



**GUIDE SUR LES ENVIRONNEMENTS FAVORABLES
AUX SAINES HABITUDES DE VIE (SHV)
DANS LES MUNICIPALITÉS**



**Prendre soin
de notre monde**

**POUVOIRS
MUNICIPAUX**

**CRÉATION D'ENVIRONNEMENTS FAVORABLES
AUX SAINES HABITUDES DE VIE**
physique, politique, socioculturel, économique



**GUIDE SUR LES ENVIRONNEMENTS FAVORABLES
AUX SAINES HABITUDES DE VIE (SHV)
DANS LES MUNICIPALITÉS**

GUIDE SUR LES ENVIRONNEMENTS FAVORABLES AUX SAINES HABITUDES DE VIE (SHV) DANS LES MUNICIPALITÉS

Le guide est une production de la Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, du Comité québécois de formation sur les saines habitudes de vie et de Québec en Forme

CRÉDITS AUTEURS ET COLLABORATEURS

Recherche et rédaction

Direction régionale de santé publique
du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal

Sophie Paquin, Ph. D. et urbaniste

Martine Laurin, B. Sc. (urbanisme)

Comité stratégique de contenu

QUÉBEC EN FORME

Rotem Ayalon, conseillère en alimentation et en aménagement

Claude Pelletier, directeur Partenariats et gestion de projets

COMITÉ NATIONAL DE FORMATION

Alain D'Amboise, directeur, Coordination nationale
de la formation en SHV – Université de Sherbrooke

Marianne Lacharité-Lemieux, chargée de projet,
Coordination nationale de la formation
en SHV – Université de Sherbrooke

COMITÉ ALIMENTATION DE LA FORMATION NATIONALE

Hélène Gagnon, nutritionniste, Service de la promotion
des SHV – Direction générale de santé publique (MSSS)

COMITÉ TRANSPORT ACTIF DE LA FORMATION NATIONALE

Éric Robitaille, conseiller scientifique, Environnement bâti,
alimentation et activité physique – INSPQ

MUNICIPALITÉS ET AMÉNAGEMENT

Guillaume Longchamps, conseiller en aménagement – Montréal

Pierre-Yves Morin, coordinateur à l'aménagement – Sainte-Catherine

Francis Provencher, directeur général adjoint – MRC de Rouville

MUNICIPALITÉS ET SHV

Hélène Gagnon, chef d'équipe SHV – Direction de santé publique
du CISSS de la Montérégie-Centre

MUNICIPALITÉS ET LOISIRS ACTIFS

Luc Toupin, directeur – Association québécoise du loisir municipal

ACTIONS MUNICIPALES (ONG)

Marc-André Plante, directeur général – Carrefour action municipale
et famille (CAMF)

Jeanne Robin, directrice générale adjointe – Vivre en Ville

Annick St-Denis, directrice au transport actif – Vélo Québec

Collaborations

Carl Clements,
DRSP du CISSS de l'Outaouais

Anne-Marie Cadieux,
CIUSSS de l'Estrie

Louis Drouin,
DRSP du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal

Marie-Chantal Fournel,
DRSP du CISSS de la Montérégie-Est

Diane Gadbois,
DRSP Montérégie,
DRSP du CISSS de la Montérégie-Est

Suzanne Guay,
DRSP du CIUSSS du Centre-Sud-de l'Île-de-Montréal

Myriam Lalancette,
DRSP du CISSS de la Montérégie Est

Marie-Paule Leblanc,
DRSP Montérégie DRSP
du CISSS de la Montérégie-Est

Steeve Lemire,
MRC Fjord du Saguenay

Patrick Morency,
DRSP du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal

Anne Pelletier,
DRSP du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal

François Therien,
anciennement de la DRSP du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal

Stéphanie Tremblay,
DRSP du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal

Jean-Philippe Vermette,
Marché Solidaire Frontenac
et Rencontres-Cuisines
et Carrefour alimentaire Centre-Sud

Soutien à la réalisation

Anne Sophie Dubé, Candidate au doctorat en santé publique (option épidémiologie)
à l'École de santé publique de l'Université de Montréal (ESPUM)

Marie-Claude Blais, Conseillère principale,
Communication marketing, Québec en Forme

Isabelle Proulx, Agente de communication et gestionnaire de communautés,
Québec en Forme

Note

Dans ce document, l'emploi du masculin générique désigne aussi bien les femmes
que les hommes et est utilisé dans le seul but d'alléger le texte.

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE	7	PARTIE 4. POUVOIRS MUNICIPAUX ET SHV	37
PARTIE 1. INTRODUCTION	9	[PR] PLANIFICATION ET RÉGLEMENTATION	39
PRÉSENTATION DU GUIDE	9	Schéma d'aménagement et de développement (SAD)	39
SANTÉ PUBLIQUE ET ENVIRONNEMENT BÂTI	10	Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)	47
MUNICIPALITÉS AU CŒUR DE L'ACTION	11	Plan d'urbanisme (PU)	48
PARTIE 2. AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET SHV	18	Plans directeurs	58
L'HÉRITAGE DE NOS CHOIX COLLECTIFS D'AMÉNAGEMENT	18	Règlements d'urbanisme et autres règlements municipaux	62
LES TRANSFORMATIONS SOCIALES, ÉCONOMIQUES ET TECHNOLOGIQUES	20	Principaux acteurs impliqués dans la réalisation des outils de planification et de réglementation	69
L'IMPACT SUR LA SANTÉ, LA SÉCURITÉ ET LES SHV	21	Interactions avec d'autres environnements, les stratégies d'action : pouvoir de planification et de réglementation	69
RETOMBÉES PROFITABLES POUR LES MUNICIPALITÉS	25	Tableaux des stratégies municipales : planification et réglementation	70
Prévention et contrôle des problèmes de santé et des problèmes liés au poids	25	[PP] POLITIQUES ET PROGRAMMATION	75
Milieu de vie de qualité	26	Politiques municipales	75
Avantages économiques et pouvoir d'attraction	26	Politiques locales et régionales sur le système alimentaire	78
Avantages sur l'environnement	27	Programmes municipaux	84
PARTIE 3. PRINCIPES POUR GUIDER LES STRATÉGIES	29	Programmation d'activités	86
MRC – CM	30	Collaborations et ententes	87
Principes transversaux	30	Interactions avec d'autres environnements, les stratégies d'action : pouvoir d'élaborer des politiques et des programmes	87
MUNICIPALITÉS (ÉCHELLE DES QUARTIERS ET DES SECTEURS)	31	[ID] INTERVENTIONS DIRECTES DANS L'ESPACE PUBLIC	88
Principes transversaux	31	Soutenir le transport actif à l'échelle des rues et des îlots	90
Transport actif	32	Soutenir l'activité physique de loisirs, de sport et de plein air	101
Activité physique de loisirs, de sport et de plein air	33	Soutenir la saine alimentation	103
Saine alimentation	34	Interactions avec d'autres environnements, les stratégies d'action : pouvoir d'intervention directe	104
MUNICIPALITÉ (ÉCHELLES DES RUES ET ILOTS)	35	INSTANCES DE RECOMMANDATION	107
Principes transversaux	35	Comité consultatif en aménagement	107
		Commission municipale thématique	107
		Conseil de politique alimentaire	108
		Participation à différents comités et instances non municipales	108

PARTIE 5. ÉTUDES DE CAS	110
MISE EN CONTEXTE: MRC DE L'AVENIR	110
CAS 1: MRC de L'Avenir	111
CAS 2: Ville de Vraie Baie	112
CAS 3: Municipalité de L'Action	115
PARTIE 6. DÉMARCHE DE COLLABORATION	120
LES SAVOIR-FAIRE ESSENTIELS	120
MISER SUR NOS FORCES DE DIAGNOSTIC, DE CONNAISSANCES ET D'ÉVALUATION	120
Outils pour établir le portrait des environnements	120
Les enjeux du transfert de connaissances	121
L'évaluation, une étape clé d'une organisation apprenante et efficiente	122
LES ÉTAPES CLÉS DE LA COLLABORATION POUR LA RÉALISATION DE PROJETS CRÉANT DES ENVIRONNEMENTS FAVORABLES	122
Connaitre le contexte, les acteurs et les projets en cours	122
Susciter le dialogue, mobiliser les acteurs et développer des liens collaboratifs	125
Favoriser le développement d'une vision mobilisatrice et encourager l'engagement	128
Soutenir le choix des interventions et établir un plan	130
Se donner les moyens d'agir et mettre en œuvre un plan de soutien à l'action	131
Surveiller et communiquer le changement	131
CONCLUSION	134
BIBLIOGRAPHIE	136

PRÉFACE

La santé est une ressource pour mieux vivre ! Améliorer la santé de la population vise donc à permettre au plus grand nombre de profiter au mieux de la vie. Comment pourrions-nous aspirer à être une population plus en santé sans agir dans l'espace fondamental où vivent tous les humains ? En 1986, la Charte d'Ottawa stipulait que « La santé est engendrée et vécue dans les divers contextes de la vie quotidienne, là où l'individu s'instruit, travaille, se délasse »¹.

L'importance de l'action dans les écoles, les services de garde et les milieux de travail est bien comprise et les approches pour y arriver bien développées et relativement intégrées par les travailleurs du secteur de la santé publique. En revanche, le milieu municipal représente toutefois une terre à conquérir ! Bien que le Réseau québécois Villes et Villages en santé soit implanté depuis plusieurs décennies, il y a encore beaucoup à faire. Néanmoins, celui-ci trace la voie de la collaboration, du partage d'une vision commune, de l'engagement pour créer des environnements favorables à la santé et à la qualité de vie.

Forts de cette assise, entre 2011 et 2015, plusieurs travaux sont venus préciser les besoins plus spécifiques pour satisfaire la mise en place d'un véritable partenariat entre les acteurs municipaux et ceux qui les soutiennent dans la création d'environnements favorables aux saines habitudes de vie. Parmi ces travaux, un état de situation réalisé auprès des acteurs du réseau de la santé oeuvrant en saines habitudes de vie qui mit au jour de réels besoins d'accroître leurs compétences : connaissances, habiletés, approche. Au cours de l'année 2015, la démarche « Prendre soin de notre monde » fut élaborée. Celle-ci vise à soutenir les régions dans la mise en place d'un dispositif performant pour que le monde municipal et leurs collaborateurs se rencontrent dans l'action.

Cette démarche repose sur six composantes, l'une d'entre elles est la formation. Rejoignant ainsi les résultats de l'état de situation, un programme de formation est développé par le Comité québécois de formation sur les saines habitudes de vie. Il comprend un volet pour les acteurs appelés à soutenir les municipalités (acteurs de soutien) et un second pour aider directement les acteurs des municipalités. Le présent guide constitue un élément majeur du premier volet. En effet, pour paraphraser son auteure principale : « Disposer d'un guide, c'est bien. Rendre une formation disponible, c'est très intéressant.

Avoir une formation assortie d'un guide ou un guide assorti d'une formation, c'est encore mieux ! »

Lorsqu'on s'intéresse au monde municipal, on est vite frappé par sa complexité. Les connaissances requises pour bien agir sont nombreuses tant au regard de la connaissance sur divers sujets que sur les processus, leviers, programmes, lois et règlements. Un intervenant de santé publique peut être rapidement confronté à ses limites et sentir qu'il n'est pas d'une grande utilité à son collègue du monde municipal, car son expertise de santé publique doit être utilisée en contexte. Beaucoup de documentation existe, mais elle est éparpillée et, souvent, elle est en langue anglaise. Mais pire encore, elle traduit des expériences qui, bien qu'inspirantes, peuvent ne pas être applicables au Québec pour des raisons diverses. La grande originalité et utilité du Guide, tel qu'il est souligné plus loin, est de placer dans un seul texte les principales connaissances applicables au contexte municipal québécois, tant réglementaire, climatique, géographique que culturel. Une autre caractéristique du Guide est le foisonnement d'exemples. Afin de rendre l'information concrète pour les apprenants, les auteures ont pris soin d'illustrer la théorie et les principes par des expériences et projets tirés de diverses réalités municipales au Québec.

Il faut également souligner le nombre important de collaborateurs. Les auteures se sont ainsi assurées que le matériel placé dans le Guide fasse une certaine unanimité de la part des experts du monde municipal et de la santé publique au Québec. Le tout est complété par de nombreuses références indiquant la rigueur du contenu. On ne peut donc que remercier chaudement les auteurs et leurs collaborateurs pour ce magnifique travail.

Avec un outil d'une telle qualité et la formation, je suis assurée que les acteurs de la santé publique au Québec disposent des ressources nécessaires pour soutenir la création d'environnements favorables aux saines habitudes de vie et à la qualité de vie en milieu municipal !

Bon travail à tous !

Lyne Mongeau Dt.p. Ph. D.

Conseillère en saines habitudes de vie, MSSS



LES MUNICIPALITÉS, AU CŒUR DE L'ACTION !

**Pour la création
d'environnements
bâtis favorables
à la santé et à
l'amélioration de la
qualité de vie des
communautés.**



PARTIE ①

Introduction

PRÉSENTATION DU GUIDE

Il est établi scientifiquement que la pratique régulière de l'activité physique et une saine alimentation génèrent plusieurs bénéfices pour la santé : diminution du risque d'embonpoint et d'obésité, prévention des maladies chroniques, sentiment de bien-être propice à la réduction du stress, etc. Plusieurs documents traitent en profondeur de l'aménagement et du transport actif et collectif, de l'activité physique de loisirs ou de l'accès à des aliments sains en milieu urbain. Le présent guide a pour originalité de rassembler les stratégies d'action associées aux pouvoirs dont disposent les municipalités pour agir vers la création d'environnements favorables à l'adoption d'un mode de vie physiquement actif et de saines habitudes alimentaires.

Élaboré par la Direction régionale de santé publique du CIUSSS Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal en partenariat avec Québec en Forme et le Comité de formation nationale sur les SHV, ce guide s'inscrit dans la foulée de plusieurs travaux entrepris récemment au Québec, dont l'initiative « Prendre soin de notre monde » et le rapport portant sur les interventions en milieu municipal et les saines habitudes de vie². Axé sur les besoins de soutien et de formation des professionnels de santé publique pour appuyer les municipalités ainsi que leurs partenaires dans la création d'environnements favorables aux SHV, plusieurs références et approches orientent le contenu de ce guide : la vision des environnements favorables aux SHV, le cadre législatif des municipalités, les approches innovantes en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, l'approche du système alimentaire, les cadres de référence du gouvernement du Québec en matière de sécurité alimentaire ou de mode de vie physiquement actif et l'approche des déterminants de la santé de l'OMS.

Les municipalités se trouvent sans contredit au cœur de l'action, car elles disposent de leviers importants pour la création et le maintien d'environnements favorables à la santé. C'est pourquoi il est essentiel de susciter une collaboration étroite entre les acteurs de santé publique et ceux des municipalités.

Pour atteindre cet objectif, il apparaît nécessaire :

1. de sensibiliser les intervenants du réseau de la santé publique ainsi que les professionnels du milieu municipal et communautaire à l'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique et l'alimentation;
2. d'informer l'ensemble des intervenants du réseau de la santé publique et du milieu municipal sur les stratégies efficaces et les outils pour les soutenir dans leurs démarches de transformation de l'environnement bâti pour créer des environnements favorables aux SHV.



Crédit photo : Shutterstock

Ce guide propose des pistes de réflexion concrètes pour introduire un dialogue fructueux entre les intervenants et générer des actions efficaces pour la création d'environnements bâtis favorables à la santé et à l'amélioration de la qualité de vie des communautés.

ENVIRONNEMENT BÂTI

« Selon une définition large, l'environnement bâti comprend tous les éléments de l'environnement physique autres que naturels, c'est-à-dire ceux construits par l'homme. Plusieurs éléments sont inclus dans cette définition comme les espaces publics, les parcs, les structures physiques (habitations, écoles, commerces, etc.) et les infrastructures de transport (pistes cyclables, rues, etc.) (Handy et collab., 2002; Transportation Research Board, 2005). Afin de préciser cette définition et de mieux classer les divers éléments qu'elle sous-tend, nous considérerons que l'environnement bâti comporte trois dimensions principales, soit le système de transport, les modes d'occupation du sol et le design urbain (Frank L.D., Engelke P.O. et Schmid T.L., 2003; Handy et collab., 2002). »

Source: Bergeron, Pascale et Stefan Reyrburn. *L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids*. Institut national de santé publique du Québec, Gouvernement du Québec, 2010

SANTÉ PUBLIQUE ET ENVIRONNEMENT BÂTI

C'est dans la seconde moitié du XIX^e siècle que l'on prend conscience, dans les pays industrialisés, de l'impact de l'environnement bâti sur la santé. Sous la pression d'une urbanisation et d'une industrialisation rapides, les autorités publiques ont dû développer des stratégies portant sur le cadre bâti et les infrastructures de la ville pour s'attaquer à de graves problèmes de santé : choléra, dysenterie typhoïde, tuberculose, etc. C'est le début d'investissements majeurs dans les infrastructures sanitaires (aqueduc, égouts, service de collectes des déchets). C'est aussi à cette époque qu'a été conçu le règlement de zonage pour contrôler la distribution des fonctions urbaines — résidentielle, industrielle, commerciale... — sur le territoire^{3, 4}.

L'aménagement de parcs et l'amélioration des conditions de logement ont aussi contribué à l'amélioration de la santé publique. À mesure que s'amélioraient les conditions de vie (et grâce aux avancées de la médecine), les maladies infectieuses qui avaient été les principales causes de morbidité et de mortalité régressaient. Les relations directes entre les instances de santé publique et d'urbanisme se sont alors distendues. D'autres maladies occupaient l'avant-plan — maladies cardio-vasculaires, cancers, diabète, etc. — dont les déterminants apparaissaient liés au comportement individuel comme le tabagisme, la sédentarité ou la mauvaise alimentation.

Au tournant des années 1990, plusieurs chercheurs mettent en lumière un lien entre plusieurs maladies non transmissibles et l'environnement bâti⁵⁻⁷ : soit de façon directe en exposant les personnes à des agresseurs physiques (par ex. des voitures roulant à haute vitesse), soit de façon indirecte en facilitant ou non l'adoption de comportements favorables à la santé (par ex. avec des aménagements qui favorisent la marche ou l'accessibilité à des aliments sains et abordables).

Si certaines des principales maladies de notre époque sont exacerbées, sinon provoquées, par les conditions de l'environnement bâti, il est raisonnable de penser qu'une partie de la solution à ces problématiques réside aussi dans notre façon d'aménager la ville.

MUNICIPALITÉS AU CŒUR DE L'ACTION

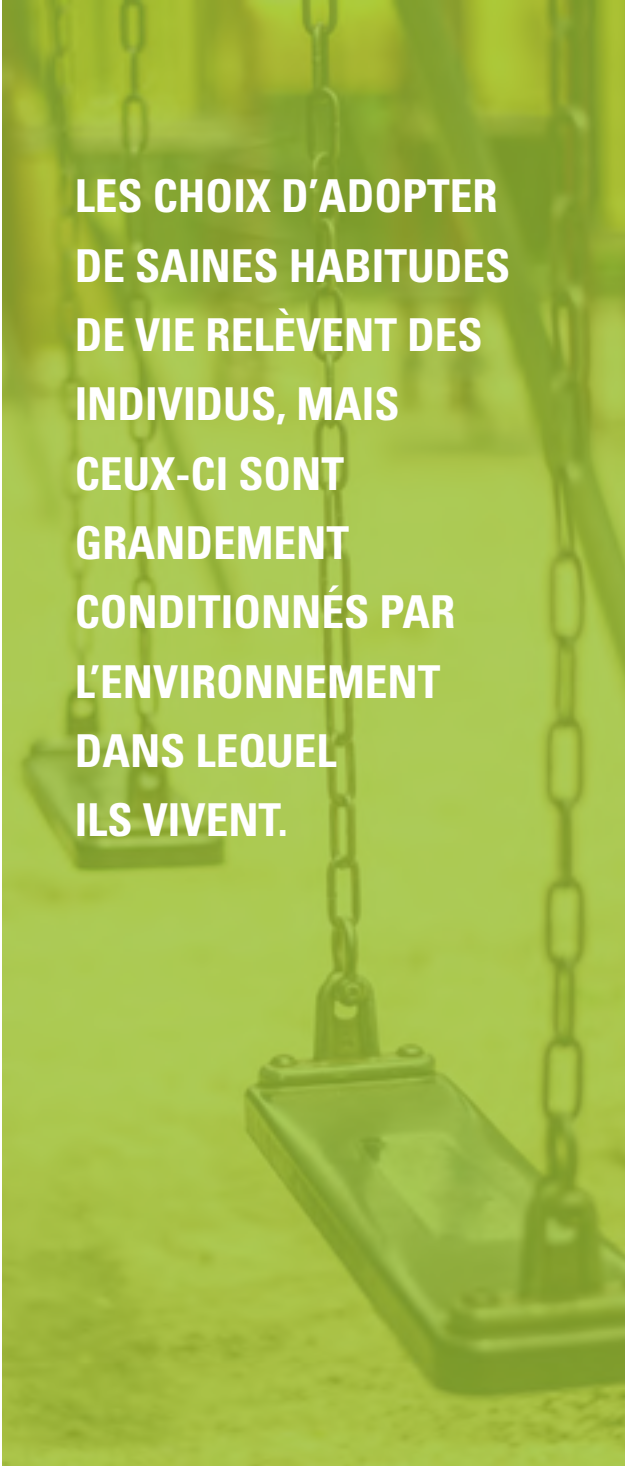
L'aménagement de l'environnement bâti en interaction avec les déterminants de la santé a des impacts majeurs sur l'état de santé de la population. Les choix d'adopter de saines habitudes de vie relèvent des individus, mais ceux-ci sont grandement conditionnés par l'environnement dans lequel ils vivent. Bien que les municipalités ne possèdent pas, à elles seules, l'ensemble des leviers pour la création d'environnements favorables aux SHV, elles disposent néanmoins de plusieurs compétences qui leur confèrent le pouvoir d'agir dans la création et le maintien d'environnements favorables aux SHV.

MUNICIPALITÉS ET SHV

« Les municipalités sont très actives en matière de saines habitudes de vie, que ce soit de façon explicite ou non. Leurs axes d'intervention concernent principalement l'accessibilité et l'offre d'activités physiques, le développement du transport actif, l'aménagement urbain et de proximité ainsi que l'accès à une saine alimentation. Leurs leviers d'intervention, fondés sur leurs compétences, sont multiples et permettent effectivement de faciliter l'accessibilité à des environnements qui favorisent l'adoption de saines habitudes de vie et de restreindre l'accès à ce qui va dans le sens contraire. »

Source: Sasseville, Nathalie. *Interventions en milieu municipal sur les saines habitudes de vie : état de situation et synthèse des consultations auprès des acteurs municipaux*. Réseau québécois de Villes et Villages en santé. 2014.

Les municipalités, en regard des pouvoirs qu'elles détiennent, constituent des acteurs de premier plan dans la création d'environnements favorables aux SHV.



**LES CHOIX D'ADOPTER
DE SAINES HABITUDES
DE VIE RELÈVENT DES
INDIVIDUS, MAIS
CEUX-CI SONT
GRANDEMENT
CONDITIONNÉS PAR
L'ENVIRONNEMENT
DANS LEQUEL
ILS VIVENT.**

Environnements favorables au mode de vie physiquement actif et à la saine alimentation

La vision des environnements favorables à la saine alimentation et au mode de vie physique actif est une approche intégratrice proposée par le MSSS, en collaboration avec Québec en Forme et l'INSPQ. Elle représente une finalité importante en matière de SHV et se définit comme suit :



« Un environnement favorable à l'alimentation, à un mode de vie physiquement actif et à la prévention des problèmes liés au poids réfère à l'ensemble des éléments de nature physique, socioculturelle, politique et économique qui exercent une influence positive sur l'alimentation, la pratique d'activités physiques, l'image corporelle et l'estime de soi. Les éléments peuvent faire partie du microenvironnement ou du macroenvironnement et doivent être considérés dans leur réalité objective ou perçue, ainsi que dans la complexité de leurs interrelations. »⁸.

Cette approche offre des opportunités aux municipalités et à leurs partenaires pour agir sur les déterminants de la santé en créant des environnements favorables à un mode de vie physiquement actif et à la saine alimentation. Elle comprend quatre dimensions qui agissent en interrelation : les environnements physiques, socioculturels, politiques et économiques.

Physique • Environnement naturel; environnement bâti et aménagé; environnement technologique

Socioculturel • Rapports sociaux; normes et conventions; vision et représentation de la réalité

Économique • prix des biens et services; revenu et distribution de la richesse; pratiques commerciales, marché de l'emploi, institutions; structures et conjoncture économique

Politique • culture politique; politiques publiques; lois et règlements; systèmes; droits et traités internationaux



Le présent guide porte principalement sur la dimension physique de l'approche des environnements favorables, bien que soient soulevées des interrelations avec les autres environnements au fil des stratégies présentées. Mentionnons également que les interventions physiques, par leur caractère structurant, peuvent influencer favorablement la modification des trois autres environnements. Deux habitudes de vie y sont particulièrement ciblées, soit l'alimentation saine et équilibrée, et le mode de vie physiquement actif. Le mode de vie physiquement actif soutient un « mode de vie qui intègre la pratique de diverses activités physiques, de fréquence et d'intensité variables, pour les bienfaits qui s'y rapportent »⁹. Le mode de vie physiquement actif sera exposé sous deux volets : le transport actif et l'activité physique de loisir, de sport et de plein air. Le transport actif, c'est toute forme de transport où l'énergie est fournie par l'être humain – la marche, le vélo, et d'autres moyens non motorisés (par ex. patin à roulettes)¹⁰.

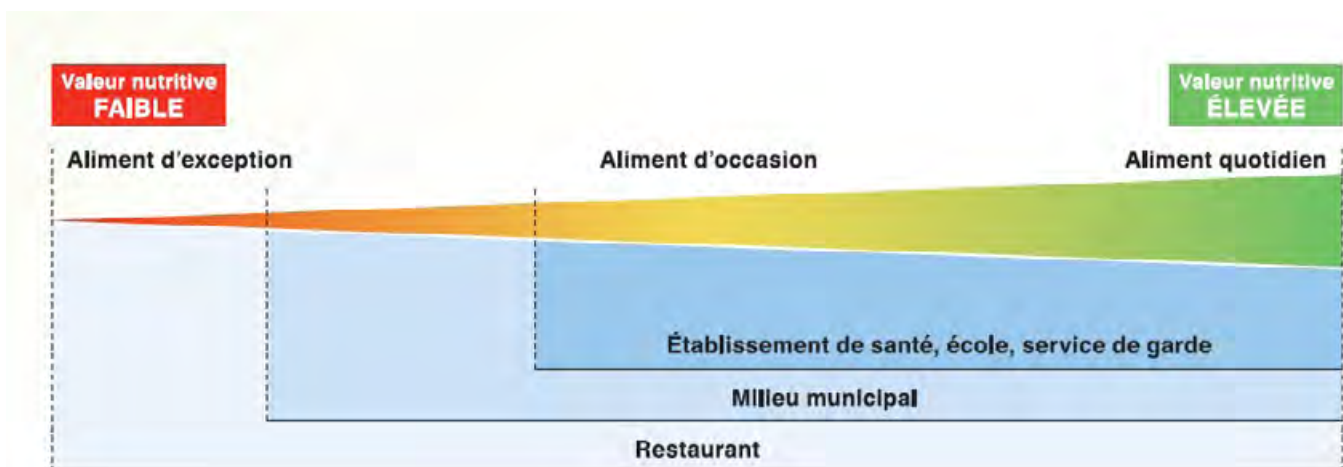
TYPES D'ACTIVITÉS PHYSIQUES

- Activités rémunérées ou de travail (livrer le courrier à pied, transporter des charges)
- Activités domestiques (laver le plancher à la maison, jardiner)
- Activités de déplacement (pédaler jusqu'au travail, marcher pour faire les courses)
- Activités de loisirs (jouer au tennis, patiner)

« C'est principalement sur les **activités de loisir et de déplacement** qu'il est possible d'agir pour augmenter la pratique quotidienne d'activités physiques, d'où l'importance pour toute la population d'avoir accès à des environnements qui favorisent ces activités et d'être encouragée à les utiliser. »

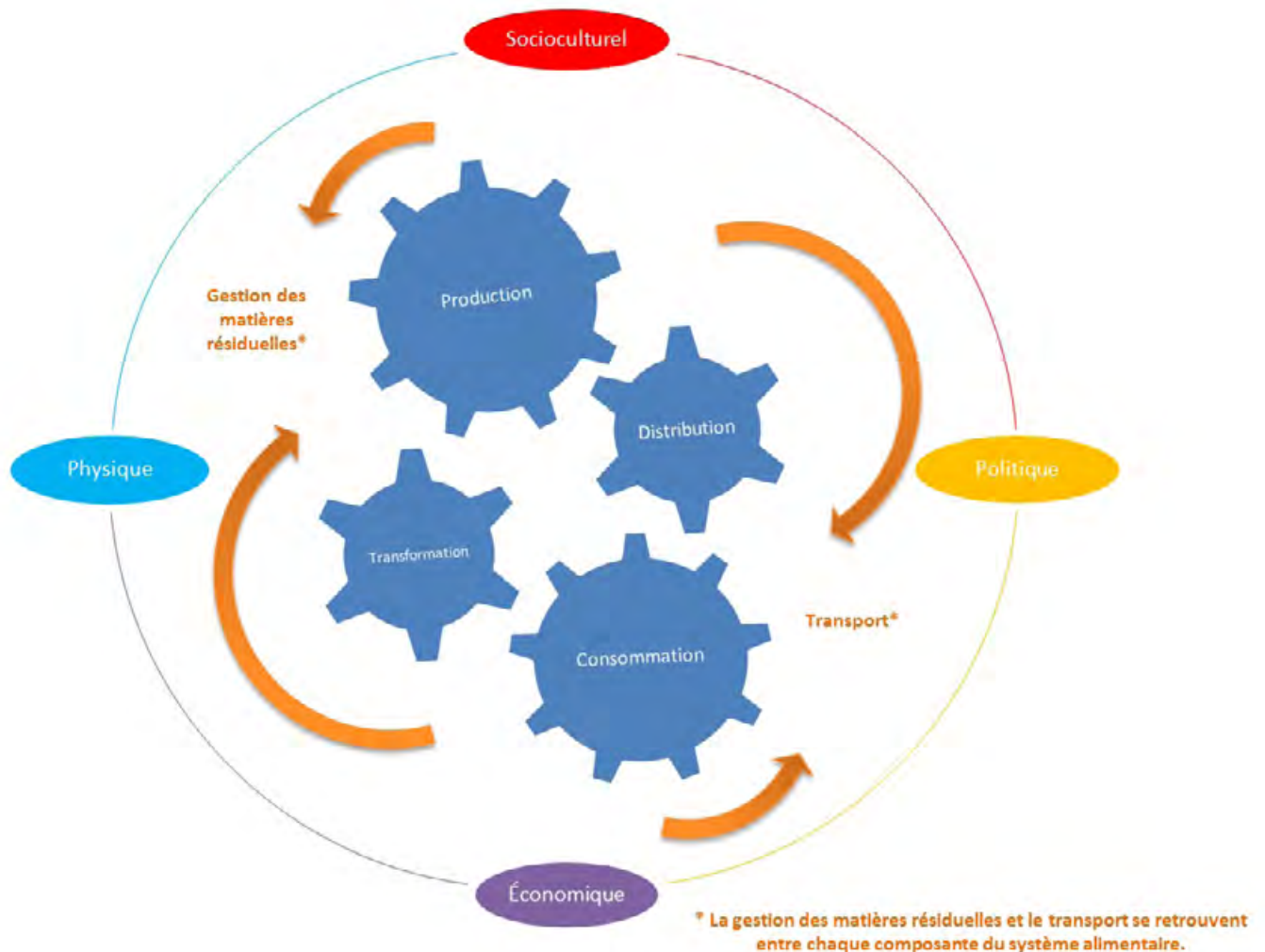
Source: Otis, Lyne, Carl Clements, Diane Boudreault et Sylvio Manfredi. *Aménageons nos milieux de vie pour nous donner le goût de bouger pour une meilleure qualité de vie*. Ministère de l'Éducation du Loisir et du Sport et Kino-Québec, Gouvernement du Québec, 2005.

La saine alimentation réfère à un ensemble de principes mettant en relation différentes dimensions et elle se définit comme suit : « [...] La saine alimentation se traduit par le concept d'aliments quotidiens, d'occasion et d'exception de même que par des portions adaptées aux besoins des personnes. Les divers milieux doivent présenter une offre alimentaire en concordance avec leur mission, où la proportion des aliments quotidiens, d'occasion et d'exception pourra varier »¹¹.



Pour les municipalités, un environnement favorable à la saine alimentation peut se réaliser dans une perspective de système alimentaire. Les composantes d'un système alimentaire durable contribuent à la création d'environnements favorables aux SHV. Un document de réflexion destiné au Comité québécois de formation sur les SHV et aux acteurs de soutien souligne que « [l]e système alimentaire réfère à toutes les étapes (aussi appelées composantes) par lesquelles transite l'aliment [...]: la production, la transformation, la distribution et la consommation. Notons que la gestion des matières résiduelles et le transport doivent aussi être considérés comme des étapes, bien qu'elles soient intercalées entre celles qui ont été précédemment nommées »¹¹.

Le document de réflexion du MSSS met en lumière les relations qui existent entre les étapes issues de l'approche fondée sur le système alimentaire avec celle des quatre dimensions des environnements favorables aux SHV.



Source: MSSS (2015). La saine alimentation en milieu municipal. Document de travail.

Un examen du système alimentaire dans son ensemble permettrait de saisir toutes les opportunités possibles afin d'améliorer l'alimentation de la population et fournirait des avenues d'action pour les municipalités. Ces dernières détiennent des leviers pour changer les priorités afin que le système alimentaire soit plus sain. Le tableau qui suit illustre les composantes du système alimentaire plus conventionnel vers la création d'un nouveau système alimentaire dont les priorités seront axées sur la santé.

SYSTÈME ALIMENTAIRE CLASSIQUE	NOUVEAU SYSTÈME ALIMENTAIRE
Ce système priorise la production de masse.	Ce système priorise la santé.
La nourriture ne fait pas partie des préoccupations municipales.	La nourriture est un des instruments stratégiques pour atteindre les objectifs de la municipalité.
Les forces du marché déterminent l'emplacement des commerces d'alimentation.	La planification des quartiers tient compte de l'accès aux aliments.
Le prix des aliments n'est pas en lien avec leur valeur nutritive.	Le prix des aliments favorise les choix sains.
Les enjeux alimentaires sont abordés en silo par différentes juridictions et différents services municipaux.	Les solutions des enjeux alimentaires sont issues de partenariats entre les différents services municipaux et avec les organisations de la société civile.

Source: Toronto Public Health. *Food Connections: Toward a Healthy and Sustainable Food System for Toronto. A Consultation Report*, 2010.

FÉDÉRATION CANADIENNE DES MUNICIPALITÉS

Selon la Fédération canadienne des municipalités, « [l]'étalement urbain, le changement climatique et la hausse du prix des aliments sont au nombre des enjeux incitant de nombreuses municipalités à évaluer leurs systèmes alimentaires locaux et régionaux dans le cadre de leur processus de planification ».

Source: Fédération canadienne des municipalités. Fonds municipal vert. « Sondage sur les systèmes alimentaires durables ». 2010. www.fcm.ca/accueil/programmes/fonds-municipal-vert/sondage-sur-les-syst%C3%A8mes-alimentaires-durables.htm

PLAN DE DÉVELOPPEMENT DU SYSTÈME ALIMENTAIRE MONTRÉALAIS (SAM) 2025

L'agglomération de Montréal s'est dotée d'un plan d'action misant sur le développement d'un système alimentaire durable impliquant l'ensemble des intervenants publics, communautaires et privés concernés par ce système. Cinq orientations touchant la consommation, la distribution, la transformation et la production ont été retenues à la suite de plusieurs séances de concertation.

ORIENTATION 3

Favoriser l'accès à une saine alimentation

ORIENTATION 4

Promouvoir la saine alimentation

ORIENTATION 2

Réduire l'empreinte écologique du système alimentaire

ORIENTATION 1

Enrichir l'offre alimentaire montréalaise

ORIENTATION 5

Renforcer le maillage régional



Source: Conférence régionale des élus (CRÉ) de Montréal. Plan de développement d'un système alimentaire équitable et durable de la collectivité montréalaise (SAM 2025). CRÉ de Montréal, 2015. http://credemontreal.qc.ca/wp-content/uploads/2014/03/brochure_SAM.pdf



LES MUNICIPALITÉS, AU CŒUR DE L'ACTION !

Les municipalités,
en regard des
pouvoirs qu'elles
détiennent,
constituent des
acteurs de premier
plan dans la création
d'environnements
favorables aux SHV.

PARTIE ②

Aménagement du territoire et SHV

L'HÉRITAGE DE NOS CHOIX COLLECTIFS D'AMÉNAGEMENT

À partir de la seconde moitié du 20^e siècle, le développement urbain en périphérie des agglomérations du Québec s'est étendu sur le territoire. Le milieu rural a également connu un développement urbain diffus (ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire)¹². Les choix publics et privés en aménagement, en transport et dans le système alimentaire ont contribué de façon notable à la mise en place d'un habitat à faible densité, à une dispersion des fonctions urbaines dans des zones monofonctionnelles sur le territoire, à un éloignement des lieux d'approvisionnement alimentaire des lieux de résidence ainsi qu'à une dépendance à l'automobile pour les déplacements quotidiens.

Un habitat à faible densité

Les villes québécoises ont longtemps présenté un cadre bâti compact et dense aligné le long des rues, avec de faibles marges latérales et frontales formant une trame orthogonale généralement munie de trottoirs. Cette configuration urbaine favorisait notamment les déplacements à pied, l'accès aux parcs et espaces verts et une proximité des commerces et marchés publics. Les villes et particulièrement les banlieues se sont depuis radicalement transformées. La plupart des municipalités présentent aujourd'hui un habitat à faible densité, majoritairement composé de maisons individuelles dans des zones monofonctionnelles, augmentant ainsi les distances à parcourir vers les autres lieux d'activités. De plus, plusieurs de ces municipalités sont traversées par des artères et des routes régionales importantes. Cette configuration occasionne des ruptures et une discontinuité du tissu urbain tout en présentant un risque accru d'accidents de la route pour les usagers qui veulent les traverser.



Crédit photo : Shutterstock

FAIBLE DENSITÉ RÉSIDENTIELLE

- Développement immobilier se développant de façon dispersée sur le territoire d'une municipalité ou d'une agglomération.
- Développement en saute-mouton laissant des friches vacantes ou des terres agricoles entre les développements.
- Dépendance à l'automobile pour la majorité des déplacements.
- Disparités fiscales entre les municipalités de la région.
- Dans les agglomérations urbaines, diminution du nombre de logements abordables de bonne dimension situés dans des quartiers marchables et bien desservis en transport collectif. Cette situation pousse les ménages à chercher un logement en périphérie, de plus en plus loin du centre urbain, à une distance souvent plus importante de leur lieu d'emploi, entraînant ainsi un navettage quotidien allant de 45 à 90 minutes par trajet¹³.
- Vision de développement urbain et régional limité. Peu de planification d'ensemble.

Une dispersion des fonctions urbaines

L'usage répandu des déplacements en auto solo ajouté aux possibilités de déplacements offerts par les infrastructures autoroutières dans l'agglomération urbaine ont favorisé le développement des fonctions résidentielles et commerciales à l'extérieur du centre-ville, du cœur villageois et des quartiers localisés près des activités économiques centrales. Des terres agricoles, mais aussi des boisés, des cours d'eau et des marécages sont soumis à des pressions importantes associées à ce modèle d'urbanisation. La différence entre la valeur foncière des terres agricoles (non bâties) et la valeur une fois qu'elles sont construites favorise la pression d'une requalification des terres agricoles vers des usages autres qu'agricoles (résidentiels, commerciaux, de bureau). La localisation des activités a des impacts sur la forme urbaine, la vitalité économique, les modes de vie, la qualité des milieux de vie et sur les modes de déplacement (www.collectivitesviables.org: une initiative de Vivre en Ville). Le manque d'infrastructures sécuritaires soutenant les déplacements actifs et le faible niveau de service du transport collectif contribuent à motoriser les déplacements quotidiens, par exemple pour les courses, ainsi que les déplacements intermunicipalités.

Le déploiement des agglomérations sur un territoire de plus en plus étendu entraîne des coûts additionnels souvent considérables pour les municipalités, pour ce qui est des services de base offerts aux citoyens – tels les aqueducs et les égouts ou la collecte des ordures¹⁴. L'ensemble des choix publics et privés en matière d'aménagement du territoire et de transport concourt à rendre les environnements bâtis, économiques et socioculturels moins propices à l'adoption de SHV.

LOI SUR LA PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE (LPTA)

Au Québec, une loi sur la protection du territoire agricole encadre la possibilité de requalifier une terre agricole en usage résidentiel, commercial ou industriel. En 1981, après la mise en place de la Commission de protection du territoire agricole du Québec, la zone agricole décrétée de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) représentait 60,5 % du territoire. Au cours des 15 années suivantes, on a procédé à l'exclusion de quelque 26 000 hectares¹⁵. En 2005, la zone agricole représentait encore 57,7 % du territoire¹⁶, mais demeurait soumise à de fortes pressions d'urbanisation.

Source: Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles. Gouvernement du Québec. 2016.
http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/P_41_1/P41_1.html



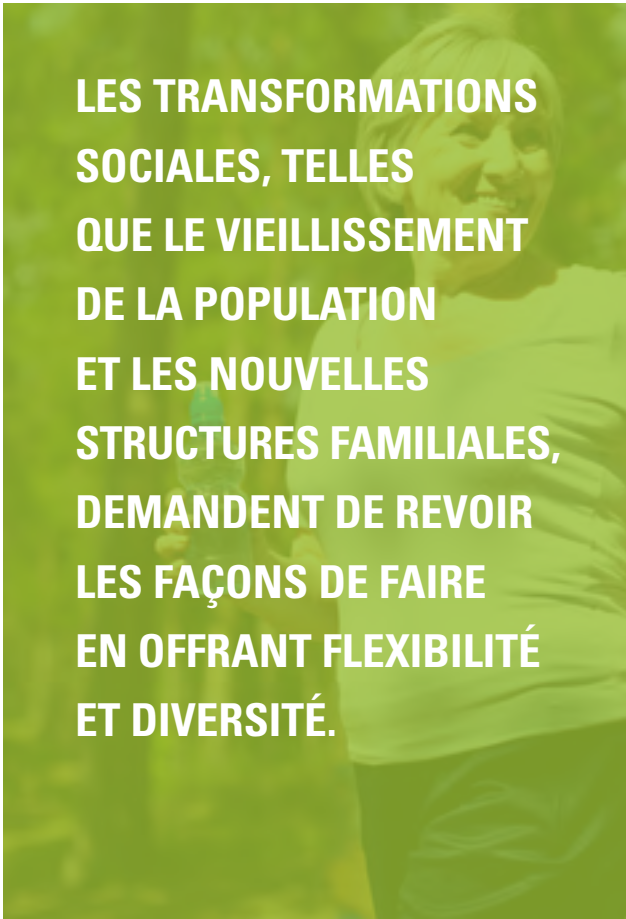
Crédit photo : Shutterstock

LES TRANSFORMATIONS SOCIALES, ÉCONOMIQUES ET TECHNOLOGIQUES

À cette urbanisation étalée et aux caractéristiques qui lui sont associées s'ajoutent des transformations de nature sociale, économique et technologique. Ces transformations modifient nos modes de vie et exercent des pressions sur l'aménagement de l'environnement bâti. Les transformations sociales, telles que le vieillissement de la population et les nouvelles structures familiales, demandent de revoir les façons de faire en offrant flexibilité et diversité. Par exemple, les municipalités pourraient choisir de se doter d'un système de transport adapté aux circuits typiques des aînés ou encore d'une programmation incluant le loisir libre afin d'offrir plus de flexibilité aux familles.

Les transformations économiques (par ex. instabilité du marché de l'emploi, concentration des ensembles commerciaux, etc.) renforcent la nécessité d'aménager l'environnement bâti pour que les déplacements puissent se faire sans le recours continu à la voiture pour subvenir aux besoins quotidiens de la population. La concentration de la distribution alimentaire a fait en sorte que seulement trois grands joueurs (Métro, Provigo et Sobeys-IGA) se partagent près de 70 % des ventes du commerce de détail au Québec. Les avantages que procure l'achat alimentaire centralisé nuisent à la vitalité des commerces indépendants. Ces derniers sont pourtant plus souvent accessibles, localisés au cœur des milieux de vie. Qui plus est, des changements dans la taille des commerces d'alimentation ont accompagné cette concentration de la distribution. Les grands supermarchés ont tendance à désertter les quartiers pour se rapprocher du réseau routier supérieur. Cette tendance contribue à la diminution de l'accessibilité géographique de l'alimentation et à la création de déserts alimentaires¹⁷.

Les avancées technologiques, par exemple en ce qui a trait aux nouvelles méthodes de conservation des aliments, ont fait en sorte que les denrées périssables peuvent aujourd'hui parcourir de très grandes distances avant d'être consommées. Conséquemment, la présence d'espaces agricoles à proximité des agglomérations tout comme celles des marchés dans les quartiers, éléments jadis essentiels, peuvent aujourd'hui être soumis à d'autres logiques techniques. Néanmoins, ce phénomène contribue à accentuer l'enjeu de l'accessibilité alimentaire. La modification des habitudes alimentaires, telles que la consommation de produits ultra-transformés, est tout aussi préoccupante, car elle est responsable de plus de la moitié des calories consommées par les Canadiens¹⁸. Cette situation a pour conséquence de laisser moins de place pour les repas préparés à partir d'ingrédients frais et peu transformés.



**LES TRANSFORMATIONS
SOCIALES, TELLES
QUE LE VIEILLISSEMENT
DE LA POPULATION
ET LES NOUVELLES
STRUCTURES FAMILIALES,
DEMANDENT DE REVOIR
LES FAÇONS DE FAIRE
EN OFFRANT FLEXIBILITÉ
ET DIVERSITÉ.**

L'IMPACT SUR LA SANTÉ, LA SÉCURITÉ ET LES SHV

Le portrait présenté dans la section précédente, sans être exhaustif, a permis de mettre en lumière l'héritage de nos choix collectifs d'aménagement. Cette situation a des impacts sur la santé de la population, que ce soit en raison de l'inactivité physique et du mode de vie sédentaire; de la sécurité routière et des traumatismes routiers; des inégalités sociales de santé, de la mauvaise qualité de l'air ou des conséquences liées aux changements climatiques; ou encore des enjeux associés à l'alimentation dans les municipalités.

Inactivité physique et mode de vie sédentaire

Pour les enfants et les adolescents de 5 à 17 ans, l'OMS recommande au moins 60 minutes quotidiennes d'activité physique d'intensité modérée à élevée¹⁹. Pour les adultes, une activité physique d'intensité modérée de 150 minutes par semaine est requise²⁰. Ces prescriptions peuvent se matérialiser par des périodes d'activité physique d'au moins 10 minutes consécutives. D'ailleurs, 30 minutes d'activité physique quotidienne 5 jours par semaine permettent d'atteindre le nombre minimal de minutes recommandées. Or près de 6 adultes québécois sur 10 âgés de 18 ans et plus n'atteindraient pas le niveau recommandé d'activité physique, la proportion étant plus forte chez les femmes²¹. La proportion est similaire chez les adolescents, avec un écart encore plus grand concernant l'inactivité physique des filles.

Nos modes de vie font de moins en moins appel à un effort physique au travail, lors des activités quotidiennes et des loisirs. Une très forte proportion du temps d'éveil est consacrée à des activités sédentaires effectuées en position assise. De plus, avec l'augmentation de la motorisation et des distances à parcourir entre le lieu de résidence et le lieu de travail, l'activité physique de transport (la marche, le vélo, le transport collectif) a, elle aussi, dramatiquement chuté. Les conséquences pour la santé se manifestent dans l'augmentation des maladies chroniques (par ex. hypertension, diabète de type 2) et du taux d'obésité dans les pays de l'OCDE, alourdissant ainsi le fardeau sanitaire qui en découle^{22,23}. Le Canada et le Québec ne font pas exception.

La prévalence du surplus de poids est estimée à 50,5 % chez les adultes (34,1 % pour l'embonpoint et 16,4 % pour l'obésité), une situation qui a presque doublé au Québec entre 1987 et 2010²⁴. De 1978 à 2004, la proportion d'enfants québécois de 2 à 17 ans ayant un surplus de poids est passée de 14,6 % à 22,6 %, soit une hausse de 55 %²⁵.

Les coûts socioéconomiques de la sédentarité et de l'obésité sont importants. L'ensemble des coûts liés aux maladies chroniques découlant directement de la sédentarité s'élevait à 6,8 milliards de dollars en 2009²⁶. Le fardeau économique de l'obésité et de l'embonpoint associé aux habitudes de vie se situe à 2,9 milliards de dollars par année pour le Québec²⁷. L'adoption d'un mode de vie physiquement actif, par exemple en se déplaçant ou en se divertissant régulièrement de façon active, serait un moyen simple et pratique de tendre vers l'atteinte du niveau recommandé d'activité physique et par là même faire échec à plusieurs maladies chroniques ainsi qu'aux problèmes reliés au poids. Chaque heure passée en voiture par jour est associée à une augmentation de 6 % de la probabilité d'obésité et, à l'inverse, chaque kilomètre marché par jour est associé à une réduction approximative de 5 % de la probabilité d'être obèse²⁸. De plus, l'utilisation du transport actif pour se rendre au travail est associée à une réduction de 11 % du risque cardiovasculaire²⁹, et l'utilisation du vélo ou de la marche plutôt que de la voiture pour les courts trajets est associée à un gain potentiel de vie de 3 à 14 mois³⁰.

Les bénéfices pour la santé du transport et des loisirs actifs sont amplement documentés (par ex. la diminution de l'obésité et des risques de maladies cardiovasculaires, du diabète et du syndrome métabolique de la mortalité)^{31,32}. Le transport actif présente aussi l'opportunité de réduire le fardeau de morbidité associé à la faible qualité de l'air causé par les véhicules¹⁰. En effet, la faible qualité de l'air contribue au risque de développer une maladie respiratoire, en plus d'une gamme d'autres maladies chroniques, incluant les maladies cardiovasculaires.

Sécurité routière et traumatismes routiers

La sécurité routière est un enjeu important de santé publique et de promotion des SHV. En effet, même si au Québec le nombre de décès sur les routes a diminué d'environ 75 % depuis le sommet historique de 1973 (336 décès en 2014, 2 209 en 1973), le nombre de blessés demeure considérable (34 242 personnes blessées en 2014) selon le bilan routier de la SAAQ³³. La vulnérabilité des piétons et des cyclistes se révèle d'ailleurs dans le fait qu'ils sont surreprésentés parmi les victimes hospitalisées ou décédées à la suite d'une collision, particulièrement en milieu urbain. Enfin, il faut aussi signaler qu'un fort gradient socioéconomique existe pour les traumatismes routiers chez les piétons et les cyclistes : par exemple, aux intersections des secteurs moins bien nantis de l'île de Montréal, il y a beaucoup plus de piétons (7 fois plus) et de cyclistes (5 fois plus) blessés sévèrement qu'aux intersections des quartiers mieux nantis³⁴. Ces inégalités s'expliquent en grande partie par les volumes de véhicules plus élevés et le nombre d'artères achalandées dans les quartiers pauvres.

En soi, la marche et le vélo ne sont pas des modes de déplacement dangereux; le risque est plutôt associé à l'exposition aux véhicules motorisés. À l'échelle des intersections, des quartiers et des municipalités, le fardeau des blessés de la route est directement lié aux volumes et à la vitesse des véhicules^{34,35}. De 2000 à 2012, en moyenne, plus de 850 piétons et plus de 400 cyclistes ont été blessés annuellement sur les artères de l'île de Montréal; par exemple, une moyenne de 77 piétons et 43 cyclistes ont été blessés annuellement sur la rue Sherbrooke (Montréal). Pour les piétons et les cyclistes, le risque de blessures augmente directement avec le volume et la vitesse des véhicules motorisés.

Selon une analyse des intersections montréalaises à fort volume de trafic (>20 000 véhicules/jr) et ayant des feux de circulation, il a été estimé que le risque de blessures était beaucoup plus élevé à vélo (14 fois plus) ou à pied (12 fois plus) qu'en automobile; cependant, aux intersections ayant en moyenne un trafic inférieur à 5 000 véhicules par jour, sans feux de circulation, le risque pour les piétons ou les cyclistes n'était pas plus élevé que pour les automobilistes³⁶.

La vitesse des véhicules influence le risque de collisions, de blessures et de décès. Les rues larges comportant davantage de voies de circulation sont associées à des vitesses de véhicules plus élevées, à de plus longues distances de freinage, et à un risque de blessures plus élevé pour tous les usagers de la route³⁵, incluant les piétons³⁷. Il est reconnu depuis longtemps que la réduction du volume et de la vitesse des véhicules par des aménagements appropriés est associée à une réduction du nombre de piétons, de cyclistes et d'automobilistes blessés^{35,38}.

Le volume et la vitesse des véhicules ainsi que le potentiel plus ou moins grand de conflits entre les usagers de la route sont directement influencés par le design du réseau routier (par ex. largeur des traverses) et les aménagements pour piétons et cyclistes (ex: feu piéton à décompte numérique, piste cyclable). Il existe une documentation scientifique abondante indiquant que les interventions les plus efficaces pour réduire l'ampleur et la gravité des traumatismes routiers sont celles qui agissent sur l'environnement physique dans lequel s'effectuent les déplacements³⁹. Pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes, il est possible d'agir à l'échelle « macro » (« supralocale »), par exemple provinciale ou régionale, ou à l'échelle des quartiers, des rues et des intersections.

À l'échelle régionale, une réduction de l'usage de l'automobile et des volumes de circulation, particulièrement en milieu urbain, pourrait considérablement réduire le nombre de collisions et de blessés. Par ailleurs, il est bien connu que les déplacements en transport collectif sont beaucoup plus sécuritaires qu'en automobile⁴⁰. De plus, une étude montréalaise a estimé que les déplacements en autobus génèrent beaucoup moins de piétons et de cyclistes blessés, par kilomètre parcouru, que les déplacements en automobile⁴¹.

EN SOI, LA MARCHÉ ET LE VÉLO NE SONT PAS DES MODES DE DÉPLACEMENT DANGEREUX; LE RISQUE EST PLUTÔT ASSOCIÉ À L'EXPOSITION AUX VÉHICULES MOTORISÉS.

À l'échelle des quartiers, des rues et des intersections, la vitesse des véhicules peut être réduite par des mesures d'apaisement de circulation appropriées, idéalement implantées sur le réseau routier de manière sectorielle (approche « *area-wide* ») plutôt que ciblée (approche « *black spots* »)^{38,42}. De plus, des aménagements spécifiques peuvent protéger les piétons et les cyclistes de la circulation motorisée: terrepleins et ilots centraux procurant un refuge, pistes cyclables, etc. Les mesures physiques visant le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes contribuent aussi à augmenter la pratique du transport actif.



Crédit photo : Shutterstock

Dans certains contextes, des programmes comme À pied, à vélo, ville active et *Safe route to school*, qui incluent des mesures physiques de prévention comme l'amélioration des trottoirs et des traverses et des mesures d'apaisement de la circulation, augmenteraient la proportion d'élèves qui marchent pour aller à l'école⁴³⁻⁴⁵.

Inégalités sociales de santé, mobilité et alimentation

Les inégalités sociales de santé se définissent par des différences évitables dans l'état de santé qui existent de façon systématique entre les groupes socioéconomiques. Les déterminants sociaux de la santé sont l'une des principales causes des inégalités en santé, car ils représentent les circonstances dans lesquelles vivent les gens et sont tributaires des structures de pouvoir et de l'accès aux différentes ressources. Conséquemment, les conditions sociales, économiques, physiques et culturelles dans lesquelles les gens évoluent affectent leur santé. Les gens touchés par les inégalités sociales de santé ont plus de problèmes de santé, parce qu'ils sont exposés à des risques plus grands beaucoup plus tôt.

La mobilité est une condition nécessaire pour accéder à des services comme l'éducation, les soins de santé ou les lieux d'approvisionnement alimentaire, pour exercer un emploi, bref pour être socialement actif dans une société où les activités se répartissent dans l'agglomération et où les réseaux sociaux sont fortement déterritorialisés. En effet, le quartier de résidence n'est plus le lieu où se déroule toute la vie économique et sociale des ménages comme cela pouvait l'être historiquement, avant l'usage généralisé de l'automobile. Par conséquent, la non-possession d'une voiture dans un milieu urbanisé faiblement dense et monofonctionnel, le coût trop élevé du transport collectif pour la population à faible revenu ou bien sa desserte déficiente peuvent avoir comme effet de contribuer aux inégalités sociales de santé de certains groupes.

Dans une agglomération urbaine orientée vers les déplacements en auto solo, les ménages aux revenus modestes, les parents avec de jeunes enfants, les personnes âgées ou handicapées, et les enfants et les adolescents peuvent voir leur participation sociale freinée en raison de leur faible motorisation. Cela peut entraîner des conséquences négatives sur la qualité de vie et sur la santé globale des personnes^{46,47}. Les personnes à faible revenu connaissent souvent des problèmes de sécurité alimentaire. Un bon nombre vivent aussi dans des quartiers où la population a un faible niveau socioéconomique, où les installations de loisirs actifs abordables sont limitées et où les commerces alimentaires offrant une bonne gamme de produits frais sont peu accessibles ou déficients. Par contre, dans ces secteurs, il est fréquent de retrouver une offre importante de restaurants de malbouffe et de dépanneurs⁴⁸.

En revanche, en évoluant dans un milieu de vie qui offre certains avantages (par ex. plus compact, à forte densité d'occupation, présentant une mixité de fonctions urbaines compatibles, des espaces publics sécuritaires et bien aménagés et des infrastructures qui facilitent le transport actif), le fait de ne pas avoir accès à une automobile n'engendre pas un déficit de mobilité. Dans ce contexte où les transports actifs et collectifs sont facilités par les conditions de l'environnement bâti, les citoyens de toutes conditions socioéconomiques ont à leur disposition un système de mobilité producteur de bénéfices sanitaires non seulement par l'exercice physique qu'il favorise, mais également par sa contribution à une vie sociale de qualité. L'accessibilité physique et économique à une saine alimentation peut rester un défi.

Pollution atmosphérique, gaz à effet de serre, changements climatiques et ilots de chaleur

L'augmentation du transport individuel motorisé accroît la pollution atmosphérique et l'émission des gaz à effet de serre par l'utilisation de combustibles fossiles. Au Québec, le transport motorisé est responsable de près de 44 % des émissions de gaz à effet de serre (GES); à Montréal, c'est près de 50 % des GES qui proviennent du transport⁴⁹. La pollution atmosphérique engendrée par les véhicules motorisés est associée à des décès prématurés et à des problèmes cardiaques et respiratoires⁵⁰. De plus, ces émissions, conjuguées aux émissions de toutes sources et de toutes provenances, entraînent des effets à l'échelle planétaire qui se manifestent par une élévation de la température moyenne. Le réchauffement climatique est lui-même responsable de bouleversements majeurs du climat qui se solderont par des événements extrêmes plus fréquents et plus intenses⁵¹. Ces bouleversements climatiques entraînent des conséquences importantes pour la santé des populations. Des vagues de chaleur accablante qui durent plusieurs jours d'affilée sans répit significatif au cours de la nuit mettent à risque de mortalité les personnes vulnérables en raison de leur âge avancé ou de maladies chroniques. Les épisodes de pollinisation de l'herbe à poux sont augmentés, ce qui entraîne des conséquences sanitaires et économiques négatives⁵². De même, la présence de grandes surfaces minéralisées (routes, terrains de stationnement, toits plats avec un faible albédo) crée des ilots de chaleur qui exacerbent localement les effets des canicules et contribuent aux problèmes de santé des personnes vulnérables.

Enjeux alimentaires dans les municipalités

Une tendance à la fragilisation des terres agricoles au Québec s'observe. Ainsi, le Québec a perdu environ 70 % de ses fermes au cours des cinquante dernières années. La moitié des fermes québécoises génère moins de 100 000 dollars de revenu brut annuellement, et l'endettement des exploitations agricoles est également très élevé. Les entreprises agricoles doivent composer avec une très forte valeur foncière, limitant ainsi leur capacité à acquérir des terres. De plus, le prix des terres agricoles au Québec a augmenté de plus de 400 % entre 1990 et 2010^{17, 53}.

L'accès économique à la saine alimentation figure comme un enjeu majeur pour la population québécoise, compte tenu du fait que la portion du revenu disponible pour l'alimentation est influencée par les autres dépenses difficilement compressibles comme le logement, l'électricité ou le transport. À la problématique de la sécurité alimentaire se greffe souvent l'enjeu de l'accès physique à la saine alimentation. En raison, entre autres, des pratiques d'aménagement du territoire, des logiques économiques des distributeurs et des commerces de détail en alimentation, il peut être difficile de se procurer des aliments de valeur nutritive élevée au moment opportun, dans un lieu ou un territoire donné. Ainsi, les données sur l'accès et la disponibilité des aliments varient selon les régions et peuvent se résumer comme suit :

- 45 % des Québécois habitent dans des secteurs où l'accès aux commerces alimentaires est faible; de ce nombre, près de 6 % vivent dans des secteurs présentant une forte défavorisation.
- La distance moyenne à parcourir pour avoir accès à un commerce alimentaire est généralement plus élevée dans les milieux ruraux et dans les régions isolées ou éloignées de grands centres urbains.
- L'accès aux commerces alimentaires par des transports collectifs ou actifs, tant en milieu urbain qu'en milieu rural, peut être difficile.
- Généralement, les supermarchés offrent davantage d'aliments de valeur nutritive élevée que les dépanneurs.
- La qualité de l'offre alimentaire en milieu municipal n'a pas été mesurée pour l'ensemble du Québec (par ex. menus de camps de jour, lieux de loisirs, festivals/événements).
- L'accès aux marchés publics ou à d'autres modes d'approvisionnement alternatifs en produits locaux (par ex. kiosques de vente sur le bord de la route, paniers de producteurs, etc.) est variable selon les endroits.
- Il semble y avoir une grande variabilité pour ce qui est de l'accès à des points d'approvisionnement en eau potable au Québec (par ex. fontaines d'eau, prises d'eau). Toutefois, peu de données existent à ce sujet.

La consommation de fruits et légumes dépend des préférences, mais elle est aussi affectée par l'accessibilité physique et économique à des produits frais, goûteux et abordables. Une étude montréalaise a montré ceci : « En ce qui a trait à l'accessibilité aux fruits et légumes frais sur 500 m, plus de 80 % de la population se partage entre l'accès élevé et l'accès faible : 43,5 % des Montréalais se retrouvent avec un accès nul ou négligeable (moins de 215 pi²), soit à peu près la même proportion qu'en 2004 (42,3 %). Par contre, une plus grande fraction de la population (39,2 % vs 33,5 %) a maintenant accès à plus de 850 pi² de fruits et légumes frais à distance de marche. »⁵⁴.

Des enjeux liés à la gouvernance et à la réglementation en matière d'alimentation sont aussi en cause. Les principaux constats sont la faible prise en compte de la saine alimentation dans les documents de vision, de planification et de réglementation en milieu municipal; le manque de politiques encadrant l'octroi de commandites par l'industrie agroalimentaire; le morcellement des interventions municipales; l'absence de conseil politique alimentaire.

RETOMBÉES PROFITABLES POUR LES MUNICIPALITÉS

Les municipalités gagnent à développer et consolider leurs interventions visant la création d'environnements favorables aux SHV².

Prévention et contrôle des problèmes de santé et des problèmes liés au poids

La création d'environnements favorables propices au mode de vie physiquement actif et à la saine alimentation dans les municipalités favorise la santé de la population en contribuant à prévenir et contrôler les symptômes des maladies chroniques comme le diabète de type 2, l'hypertension, les maladies cardiaques, divers types de cancer et autres facteurs de risque comme l'obésité et le stress.

QUELQUES DONNÉES À RETENIR :

- Les municipalités détenant une forte part modale de transport actif (marche et vélo) ont de plus bas taux d'obésité⁵⁵. Augmenter la distance parcourue à pied et à vélo mènerait à une réduction de la prévalence des maladies cardiaques ischémiques, des maladies cérébrovasculaires, de la dépression, de la démence et du diabète⁵⁶.
 - Un constat semblable s'observe dans les cas du transfert modal de l'auto vers le transport en commun, qui serait associé à une augmentation de dépense en énergie de plus 124 kcal/jour, soit l'équivalent de la perte d'un demi kilo de gras corporel toutes les six semaines⁵⁷. En effet, les personnes utilisant le transport collectif régulièrement sont plus actives (5 à 10 minutes de plus d'activité physique d'intensité modérée par jour)⁵⁸.
 - Le transport actif peut aussi contribuer à l'amélioration du bilan routier en réduisant la vitesse de l'ensemble des modes de transport⁵⁹ et être associé à d'autres bénéfices sanitaires tels que la réduction des problèmes cardiorespiratoires et du taux de mortalité attribuables aux émissions polluantes⁵⁶.
 - Le transport actif prévient la marginalisation de groupes à mobilité réduite, ce qui peut être un bénéfice notable dans un contexte de vieillissement de la population¹⁰.
-

Milieu de vie de qualité

Les mesures mises en place par les municipalités pour créer et maintenir des milieux de vie complets et « de courtes distances » disposant d'espaces verts et d'installations récréatives et sportives propices aux activités libres et organisées contribuent à la qualité de vie et à l'augmentation du sentiment d'appartenance et de sécurité des résidents.

QUELQUES DONNÉES À RETENIR :

- Les quartiers disposant de commerces de proximité, d'équipements collectifs accessibles à pied et d'un bon niveau de potentiel piétonnier seraient associés à un plus fort capital social chez les résidents^{60,61}.
- Les trajets de longues distances effectués par automobile ont tendance à augmenter le stress et, par conséquent, à affecter la santé mentale et les relations familiales⁶²⁻⁶⁴.

Avantages économiques et pouvoir d'attraction

Les mesures de création et d'amélioration des environnements favorables au transport actif et à la saine alimentation contribuent à créer des lieux attrayants, à susciter l'achalandage sur les rues commerciales, à soutenir les producteurs et commerçants locaux tout en créant ou maintenant des emplois. Ces milieux de vie complets et « de courtes distances », bien pourvus en espaces verts et en installations sportives et bien desservis par du transport collectif détiennent un pouvoir d'attraction pour de nouveaux ménages et contribuent à l'accroissement de la valeur foncière et des recettes fiscales⁶⁵.

De façon globale, l'aménagement du territoire plus compact et diversifié permet d'économiser approximativement 11 000 \$ par unité construite, sur une période de 75 ans, comparativement aux aménagements traditionnels de banlieue, ce qui se traduit en des économies de 77 millions de dollars pour 7 000 unités⁶⁶. Approximativement 70 % de ces économies sont distribuées au secteur public, et 30 %, au secteur privé⁶⁶. De plus, les prédictions montrent que la demande pour les maisons mitoyennes augmentera d'ici 2025, alors que celle pour les maisons individuelles baissera⁶⁷. Un milieu de vie compact représente aussi des économies importantes associées aux coûts d'entretien et de construction des infrastructures⁶⁸.

Le transport actif est aussi associé à la plus grande création d'emplois pour chaque million de dollars dépensé. Les infrastructures pour le vélo créent en moyenne 11,4 emplois par million de dollars; les projets piétonniers génèrent en moyenne 10 emplois par million de dollars; et les projets routiers créent en moyenne seulement 7,8 emplois par million de dollars⁶⁹. De plus, le transport collectif génère un impact économique positif qui est trois fois plus important que l'impact du transit privé en voiture, sans compter les coûts de la congestion routière⁷⁰.

EXEMPLES INSPIRANTS :

Lorsque le réaménagement urbain et riverain favorable au transport actif de la ville de Trois-Rivières sera complété, on estime les recettes fiscales à 1,5 million de dollars par an et les retombées annuelles liées aux visiteurs et aux touristes à environ 54 millions de dollars (Société de développement économique de Trois-Rivières, 2005).

Les 200 000 visiteurs qui empruntent annuellement la Véloroute des Bleuets génèrent des revenus de plus de 8 millions de dollars dans la région du Lac-Saint-Jean (Infrastructure Canada, 2010).

Source: Québec en Forme. « Être en santé, est-ce payant? », 2011.
<http://blogue.quebecenforme.org/2011/09/etre-en-sante-est-ce-payant-2/>

Avantages sur l'environnement

La création d'environnements favorables au transport actif et au système alimentaire durable contribue, sur le plan environnemental, à l'amélioration de la qualité de l'air, à la réduction des gaz à effet de serre et de l'emprise des îlots de chaleur, à la diminution de l'empreinte écologique par des choix et des pratiques alimentaires écoresponsables, à la protection des points d'approvisionnement en eau potable, à la préservation des sites naturels et des terres agricoles et à la gestion responsable des matières résiduelles.

Par exemple, dans une perspective environnementale, le transport actif réduit la dépendance aux combustibles fossiles, ce qui diminue les émissions de gaz à effet de serre et de ce fait contribue à ralentir le réchauffement et les changements climatiques, et à préserver le territoire^{71,72}. Le kilométrage parcouru (« *vehicle miles traveled* » ou VMT) est fortement associé à l'accessibilité des destinations et à la connectivité des rues⁷³. Les recherches indiquent qu'une augmentation de 5 % du potentiel piétonnier est associée à une réduction approximative de 7 % en kilométrage parcouru, à une réduction de 6 % de grammes d'oxyde nitrique et de dioxyde d'azote émis et à une réduction de 6 % de grammes de composés organiques volatils⁷⁴. Une étude menée à Montréal montre que, lors de journées sans voitures, le centre-ville compte 70 % de moins d'oxydes d'azote, ce qui indique que les voitures sont une importante source de pollution dans le centre-ville de Montréal⁷⁵.

Les trajets courts en voiture sont très polluants. En effet, 90 % des émissions sur un trajet de 11 km sont émis dans les premiers 1,6 km, avant que le moteur se soit réchauffé⁷⁶. Modifier la façon de faire des MRC et des municipalités en matière d'aménagement du territoire et augmenter les infrastructures sécuritaires de transport actif sont donc des stratégies clés pour intervenir et atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre⁷⁷. La création d'environnements favorables au transport actif présente une opportunité unique de s'attaquer à des problèmes existants et imminents concernant les impacts sociaux, économiques et environnementaux des changements climatiques, la congestion routière et le fardeau de maladies chroniques, d'une perspective multisectorielle¹⁰.

**LA CRÉATION
D'ENVIRONNEMENTS
FAVORABLES AU
TRANSPORT ACTIF
PRÉSENTE UNE
OPPORTUNITÉ UNIQUE
DE S'ATTAQUER À DES
PROBLÈMES EXISTANTS
ET IMMINENTS
CONCERNANT LES
IMPACTS SOCIAUX,
ÉCONOMIQUES ET
ENVIRONNEMENTAUX
DES CHANGEMENTS
CLIMATIQUES, LA
CONGESTION ROUTIÈRE
ET LE FARDEAU DE
MALADIES CHRONIQUES,
D'UNE PERSPECTIVE
MULTISECTORIELLE¹⁰.**



LES MUNICIPALITÉS, AU CŒUR DE L'ACTION !

**Les municipalités
gagnent à développer
et consolider leurs
interventions
pour la création
d'environnements
favorables.**



PARTIE ③

Principes pour guider les stratégies

Les principes pour guider les stratégies d'action en milieu municipal élaborés pour ce chapitre visent l'adoption d'un mode de vie physiquement actif et une saine alimentation par la création d'environnements favorables aux saines habitudes de vie. L'objectif est de guider les interventions en milieu municipal vers la création de ces environnements.

Les principes sont présentés selon trois échelles d'interventions (MRC et CM; municipalités; secteurs, rues et ilots). Ils peuvent se traduire en actions concrètes grâce aux leviers (pouvoirs municipaux) dont disposent les municipalités pour agir (détaillées au chapitre 4). Les stratégies d'action qui découlent de ces principes, sans constituer une liste exhaustive, s'appliquent en milieux urbains, semi-urbains et ruraux.

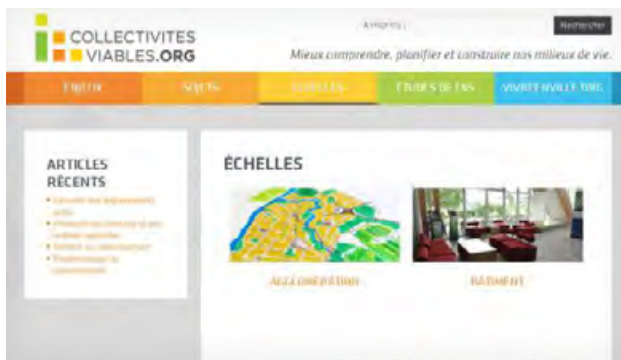
Des approches novatrices en matière d'aménagement ont grandement inspiré l'élaboration de ces principes. Plusieurs des principes d'aménagement exposés dans les pages suivantes proviennent de la synthèse de la littérature et de la vision des organismes Vivre en Ville et du Centre d'écologie urbaine de Montréal. D'autres organismes ont aussi influencé l'élaboration de ces principes: le ministère de la Santé et des Services sociaux, l'Alliance québécoise du loisir public et l'Association québécoise du loisir municipal (AQLM).



Source: Cinq ingrédients pour les villes nourricières, Vivre en Ville 2015



Source: Gouvernements provinciaux/territoriaux, l'Association canadienne des parcs et loisirs et les associations provinciales 2015



Source: www.collectivitesviables.org, une initiative de Vivre en Ville



Source: Pour une ville qui marche – Guide, CEUM 2014

MRC – CM

Principes transversaux

CONSOLIDER L'URBANISATION ET RÉDUIRE L'ÉTALEMENT URBAIN⁷⁸⁻⁸⁰

- Resserrement du périmètre d'urbanisation
- Développement urbain en continuité avec la trame urbaine existante en maximisant les parcs et espaces verts
- Densification des activités
- Diversité des activités et des fonctions urbaines
- Localisation stratégique et optimisation des équipements majeurs en continuité sur le territoire

Mamot (2011).
L'aménagement et l'écomobilité – Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable

Collectivités viables
www.collectivitesviables.org,
une initiative de Vivre en Ville

Vivre en Ville (à paraître).
Croître sans s'étaler : où et comment reconstruire la ville sur elle-même

ARTICULER URBANISATION ET MOBILITÉ DURABLE⁸¹⁻⁸³

- Arrimage des lieux d'activité économique, sociale, culturelle et récréative autour des réseaux de transport collectif et des voies cyclables
- Réduction des volumes de circulation et sécurisation des réseaux de transport actif
- Établissement de réseaux cyclables efficaces et continus et de mesures préférentielles pour le transport collectif
- Réduction des barrières physiques
- Mesures facilitant l'intermodalité des modes de transport

Transport Canada (2010).
Guide de planification et de ressources sur les transports actifs au Canada

Vivre en Ville (2014).
Retisser la ville : [ré] articuler urbanisation, densification et transport en commun

Vivre en Ville et accès transports viables (2013).
Réunir les modes : l'intermodalité et la multimodalité au service de la mobilité durable

VALORISER LES TERRITOIRES¹⁷

- Protection et valorisation du territoire agricole et des milieux naturels
- Accessibilité et mise en valeur des zones récréatives et commerciales

Vivre en Ville (2014).
Villes nourricières : mettre l'alimentation au cœur des collectivités

MUNICIPALITÉS (ÉCHELLE DES QUARTIERS ET DES SECTEURS)

Principes transversaux

CRÉER DES MILIEUX DE VIE COMPLETS ET « DE COURTES DISTANCES »⁸⁴⁻⁸⁶

- Occupation du sol plus compacte et multifonctionnelle : proximité, densité résidentielle et mixité des activités commerciales et de services
- Connectivité du réseau de rues
- Variété de typologie résidentielle favorisant le dynamisme local
- Maintien et création des services de proximité
- Accessibilité des pôles d'activités
- Offre commerciale localisée au cœur des quartiers et dans les cœurs villageois

Kino-Québec (2005).
Aménageons nos milieux de vie pour nous donner le goût de bouger

Vivre en Ville (2014).
Objectif écoquartiers : Principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs

Vivre en Ville (2013).
Bâtir au bon endroit : la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables

DÉVELOPPER ET OPTIMISER LES ESPACES PUBLICS ET LES ESPACES VERTS, BLEUS ET BLANCS^{87,88}

- Répartition stratégique
- Design, diversité et esthétique
- Aménagement sécuritaire et entretien
- Accessibilité et connectivité

Centre d'écologie urbaine de Montréal (2014).
Aménager des ilots de fraîcheur et aménager les espaces de vie

Union des municipalités du Québec (2009). *Ma ville en toute confiance*

SOUTENIR LES SHV PAR DES STRATÉGIES DE PROMOTION, DE MISE EN VALEUR ET DE RECONNAISSANCE^{89,90}

- Campagnes, programmes, certificats et concours
- Promotion et information sur les SHV
- Affichage dans l'espace public et prêt de locaux
- Soutien et reconnaissance des bénévoles, des partenaires et des organismes communautaires
- Concertation et collaboration dans des projets avec les partenaires

Conseil interprovincial du sport et des loisirs et l'Association canadienne des parcs et loisirs (2015).
Sur la voie du bien-être

Kino-Québec (2004).
Stratégies éprouvées et prometteuses pour promouvoir la pratique régulière d'activités physiques au Québec

Transport actif

ASSURER LA MOBILITÉ EN AMÉLIORANT L'OFFRE ET L'ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT ACTIF ET COLLECTIF^{91-93,85}

- Diminution du volume de circulation et réorganisation des voies de circulation (solutions pour remplacer l'auto solo)
- Réduction des espaces de stationnements de surface
- Réseau de transport actif continu et sécuritaire (confort, fonctionnalité et abordabilité)
- Continuité, fonctionnalité et sécurité des voies piétonnes et cyclables
- Stationnement pour vélo
- Connexion entre les modes (actif et collectif)

Conseil régional de l'environnement
de Montréal (2003).

*Huit principes pour construire
la ville du transport durable*

Gilbert et coll. pour l'Agence de
la santé publique du Canada (2010).
*Pour un aménagement et des transports
favorables aux jeunes*

Vivre en Ville (2014).
*Objectif écoquartiers : Principes
et balises pour guider les décideurs
et les promoteurs*

Vélo Québec (2010).
*Aménagements en faveur
des piétons et des cyclistes*



Crédit photo : Shutterstock

Activité physique de loisirs, de sport et de plein air

AMÉNAGER ET ENTREtenir DES INSTALLATIONS RÉCRÉATIVES ET SPORTIVES ET DES ESPACES PERMETTANT LE JEU LIBRE^{94,95}

- Quantité et qualité des installations, confort et desserte des lieux de pratique
- Polyvalence des équipements, adaptation aux clientèles
- Points d'accès à l'eau potable
- Sécurité et entretien

Kino-Québec (2011).
*L'activité physique, le sport et
les jeunes – Savoir et agir*

Vivre en Ville (2014).
*Verdir les quartiers, une école à la fois :
le verdissement des cours d'école
pour une nature de proximité*

ENCOURAGER LES ENTENTES DE COOPÉRATION ET D'ACCESSIBILITÉ AUX ÉQUIPEMENTS, AUX INFRASTRUCTURES ET ACTIVITÉS DE LOISIRS⁸⁹

- Prêts d'installations et d'équipements aux écoles, aux organismes communautaires et aux municipalités avoisinantes
- Adoption de politiques de tarification des activités et de soutien aux organismes bénévoles

Conseil interprovincial du sport
et des loisirs et l'Association canadienne
des parcs et loisirs (2015).
Sur la voie du bien-être

OFFRIR UNE PROGRAMMATION D'ACTIVITÉS PHYSIQUES, SPORTIVES ET DE LOISIRS DE QUALITÉ ET ADAPTÉE⁹⁶

- Sécurité bien dosée dans la supervision des plateaux
- Variété de l'offre, respect des besoins, des intérêts et du niveau de la population
- Variété des modes d'organisation et prise en compte de l'offre des partenaires et du secteur privé
- Accessibilité universelle et caractère inclusif
- Promotion de l'offre de services

Alliance québécoise du loisir public
(2015). *Cadre de référence du projet
du projet des parcs et autres espaces
publics pour le jeu libre et actif.*
Projet Espaces.

S'ADAPTER AUX RÉALITÉS DE LA FRAGMENTATION DU TEMPS⁹⁶

- Proportion de la pratique libre dans l'offre de services
- Soutien aux organismes partenaires dans l'adaptation de leur offre de services

Alliance québécoise du loisir public
(2015). *Cadre de référence du projet
du projet des parcs et autres espaces
publics pour le jeu libre et actif.*
Projet Espaces.

Saine alimentation^{17,97,98}

AMÉLIORER L'ACCÈS ET L'OFFRE À DES ALIMENTS SAINS

- Augmentation de l'offre d'aliments sains dans les installations sportives, récréatives et administratives
- Amélioration de l'accès physique et économique par des mesures d'aménagement, de transport collectif et de réduction des inégalités socioéconomiques
- Contrôle de l'accès aux aliments de faible valeur nutritive (restreindre et proscrire)
- Soutien à la production agricole urbaine et périurbaine
- Accès facile et gratuit à de l'eau potable
- Développement de compétences en matière d'alimentation saine, locale et durable
- Soutien à l'approvisionnement alimentaire local, à la distribution des produits locaux en circuits courts et à la transformation locale
- Réduction du gaspillage et des déchets alimentaires
- Établissement de « microsites » d'agriculture urbaine et pratique écologique responsable

Vivre en Ville (2014).

Villes nourricières : mettre l'alimentation au cœur des collectivités

Réseau CS (2015).

Systèmes alimentaires locaux durables : assurer notre approvisionnement alimentaire aujourd'hui et dans le futur

Ministère de la Santé et des Services sociaux (2008).

Cadre de référence en matière de sécurité alimentaire

MUNICIPALITÉ (ÉCHELLES DES RUES ET ILOTS)

Principes transversaux

AMÉNAGER DES RUES À ÉCHELLE HUMAINE^{84-86,93,99,100}

- Revoir la capacité routière en fonction de la hiérarchie et du contexte du milieu traversé
- Continuité du cadre bâti
- Mise en valeur de la qualité patrimoniale, architecturale et naturelle des milieux de vie
- Mesures physiques et apaisement de la circulation
- Qualité des aménagements et du mobilier urbain
- Embellissement et sécurisation des traversées d'agglomération et des entrées de ville

Kino-Québec (2005).
Aménageons nos milieux de vie pour nous donner le goût de bouger

Centre d'écologie urbaine de Montréal (2014).
Pour une ville qui marche

DISPOSER DE CORRIDORS DE TRANSPORT ACTIF POUR DES DÉPLACEMENTS EFFICACES, CONTINUS ET SÉCURITAIRES^{84-86,93,99,100}

- Qualité, quantité et entretien d'infrastructures cyclables et piétonnes
- Connectivité du réseau et aspect utilitaire
- Sécurité perçue et réelle
- Accessibilité universelle
- Infrastructures accessibles et entretenues en hiver

Vivre en Ville (2014).
Objectif écoquartiers : Principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs

Vivre en Ville (2013).
Bâtir au bon endroit : la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables

AMÉNAGER DES INTERFACES FONCTIONNELLES, CONVIVIALES ET SÉCURITAIRES POUR ACCÉDER AU TRANSPORT COLLECTIF^{84-86,93,99,100}

- Aménagement des accès et des aires d'attente
- Sécurité réelle et perçue (état des espaces adjacents au transport collectif, surveillance et entretien)

Vélo Québec (2010).
Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes

Institute of Transportation Engineers et le United States Federal Highway Administration (1999).
Traffic calming : State of the Practice

DISPOSER D'ESPACES PUBLICS CONVIVIAUX, D'ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET DE MOBILIER URBAIN ADAPTÉS, SÉCURITAIRES ET PROPICES À L'ACTIVITÉ PHYSIQUE^{84-86,93,99,100}

ASSURER LA POLYVALENCE ET LA COMPLÉMENTARITÉ DES ACTIVITÉS DANS LES PARCS ET INSTALLATIONS DE SPORT ET DE LOISIRS^{84-86,93,99,100}

L'application d'un principe en particulier offre de nombreuses opportunités pour intégrer les actions dans une approche plus globale, qui rejoint plusieurs axes et échelles d'interventions. L'application d'un ou de plusieurs de ces principes permet de concrétiser les stratégies municipales élaborées à la partie 4 du guide.



LES MUNICIPALITÉS, AU CŒUR DE L'ACTION !

Les MRC,
agglomérations
et municipalités
détiennent un pouvoir
de planification et
de réglementation
pour orienter le
développement
de leur territoire.



PARTIE ④

Pouvoirs municipaux et SHV

Les municipalités disposent de pouvoirs qui leur sont délégués en vertu des lois adoptées par l'Assemblée nationale du Québec. Elles possèdent une grande autonomie politique, administrative et financière. Par les différentes lois qui encadrent leurs interventions, « les municipalités ont la possibilité de prendre en considération les objectifs de santé et de bien-être de leur population dans leurs orientations »². Des compétences leur sont conférées par la Loi sur les compétences municipales (LCM)¹⁰¹ dans les huit domaines suivant : 1) la culture, les loisirs, les activités communautaires et les parcs; 2) le développement économique local; 3) la production d'énergie et les systèmes communautaires de télécommunication; 4) l'environnement; 5) la salubrité; 6) les nuisances; 7) la sécurité; 8) le transport. Cependant, il est important de mentionner que « [l']énumération de ces domaines n'est pas exhaustive, puisque d'autres lois confèrent également des compétences aux municipalités »¹⁰²; par exemple la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU),¹⁰³ qui assure l'encadrement législatif en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Néanmoins, les municipalités sont responsables de préciser, d'utiliser et d'adapter ces pouvoirs selon leurs réalités, leurs besoins, leurs visions et leurs ressources.

DANS LEURS CHAMPS DE COMPÉTENCES, LES MUNICIPALITÉS DÉTIENNENT DES POUVOIRS QUI PEUVENT ÊTRE JUDICIEUSEMENT UTILISÉS POUR CRÉER DES ENVIRONNEMENTS FAVORABLES AUX SHV.

Cette partie du guide examine les stratégies d'action pouvant être mises en œuvre par les municipalités pour agir vers l'adoption de SHV en les regroupant sous trois grandes catégories : le pouvoir de planification et de réglementation, le pouvoir d'adoption de politiques et d'élaboration de programmations et le pouvoir d'interventions directes dans l'espace public. Les stratégies d'action présentées tout au long du présent chapitre visent l'application concrète des principes clés associés à la création et au maintien d'environnements favorables aux SHV (partie 3). Elles se déclinent en mesures, en bonnes pratiques, en interventions et en exemples courts en milieu urbain et rural ainsi qu'en banlieue.

POUVOIRS MUNICIPAUX

- [PR] PLANIFICATION ET RÉGLEMENTATION
- [PP] POLITIQUES ET PROGRAMMATION
- [ID] INTERVENTIONS DIRECTES DANS L'ESPACE PUBLIC

Les MRC, agglomérations et municipalités détiennent un **pouvoir de planification et de réglementation** pour orienter le développement de leur territoire. C'est une des avenues privilégiées pour concrétiser les principes de l'urbanisme favorable aux SHV (par ex. zonage autorisant l'agriculture urbaine, accessibilité améliorée aux commerces alimentaires par des infrastructures de transport actif, resserrement du périmètre d'urbanisation pour protéger le territoire agricole, etc.).

De nombreuses politiques publiques et divers types de programmation peuvent aussi être élaborés au profit de l'adoption de SHV au sein des différents milieux de vie des municipalités québécoises. Ces stratégies municipales sont distribuées sous la catégorie des **pouvoirs de politiques et de programmation**. Les municipalités et les MRC peuvent ainsi se doter de politiques publiques sur différents volets qui touchent leur territoire et leur population (par ex. politique en matière de commandes et de publicité — affichage publicitaire valorisant la saine alimentation, politique alimentaire dans les installations municipales, etc.). Elles établissent des programmations pour leur offre de services aux citoyens et l'utilisation de leurs installations. En élaborant une programmation adaptée au milieu de vie, elles offrent des activités de loisirs et de sport et des services de soutien d'ordre technique, logistique et financier pour des organismes à but non lucratif (OBNL) de leur milieu et des événements publics se déroulant sur leur territoire.

Le **pouvoir d'interventions directes dans l'espace public** permet notamment aux municipalités d'aménager les parcs, les rues et les trottoirs sous leur juridiction, d'implanter des mesures d'apaisement de la circulation, des sentiers ou des pistes cyclables, d'assurer la réfection et l'entretien de la voirie et de prévoir des jardins communautaires et collectifs. Certaines municipalités seules ou regroupées s'occupent aussi de l'organisation et de la gestion des services de transport collectif. Les organisations municipales peuvent aussi organiser des événements, collaborer à l'établissement de marchés publics et effectuer la collecte de matières résiduelles. Ces stratégies municipales sont principalement déployées à une échelle « micro », soit celle de l'ilot ou de la rue.

Ces pouvoirs s'accompagnent de responsabilités financières. En effet, plusieurs mesures identifiées dans la planification, la programmation et les interventions directes doivent être prévues au plan triennal d'immobilisation (PTI). Le PTI est un exercice de planification financière annuelle des dépenses d'immobilisation que la municipalité a choisi de réaliser pour les trois prochaines années. Par ailleurs, les municipalités sont soumises aux principes de la démocratie. En plus des élections qui se tiennent tous les quatre ans, les municipalités consultent régulièrement leurs citoyens sur différents dossiers, selon des modalités prévues ou non par les lois.



Crédit photo : Shutterstock

[PR] PLANIFICATION ET RÉGLEMENTATION

Divers outils peuvent être utilisés à l'échelle régionale ou locale pour réaliser des aménagements favorables aux SHV. Les municipalités disposent à cet égard de 5 outils de planification et de réglementation.

- 1 *Schéma d'aménagement et de développement*
- 2 *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*
- 3 *Plan d'urbanisme*
- 4 *Plans directeurs*
- 5 *Règlements d'urbanisme et municipaux*

1 **Schéma d'aménagement et de développement (SAD)**

MRC et SAD

Le schéma d'aménagement et de développement (SAD) est un cadre de référence pour orienter le développement du territoire d'une municipalité régionale de comté (MRC) à l'échelle « supralocale ». Comme défini par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), un SAD doit déterminer les grandes orientations d'aménagement du territoire, les grandes affectations du territoire, les périmètres d'urbanisation, les zones de contraintes particulières et les lieux d'intérêt d'ordre historique, culturel, esthétique ou écologique. Il doit contenir une description et une planification de l'organisation du transport terrestre ainsi que des infrastructures et des équipements importants. Il comprend également un document complémentaire donnant des dispositions normatives qui devront être reprises dans la réglementation des municipalités de la MRC.

De plus, le SAD doit être accompagné d'un plan d'action, d'un énoncé de vision stratégique, d'une estimation des coûts des infrastructures et

équipements prévus pour les cinq prochaines années et d'un document présentant les discussions survenues lors des consultations publiques. Il peut aussi contenir des éléments facultatifs, tels que l'identification de zones d'aménagement prioritaire et la densité d'occupation du sol pour différentes parties du territoire. Le SAD est soumis à au moins une consultation publique, et les principaux pouvoirs habilitants se trouvent aux articles 5, 6 et 7 de la LAU.

Le SAD est élaboré par la MRC et adopté par le conseil des maires de la MRC. Habituellement, les municipalités constituantes, les institutions concernées et les organismes du milieu sont informés et invités à formuler leurs besoins et suggestions pendant le processus de composition de ce document de planification. Les objets du schéma qui seront révisés (DOR) sont énoncés dans un document dès le début du processus. Bien qu'il soit l'instrument de planification du territoire de la MRC, il doit être conforme aux Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT). La conformité est vérifiée par le MAMOT après réception des avis sectoriels des ministères concernés. Pour compléter son analyse, le MAMOT demande l'avis formel des ministères, dont celui du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS). Le MSSS mandate par la suite les directions de santé publique (DSP) pour qu'elles produisent un avis sectoriel sur le projet de SAD. Au moins trois champs d'intérêt doivent être étudiés, soit la planification des infrastructures, des équipements et des services collectifs; les contraintes anthropiques associées aux immeubles, aux ouvrages et aux activités à risque; et les contraintes anthropiques situées près des prises de captage d'eaux. Le schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) entre en vigueur à la suite de l'avis du ministre attestant qu'il respecte les orientations gouvernementales. Le règlement de contrôle intérimaire (RCI) sera applicable jusqu'à l'adoption du SAD révisé et des règlements de concordance municipaux subséquents.

Toutefois, plusieurs autres dimensions sont commentées dans les avis des DSP, particulièrement lorsqu'ils sont rédigés par un groupe de travail multidisciplinaire provenant, par exemple, des équipes de santé environnementale et de SHV¹⁰⁴. Ainsi, la promotion du transport actif, la localisation des clientèles vulnérables, l'aménagement sécuritaire des équipements publics et communautaires, le développement des infrastructures et des

corridors récréatifs, et les mesures d'apaisement de la circulation sont parmi les sujets commentés. Il revient toutefois au MAMOT de coordonner la formulation de l'avis gouvernemental final qui concilie les divers avis (objections et recommandations) des ministères et organismes concernés à la lumière des OGAT. Les recommandations du MAMOT doivent être prises en compte par la MRC dans la démarche d'adoption de son SAD révisé.

Le schéma d'aménagement et de développement est l'instrument de planification officiel le plus important pour les MRC. Le document est élaboré en fonction des réalités et des enjeux englobant l'ensemble des municipalités comprises dans les limites de la MRC. Il permet de traduire en partie la vision stratégique du développement culturel, économique, environnemental et social dont doivent se doter les MRC et les communautés métropolitaines (LAU article 2.3). Le contenu du SAD offre des avenues très intéressantes pour la création d'environnements favorables à la pratique du transport actif et des loisirs actifs et de plein air de même qu'aux différentes activités reliées au système alimentaire durable.

C'est par son schéma d'aménagement et de développement que le conseil d'une MRC peut notamment :

- harmoniser les grandes vocations du territoire à partir d'une analyse des principales activités économiques (par ex. agriculture, forêt, récréation, villégiature, tourisme, industrie) ainsi que des potentiels et des contraintes des milieux naturels et bâtis tels qu'ils sont définis dans le plan régional;
- orienter l'expansion urbaine dans les parties du territoire pouvant accueillir le développement de façon économique et acceptable sur le plan environnemental;
- harmoniser la planification et l'emplacement des équipements et des services collectifs qui intéressent ou desservent la population de plus d'une municipalité en s'assurant particulièrement de la meilleure accessibilité possible (par ex. gestion des déchets, transports collectifs, espaces récréatifs, infrastructures routières, réseaux cyclables) et de leur viabilité; favoriser le maintien des services de proximité privés ou publics dans des secteurs en dévitalisation (par ex. école, bureau de poste, dépanneur);

- contribuer à la santé, à la sécurité et au bien-être publics ainsi qu'à la protection de l'environnement par une meilleure harmonisation des usages sur le territoire;
- optimiser, par la planification des espaces industriels et commerciaux, les retombées des investissements publics et privés consentis;
- assurer le contrôle de la qualité de l'environnement naturel (par ex. protection des rives et du littoral des lacs et des cours d'eau, protection des habitats fauniques et des milieux humides) et la mise en valeur des constructions et des paysages présentant un intérêt pour l'ensemble de la région (par ex. éléments patrimoniaux, vues sur le fleuve Saint-Laurent, boisés privés, paysages agricoles);
- favoriser le maintien des services de proximité dans des secteurs en dévitalisation (ex., école, bureau de poste, dépanneur).

La MRC doit maintenir en vigueur, et ce en tout temps, un SAD et son énoncé de vision stratégique de développement culturel, économique, environnemental et social pour son territoire.

POUR EN SAVOIR PLUS

« Le schéma d'aménagement et de développement (SAD) est le document de planification qui établit les lignes directrices de l'organisation physique du territoire d'une municipalité régionale de comté (MRC). Il permet de coordonner les choix et les décisions qui touchent l'ensemble des municipalités concernées, le gouvernement, ses ministères et ses mandataires. Le schéma est, avant tout, un document d'intention formulé et conçu de manière à faire ressortir une vision régionale du développement durable. »

Source: Schéma d'aménagement et de développement, MAMOT 2015 <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/schema-damenagement-et-de-developpement/>

Contenu du SAD

Le schéma DOIT, à l'égard du territoire de la MRC :	Le schéma DOIT ÊTRE ACCOMPAGNÉ :	Enfin, un schéma d'aménagement et de développement PEUT aussi :
<ul style="list-style-type: none"> déterminer les grandes orientations d'aménagement du territoire; déterminer les grandes affectations du territoire pour les parties de celui-ci et pour tout périmètre d'urbanisation à l'intérieur duquel on entend favoriser l'expansion urbaine et son déroulement; déterminer toute zone où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières; déterminer toute partie du territoire présentant un intérêt d'ordre historique, culturel, esthétique ou écologique; décrire et planifier l'organisation du transport terrestre; déterminer les voies de circulation dont la présence, actuelle ou projetée, dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol situé à proximité est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité et de santé publique ou de bien-être régional; indiquer la nature des infrastructures et des équipements importants qui existent ou qui sont projetés ainsi que l'endroit où ils sont ou seront situés; inclure un document complémentaire établissant des règles à être respectées par les règlements d'urbanisme des municipalités. 	<ul style="list-style-type: none"> d'un document indiquant les coûts approximatifs des infrastructures et des équipements intermunicipaux qui y sont proposés; d'un plan d'action indiquant les étapes de mise en œuvre du schéma, les partenaires associés et les moyens prévus pour favoriser la coordination de leurs activités; d'un document précisant les modalités et les conclusions de la consultation, incluant les motifs d'accord et, le cas échéant, de désaccord exprimés par les personnes et les organismes consultés; d'un énoncé de vision stratégique (article 2.1 LAU). 	<ul style="list-style-type: none"> déterminer les zones prioritaires d'aménagement (ZPA) ou de réaménagement (ZPR) afin d'indiquer les priorités et le déroulement du développement; déterminer la densité approximative d'occupation pour les parties du territoire; déterminer, pour un périmètre d'urbanisation ou pour des parties de celui-ci hors de toute zone prioritaire d'aménagement, les affectations du sol qui présentent un intérêt pour la MRC; déterminer les immeubles et les activités qui représentent des sources de contraintes de nature anthropique; décrire l'organisation du transport maritime et aérien; décrire des propositions intermunicipales d'aménagement émanant d'un groupe de municipalités; délimiter tout territoire incompatible avec l'activité minière; un territoire incompatible avec l'activité minière étant celui dans lequel la viabilité des activités serait compromise par les impacts de l'activité minière; déterminer des orientations en vue de favoriser l'aménagement durable de la forêt privée au sens de la disposition préliminaire de la Loi sur les forêts; comprendre un concept d'organisation spatiale.

Source: Guide *La prise de décision en urbanisme*, MAMOT 2015

La croissance intelligente de l'urbanisation (appelé aussi *smart growth*) trouve une résonance chez les élus et les administrations municipales préoccupés par les coûts des infrastructures et de l'entretien (routes, égouts et aqueduc), les impacts de la pollution atmosphérique et l'amélioration de la qualité de vie dans une optique de développement durable. Ces approches sont en cohérence avec les principes énoncés à la partie 3 du guide et avec une volonté de développer des environnements favorables aux SHV.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

Un développement durable implique une perspective intégrant les dimensions économiques, environnementales et sociales du territoire. Depuis 2006, la Loi sur le développement durable¹⁰⁵ établit un nouveau cadre de gestion pour tous les ministères, organismes et entreprises du gouvernement du Québec. C'est une approche nommée dans les documents gouvernementaux qui encadre l'aménagement du territoire (par ex. la stratégie de développement durable révisée [2015-20], le renouvellement des Orientations du gouvernement du Québec en aménagement du territoire).

Les stratégies de développement durable devraient se déployer à toutes les échelles spatiales (nationale, régionale, locale) et peuvent faciliter la création de milieux de vie soutenant l'adoption et le maintien des SHV. La croissance intelligente s'applique principalement à l'échelle des MRC et des régions. Elle se déploie par certaines mesures. Par exemple, la mixité des fonctions urbaines, le développement et la densification des terrains déjà desservis par des infrastructures (en développant les terrains intercalaires, les friches industrielles et les grands terrains institutionnels, par exemple) contribuent à réduire les distances entre les lieux de destination régionaux et locaux. L'accès par le transport actif ou collectif aux commerces, aux services et aux lieux d'emplois s'en trouve amélioré, particulièrement si le réseau de rues est bien interconnecté et aménagé pour les déplacements actifs sécuritaires. La préservation de la biodiversité et des milieux naturels, et la protection des usages reliés aux activités agricoles s'ajoutent à cette approche. Adopter un modèle de développement moins dispersé et plus dense ne veut pas dire systématiquement de maximiser la compacité et la forte densité sur tout le territoire, mais plutôt de les moduler pour atteindre globalement les objectifs de réduction de la dépendance à l'automobile et de gaspillage environnemental.

LIENS ET GUIDES UTILES

Bulletin national d'information investir pour l'avenir.

« Développement durable » 6, n° 2 (2014).

http://publications.msss.gouv.qc.ca/acrobat/f/documentation/bulletinPag/14-289-01_vol6_no2.pdf

Boucher, Isabelle et Nicolas Fontaine. *L'aménagement et l'écomobilité : Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable*. Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, coll. « Planification territoriale et développement durable », 2011.

Congress for the new urbanism. « *What is New Urbanism?* ». 2015. <https://www.cnu.org/>

Vivre en ville. *Objectif écoquartiers : Principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs*. 2014.

Ministère des Transports du Québec (MTQ). *Stratégie nationale de mobilité durable : Une approche responsable et novatrice*. Gouvernement du Québec, 2014.

Intégration de la vision, des principes clés et des stratégies propices aux SHV

La révision des SAD constitue une excellente opportunité pour intégrer les principes visant **(1)** à consolider l'urbanisation et réduire la dispersion des fonctions urbaines; **(2)** à articuler les pôles d'activités autour des réseaux de circulation majeurs, de transport actif et de transport collectif lorsqu'il y a lieu; et **(3)** à potentialiser le territoire de la MRC (voir page 30). Une des premières étapes de la démarche d'élaboration du SAD consiste à définir les grandes orientations d'aménagement et de développement de la MRC. Les stratégies de mise en œuvre qui découlent de ces grandes orientations (GO) touchent la création d'environnements favorables aux SHV. En effet, des GO visant la mise en valeur du territoire et les activités agricoles ou bien la structuration spatiale des activités en lien avec le transport actif et collectif sont des exemples typiques d'orientations qui, dans les moyens d'application qui en découlent, peuvent avoir des impacts sur les SHV. Il est aussi possible d'élaborer une GO touchant spécifiquement l'établissement d'environnements favorables au transport actif, à l'activité physique de loisir, de sport et de plein air et à la saine alimentation.

Les **objets d'application** des GO passent par **(1)** la détermination des grandes affectations du territoire; **(2)** la densité d'occupation du sol dans ces affectations; **(3)** les infrastructures et les équipements importants existants et projetés; de même que **(4)** le périmètre d'urbanisation. Selon les choix faits, ces objets constituent des volets importants pour une gestion de l'urbanisation qui privilégie une approche de développement durable et de croissance intelligente du territoire propice aux SHV. Ainsi, ces **quatre objets** du SAD peuvent inclure des moyens, dont les objectifs sont les suivants :

- Optimiser le développement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation en y redirigeant le développement immobilier et en y privilégiant l'amélioration des équipements et des services collectifs propices au SHV. Les déplacements actifs et l'accessibilité à l'alimentation saine et aux sites de loisirs actifs et de plein air en seront ainsi favorisés.
- Évaluer la possibilité d'augmenter les aires dédiées à la production agricole (agriculture urbaine, commerciale ou collective, biologique) et autoriser, dans certaines affectations du sol en secteur urbanisé, des activités maraichères (sur le sol, le toit ou en serre), de l'apiculture, des marchés publics pour les produits locaux, des activités de transformation alimentaire légère. Ces activités resteront soumises aux lois et réglementations nationales (par ex. la Loi sur la qualité de l'environnement).
- Densifier les activités et assurer la diversité des activités et des fonctions urbaines afin de créer des milieux de vie où l'on peut se déplacer en transport actif ou collectif.
- Optimiser la localisation des équipements majeurs sur le territoire et au besoin établir des ententes intermunicipales pour le partage de ces équipements afin d'améliorer l'offre et l'accessibilité des équipements d'activité physique de loisirs et de sport.
- Développer en continuité avec la trame urbaine existante tout en favorisant une structuration du territoire qui augmente l'accessibilité aux commerces et aux services de proximité (par ex. pôles multifonctionnels, écoquartiers, secteurs urbanisés axés sur le transport collectif — appelé aussi *Transit Oriented Development* (TOD), noyaux villageois, hameaux à vocation récréotouristique [par ex. centre de skis]);

EXEMPLE

DISPOSITIONS DU SADR DE LA MRC DE ROUVILLE EN LIEN AVEC LES SAINES HABITUDES DE VIE ET LA MOBILITÉ ACTIVE

(Chapitre: Gestion durable de l'urbanisation)

Objectifs spécifiques de cette orientation :

- favoriser l'implantation des aires d'habitation, de services, de parcs et des autres éléments structurants du territoire à une courte distance l'un de l'autre;
- privilégier une trame bâtie compacte et continue qui réduit la longueur des trajets pour les déplacements actifs;
- créer des unités de voisinage propices au transport actif;
- tirer profit d'un environnement bâti plus compact, plus dense, qui sera plus convivial pour les piétons.

Indicateurs pour en faire le suivi :

- l'indice de connexité;
- le nombre d'usages non résidentiels le long des artères (cible selon un indice de mixité);
- l'évolution de la superficie des espaces vacants;
- la superficie des parcs et espaces verts.

Pour en savoir plus : MRC de Rouville. Schéma d'aménagement. 2015. <http://mrcrouville.qc.ca/services-et-responsabilites/amenagement-du-territoire/schema-damenagement/>

Le SAD comporte un volet sur l'**organisation du transport** terrestre sur le territoire de la MRC. En fonction du contexte et des enjeux dégagés, certaines stratégies soutenant les environnements favorables aux SHV peuvent être mises de l'avant. À titre d'exemple :

- Connecter et arrimer le réseau de transport collectif avec les lieux d'activités économiques, sociales, culturelles et récréatives;
- Collaborer au développement d'offres alternatives de transport collectif (navette, taxibus, etc.);
- Mettre en place des mesures pour la gestion de l'offre en transport visant principalement l'articulation des pôles d'activités autour des réseaux de transports collectifs et actifs : sous l'angle de la quantité et de la qualité, incluant des voies réservées aux autobus, un système de transport collectif à haute capacité (ou taux d'occupation élevé), une réduction de la capacité routière, une maximisation de l'intermodalité (choix de trajets, nombreux modes de transport, équipements facilitant les choix modaux);
- Mettre en place des mesures pour la gestion de la demande en transport tels **(1)** une offre de transport alternatif à l'auto solo; **(2)** une politique de stationnement visant à mieux gérer l'offre de stationnement en ville pour réduire les véhicules-kilomètres parcourus; **(3)** le déploiement d'initiatives visant à changer les habitudes de déplacement en auto solo pour un transfert modal vers le covoiturage, le transport collectif ou actif, etc.;
- Implanter des voies cyclables sécuritaires qui rejoignent les pôles ou sites d'intérêt commerciaux, institutionnels, scolaires, récréatifs et les espaces verts du territoire; s'assurer de la continuité des réseaux cyclables;
- Développer des réseaux de voies cyclables et de transport collectif intra-MRC et extra-MRC desservant les pôles d'emplois institutionnels et commerciaux, et prévoir des mesures favorisant l'intermodalité;
- Cibler les contraintes majeures liées aux infrastructures de transport et réduire les barrières ou les frontières créées par des infrastructures, des contraintes naturelles et autres pour rendre les trajets en transport actif plus courts;
- Implanter des mesures pour augmenter le transport actif sécuritaire (par ex. réseau de pistes cyclables en site propre avec mesures de sécurisation aux intersections, programme de mesures d'apaisement de la circulation sur les artères, aménagements pour les traversées d'agglomération);
- Favoriser une structuration du territoire qui augmente l'accessibilité aux commerces et aux services de proximité;
- Développer en continuité avec la trame urbaine existante;
- Densifier les activités et assurer la diversité des activités et des fonctions urbaines;
- Assurer la continuité des réseaux cyclables;
- Réduire les barrières ou les frontières créées par les infrastructures routières et autres afin de favoriser l'accès aux infrastructures et aux équipements sportifs ou de plein air.

EXEMPLE

DISPOSITIONS DU SADR DE LA MRC DE ROUVILLE EN LIEN AVEC LES SAINES HABITUDES DE VIE ET LA MOBILITÉ ACTIVE

(Chapitre : Transport et mobilité durable)

Objectifs spécifiques de ce volet :

- améliorer la sécurité et le confort des usagers lors du transport actif, particulièrement aux abords des traversées d'agglomération et à proximité des écoles, des corridors scolaires et des zones commerciales et institutionnelles;
- favoriser la mise en place de mesures pour assurer l'accès de tous les citoyens aux lieux publics et aux équipements de transport collectif;
- relier, par le biais du réseau de transport actif, les noyaux urbains, les écoles et les pôles d'emploi locaux aux secteurs résidentiels;
- améliorer la perméabilité du territoire et favoriser un aménagement des rues qui permet leur utilisation équilibrée par tous les modes de déplacement;
- boucler et raccorder les réseaux de transport actif de manière à favoriser leur utilisation à des fins de déplacement tant utilitaire que récréatif;
- contribuer à hausser à 30 %, à l'échelle métropolitaine, la part modale des déplacements effectués par transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021.

Moyens d'action :

- prévoir l'aménagement d'équipements et d'infrastructures favorisant l'intermodalité : supports à vélo près des abris-bus et des stationnements incitatifs, etc.;
- établir un lien cyclable régional vers le mont Saint-Hilaire à partir de La Route des Champs;
- faire des représentations afin de réaliser un lien régional cyclable;
- maintenir le service de covoiturage et en faire la promotion.

Indicateurs de suivi et cibles à atteindre pour certains indicateurs :

- le nombre de kilomètres de piste cyclable de niveau régional;
- le nombre de kilomètres de piste cyclable locale;
- le niveau de connexité (nombre d'intersections de transport actif au kilomètre carré [un indice inférieur à 24 est considéré comme un niveau faible; entre 24 et 51,8 représente un niveau moyen; 51,9 et plus équivaut à un niveau excellent]). La cible est fixée à plus de 51,9;
- le nombre d'inscriptions sur la plate-forme de Covoiturage Rouville;
- le transport collectif d'usagers du conseil intermunicipal de transport de Chambly-Richelieu-Carignan (cible d'augmentation de 3 %).

Pour en savoir plus : MRC de Rouville. Schéma d'aménagement. 2015. <http://mrcrouville.qc.ca/services-et-responsabilites/amenagement-du-territoire/schema-damenagement/>

Afin de créer des environnements favorables aux SHV, d'autres volets du SAD peuvent être utilisés. En plus de devoir planifier le développement du **territoire agricole** reconnu en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, le SAD peut aussi contribuer à la valorisation des territoires productifs et ainsi mieux soutenir les différentes composantes du système alimentaire. À titre d'exemple :

- Rediriger le développement immobilier résidentiel et commercial vers les pôles pour éviter l'étalement urbain sur les terres agricoles;
- Développer une table de concertation et convenir des mesures pour établir un système alimentaire planifié à l'échelle de la MRC afin de dynamiser les activités de production et de transformation agricoles, augmenter l'accessibilité au marché pour les producteurs et aux produits frais pour les consommateurs, améliorer l'efficacité des opérations d'approvisionnement;
- Développer des mesures pour l'identification des besoins en développement de nouveaux marchés publics ou en viabilisation de marchés existants;
- Prévoir l'implantation de centres de logistique pour l'entreposage, le préconditionnement des produits agricoles et la distribution des produits bioalimentaires produits localement (appelés aussi *food hub*) faisant le lien entre la production agricole et les lieux de consommation;
- Favoriser l'agrotourisme et développer des circuits paysans à vélo;
- Développer des points de vente pour les produits agricoles dans les secteurs généralement mal approvisionnés;
- Prévoir des emplacements pour un réseau de marchés publics et permettre ce type d'usage dans la section des grandes affectations;
- Valoriser les bonnes pratiques d'agriculture environnementalement responsable, fixer des balises et faire adopter une réglementation conséquente par les instances territoriales concernées;
- Offrir des incitatifs pour les projets de valorisation des matières résiduelles et leur réutilisation pour la production agricole;
- Développer un PDZA¹⁰⁶ soutenant une valorisation des activités agricoles et des productions agricoles dans une perspective de développement durable;
- Évaluer la possibilité d'augmenter les aires dédiées à la production agricole;
- Autoriser, dans certaines affectations du sol en secteur urbanisé, des activités maraichères.

En plus de devoir cibler le territoire soumis à des contraintes majeures pour des raisons de santé publique ou de bien-être général, le SAD comprend aussi l'obligation d'identifier toute partie du territoire présentant un **intérêt d'ordre historique, culturel, esthétique ou écologique** afin d'y déployer des stratégies permettant de potentialiser le territoire. Dans ces territoires d'intérêt, des mesures jugées pertinentes pour l'adoption d'un mode de vie physiquement actif peuvent être mises en place. À titre d'exemple :

- Développer les zones récréatives et touristiques et y implanter des infrastructures d'activités physiques de loisirs et de plein air;
- Mettre en valeur les territoires agricoles, le patrimoine, les espaces verts, les paysages d'intérêt et les milieux naturels en offrant des infrastructures d'activités physiques de loisirs et de plein air;
- Aménager des corridors récréotouristiques avec des équipements pour l'activité physique de loisirs et des services reliés aux activités de plein air;
- Améliorer l'offre et l'accessibilité des équipements d'activité physique de loisirs et de plein air grâce à des partenariats et à des ententes intermunicipales;
- Stimuler les activités économiques, sociales, culturelles et récréatives et desservir ces zones d'intérêt par une offre de transport collectif efficace;
- Favoriser la proximité résidentielle des parcs de voisinage; par exemple, proposer aux municipalités d'utiliser des indicateurs précisant la proportion de la population d'un quartier qui habite à 500 m d'un parc.

LIENS ET GUIDES UTILES

La municipalité régionale de comté, compétences et responsabilités – MAMOT

Guide La prise de décision en urbanisme – MAMOT

L'aménagement et l'écomobilité – MAMOT

Plan de développement de la zone agricole : guide d'élaboration – MAPAQ

Villes nourricières : mettre l'alimentation au cœur des collectivités – Vivre en Ville

2 Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)

Les communautés métropolitaines (CM) regroupent des MRC de Québec (CMQ) ou de Montréal (CMM) et les municipalités situées sur leur territoire. Les CM, depuis l'adoption en 2010 de la loi 58⁹, doivent réaliser une planification globale de l'ensemble de leur territoire à l'aide du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Le PMAD est le document officiel de la planification du territoire des communautés métropolitaines. Les MRC situées sur leur territoire doivent tenir compte du contenu, des objectifs, des critères et des balises réglementaires émises dans le PMAD. Les SAD des MRC des communautés métropolitaines doivent être conformes aux PMAD et aux OGAT. Certains objets du PMAD touchent plus particulièrement les environnements favorables aux saines habitudes de vie, soit :

- la planification du transport terrestre;
- la protection et la mise en valeur du milieu naturel et bâti de même que des activités agricoles;
- la planification intégrée de l'aménagement et du transport;
- les seuils minimaux de densité dans l'occupation du sol, par exemple la densité résidentielle;
- les territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace et à un périmètre métropolitain d'urbanisation;
- le territoire soumis à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général qui touchent plusieurs MRC.

POUR EN SAVOIR PLUS

« Le plan métropolitain permet de faire des choix et de prendre des décisions en matière d'aménagement et de développement qui touchent l'ensemble des MRC, des villes-MRC et des agglomérations d'une communauté métropolitaine. »

Source: Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), MAMOT 2015

<http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/plan-metropolitain-damenagement-et-de-developpement-pmad/>



Crédit photo : Gene.arboit/ CC BY-SA 3.0

**LE PLAN D'URBANISME
(PU) EST UN DOCUMENT
DE PLANIFICATION
ENCADRANT LE
DÉVELOPPEMENT ET
LES INTERVENTIONS
DE LA MUNICIPALITÉ
EN PRÉSENTANT UNE
VISION D'ENSEMBLE
DE L'AMÉNAGEMENT
DE SON TERRITOIRE.**

3 Plan d'urbanisme (PU)

Municipalité et PU

Le plan d'urbanisme (PU) est un document de planification encadrant le développement et les interventions de la municipalité en présentant une vision d'ensemble de l'aménagement de son territoire. Élaboré par la municipalité et adopté par les élus municipaux, le PU a pour objectif, entre autres, la planification du territoire en vue d'une prise de décision rationnelle concernant les projets et les actions qui ont une incidence sur l'aménagement du territoire municipal. En concordance avec le SAD, il encadre les règlements d'urbanisme. Pour que cet exercice de planification soit pleinement efficace, il devrait s'arrimer avec le programme triennal d'immobilisation (PTI) et se joindre à un plan de monitoring des principaux indicateurs pour suivre l'évolution des mesures et de leurs impacts sur le territoire. Le plan d'urbanisme sert de cadre de référence pour les décisions concernant l'organisation du territoire et les politiques publiques locales d'aménagement. Les municipalités peuvent aussi élaborer des plans directeurs thématiques, sectoriels ou intégrés (tels un plan directeur sur les parcs et espaces verts, un plan de transport ou de mobilité active, de protection de l'environnement, etc.). L'ensemble de ces plans devrait être arrimé et cohérent.

Le plan d'urbanisme doit comprendre les grandes orientations d'aménagement du territoire, les grandes affectations du sol et les densités de son occupation ainsi que le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transport. Il peut aussi inclure la délimitation, à l'intérieur du territoire municipal, d'aires d'aménagement pouvant faire l'objet de plans d'aménagement d'ensemble (PAE); les zones à rénover, à restaurer ou à protéger; la localisation et le type des équipements et infrastructures destinés à l'usage de la vie communautaire. De plus, pour des plus petits secteurs aux problématiques complexes, les autorités municipales peuvent recourir à un programme particulier d'urbanisme (PPU) qui s'apparente à un plan d'urbanisme, mais qui s'applique à un secteur précis de la municipalité (voir le tableau sur le contenu du PU). Chacun de ces objets peut contribuer à des environnements favorables aux SHV.

Contenu du plan d'urbanisme

Le plan d'urbanisme DOIT comprendre	Le plan d'urbanisme PEUT également inclure
<ul style="list-style-type: none">• les grandes orientations d'aménagement du territoire de la municipalité, lesquelles indiquent le rôle qu'entend jouer la municipalité en cette matière, son engagement et son niveau d'intervention (par ex. consolider la vocation commerciale du centre-ville);• les grandes affectations du sol et les densités de son occupation, qui précisent la vocation à donner aux différentes parties du territoire (par ex. résidentielle, commerciale, récréative);• le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transport (par ex. infrastructures routières et de transport collectif, infrastructures ferroviaires, réseaux cyclables, sentiers pédestres, stationnements).	<ul style="list-style-type: none">• les zones à rénover, à restaurer ou à protéger, lesquelles permettent, par exemple, d'identifier et de localiser les bâtiments fortement détériorés que l'on désire recycler, les bâtiments anciens à mettre en valeur, les sites naturels ou bâtis reconnus pour leur valeur architecturale ou environnementale;• la nature, la localisation et le type des équipements et infrastructures destinés à l'usage de la vie communautaire;• les coûts approximatifs afférents à la réalisation des éléments du plan;• la nature et l'emplacement projeté des principaux réseaux et terminaux d'aqueduc, d'égouts, d'électricité, de gaz, de télécommunications et de câblodistribution;• la délimitation, à l'intérieur du territoire municipal, d'aires d'aménagement pouvant faire l'objet de programmes particuliers d'urbanisme (PPU);• la délimitation, à l'intérieur du territoire municipal, d'aires d'aménagement pouvant faire l'objet de plans d'aménagement d'ensemble (PAE);• la vision stratégique.

Source: Guide La prise de décision en urbanisme, MAMOT 2015

Comme le mentionne le MAMOT, le plan d'urbanisme doit comprendre « les grandes orientations d'aménagement du territoire de la municipalité, lesquelles indiquent le rôle qu'entend jouer la municipalité en cette matière, son engagement et son niveau d'intervention ». L'élaboration de ces orientations s'appuie sur les problématiques et enjeux identifiés lors du diagnostic portant sur l'état de la communauté. Ces orientations peuvent intégrer des notions associées aux environnements favorables aux SHV, que ce soit pour le transport durable, l'accessibilité aux installations et services ou au système alimentaire.

Dans le cadre de cet exercice, bien que ce contenu ne soit pas obligatoire, la municipalité peut se doter d'une vision d'ensemble de l'aménagement de son territoire. La vision stratégique reflète l'avenir souhaité pour sa communauté et a pour avantage de mettre à contribution plusieurs acteurs (par ex. citoyens, ONG, acteurs de soutien de santé publique, etc.) en plus d'assurer une cohérence pour l'ensemble de ses actions.

LA VISION STRATÉGIQUE

« À l'échelon local, la vision stratégique sert à assurer la cohérence des actions que sous-tend l'adoption obligatoire d'un plan d'urbanisme, d'un programme triennal d'immobilisations, l'adoption d'un plan stratégique et, le cas échéant, de toute autre politique en lien avec les compétences de la municipalité, tels une politique familiale, une politique culturelle, un plan de mobilité active, une charte du piéton, etc. »¹⁰⁷

PLAN D'URBANISME, UN OUTIL DE GESTION QUI PERMET AU CONSEIL MUNICIPAL :

- d'assurer une cohérence entre les choix d'intervention dans les dossiers sectoriels (par ex. habitation, commerce, transport, protection de l'environnement, loisirs, équipements municipaux) tout en tenant compte des potentiels et des contraintes d'aménagement du milieu naturel et bâti ainsi que des préoccupations et des attentes formulées par les citoyens et les organismes lors de la consultation publique;
- de définir des politiques d'intervention en matière d'implantation d'équipements ou d'infrastructures tout en considérant les besoins et la situation financière de la municipalité (par ex. parcs et espaces verts, équipements de loisirs et culturels, infrastructures routières, réseaux cyclables, stationnements, approvisionnement en eau);
- de coordonner les interventions et les investissements des différents services municipaux (par ex. travaux de voirie, séquences de l'ensemble résidentiel, programme de revitalisation et subventions à la rénovation, acquisition d'immeubles, gestion des déchets). Il en découle une programmation de première importance pour la préparation du programme triennal des immobilisations (PTI) et pour le budget annuel;
- de faire valoir sa vision du développement souhaité auprès des investisseurs, de divers agents de développement, publics ou privés, et de sensibiliser la population aux enjeux de l'aménagement;
- de compléter, en la précisant, la planification du territoire contenue dans le schéma d'aménagement et de développement régional;
- de faire connaître les intentions à la base du contrôle qu'il peut vouloir instaurer au sein des règlements d'urbanisme (par ex. zonage, lotissement, implantation et intégration architecturale, réglementation des usages dérogoires, des nuisances, projets particuliers).

Source: La prise de décision en urbanisme, MAMOT 2015.

<http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/plan-durbanisme/>

Les grandes orientations d'aménagement du territoire élaborées pour la municipalité seront par la suite mises en œuvre par les autres composantes (obligatoires ou facultatives) intégrées au plan d'urbanisme. Bien qu'il puisse y avoir une grande orientation touchant spécifiquement la santé et les environnements favorables aux SHV, plusieurs autres éléments de contenu du PU découlant de ses orientations pourront en faire état. Ainsi, cet exercice de planification offre de nombreuses avenues pour favoriser des environnements favorables à l'adoption de SHV: les grandes affectations du sol et les densités de son occupation, le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transport, le programme particulier d'urbanisme, les zones à rénover, à restaurer ou à protéger, la localisation et le type des équipements et infrastructures destinés à l'usage de la vie communautaire. Un nombre croissant de municipalités adoptent des approches novatrices sur l'organisation des milieux de vie et du transport sur leur territoire, souvent dans un contexte élargi touchant à différents aspects du développement durable et des SHV.

POUR EN SAVOIR PLUS

« Dans ce domaine, les pouvoirs habilitants se trouvent aux articles 81 à 86 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Le plan d'urbanisme doit comprendre minimalement :

- les grandes **orientations d'aménagement du territoire** de la municipalité, lesquelles indiquent le rôle qu'entend jouer la municipalité en cette matière, son engagement et son niveau d'intervention (par ex. consolider la vocation commerciale du centre-ville);
- les **grandes affectations du sol** et les **densités de son occupation**, qui précisent la vocation à donner aux différentes parties du territoire (par ex. résidentielle, commerciale, récréative);
- le **tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transport** (par ex. infrastructures routières et de transports en commun, infrastructures ferroviaires, réseaux cyclables, sentiers pédestres, stationnements). »

Source: Plan d'urbanisme, MAMOT 2015

<http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/plan-durbanisme/>

Stratégies municipales pour créer des milieux de vie complets et de courtes distances

Pour favoriser l'adoption de SHV et ainsi rehausser la qualité de vie des citoyens, la municipalité, tout en tenant compte des particularités de son contexte physique, économique, politique et socioculturel, devrait intégrer des principes clés visant la création de milieux de vie complets et de courtes distances. Les principes pour l'intervention municipale présentés à la partie 3 du guide peuvent être mis en œuvre dans le plan d'urbanisme et dans les mesures d'ordre réglementaire qui en découlent, de même que dans les divers plans directeurs, politiques, programmes, plans d'action et interventions directes dans l'espace public de la municipalité. Pour concrétiser les principes propres à l'aménagement du territoire des municipalités, le plan d'urbanisme permet, entre autres :

- 1 de planifier un développement offrant une occupation du sol plus compacte et multifonctionnelle en continuité avec le tissu urbain;
- 2 d'assurer la mobilité en améliorant l'offre et l'accessibilité en transport actif et collectif;
- 3 de développer et optimiser les espaces publics et les espaces verts, bleus et blancs;
- 4 d'implanter des mesures pour améliorer l'accessibilité alimentaire et augmenter l'offre d'aliments sains dans les installations sportives, récréatives et administratives.

1 Un développement offrant une occupation du sol plus compacte et multifonctionnelle en continuité avec le tissu urbain

L'organisation et la distribution des différents usages du sol (habitations, commerces, services de proximité, institutions, parcs, équipements et espaces communautaires, etc.), à l'échelle d'une ville, présentent plusieurs composantes qui exercent une influence déterminante sur la capacité de l'environnement urbain de faciliter l'adoption de SHV. Pour créer de réels milieux de vie complets, il est essentiel de prévoir une diversité d'activités au cœur des quartiers et des villages. Un développement offrant une occupation du sol plus compacte accueillant une mixité d'usages compatibles (occupation du sol multifonctionnelle) en continuité avec le tissu urbain se concrétise par une mixité d'activités compatibles, une densité résidentielle et commerciale suffisante et une bonne connectivité de la trame urbaine. Le plan d'urbanisme peut reprendre des propositions pour éviter l'éparpillement des fonctions et des implantations qui sont adaptées aux déplacements actifs et collectifs. Une politique de localisation peut aussi donner un cadre de référence à cet effet (voir section politiques et programmation p.37).

Mixité et densité

La mixité et la densité sont des facteurs importants pour assurer la viabilité des commerces et des services de proximité, l'efficacité du transport collectif et la pratique du transport actif (incluant le transport collectif). La diversité réfère au nombre d'usages du sol dans un même secteur (par ex. résidentiel, commercial, parc et espace vert, institution, etc.). Une grande mixité d'usages, couplée avec une grande densité de population, augmente l'accessibilité à différents commerces, services ou activités et permet ainsi aux résidents de s'y rendre en transport actif¹⁰⁸.

La notion de densité, bien que principalement utilisée pour des usages résidentiels, peut s'appliquer aussi aux services et aux commerces de proximité. Leur concentration dans des noyaux d'activités de quartier (par ex. autour d'une intersection, le long d'une petite rue ou d'artères commerciales, bordant des rues à usages mixtes ou dans des centres commerciaux) permet aussi à la population locale de maximiser l'utilité des déplacements pour faire les courses à distance de marche. Des aménagements devant ces commerces, tels arbres, bancs, terrasses, supports à vélo, etc. peuvent contribuer à renforcer l'attractivité de ces destinations commerciales locales. De plus, le développement et la rentabilité des infrastructures de transport actif et collectif sont favorisés par la densité. Cette dernière de même que la présence d'infrastructures multimodales contribuent à favoriser l'utilisation d'autres modes de transport que l'auto solo¹⁰⁹.

La densité résidentielle élevée peut être perçue de façon négative lorsqu'elle est associée à des tours de logements impersonnelles ou à une augmentation de débit de circulation véhiculaire dans les secteurs résidentiels. Il existe pourtant plusieurs formes d'aménagement qui, tout en offrant une bonne densité, peuvent répondre adéquatement aux besoins des résidents selon leur cycle de vie. Les architectes, les urbanistes et les designers urbains, en plus d'offrir une variété de typologies résidentielles, peuvent concevoir des projets de plus de 75 logements/hectare par exemple, qui assurent intimité, confort, adaptation aux besoins des familles et qui jouissent d'une bonne acceptabilité sociale. À cet effet, le tableau suivant présente des exemples de densités nettes associées aux typologies résidentielles les plus fréquemment rencontrées. On constate que plusieurs options sont possibles et intéressantes.

TYPE DE BÂTIMENT	DENSITÉ NETTE (LOG./HECTARE)
Unifamiliale isolée sur grands terrains	5 à 10
Unifamiliale isolée sur terrains traditionnels (500 à 700 mètres carrés)	10 à 20
Unifamiliale jumelée ou duplex	20 à 40
Unifamiliale en rangée	30 à 60
Triplex	Environ 100
Multifamiliale à 4 étages maximum	80 à 200
Grands immeubles multifamiliaux (+5 étages)	100 à 400

Source: Blais, Pierre. *La réduction des émissions de gaz à effet de serre et aménagement du territoire. Guides de bonnes pratiques.* Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, Gouvernement du Québec, 2004.

Aux concepts de mixité et de densité s'ajoute celui de la connectivité. Pour assurer l'accessibilité des commerces et des services du quotidien, la trame des voies publiques (par ex. rues) doit présenter des tracés courts, directs, adaptés aux déplacements actifs tout en permettant une circulation efficace en transport actif et collectif entre les différents pôles d'intérêt avoisinants. De plus, à l'échelle des quartiers, la trame doit être perméable et efficacement connectée pour faciliter les déplacements actifs.

Connectivité et hiérarchie du réseau des rues

La connectivité du réseau des rues constitue un paramètre important pour favoriser les déplacements actifs¹¹⁰, car elle augmente les possibilités de choix de trajet, permettant ainsi les parcours les plus courts, directs ou optimaux¹¹¹. Un réseau de rues curvilinéaires, avec des boucles ou des culs-de-sac, présente moins de connectivité. L'implantation d'allées piétonnes sécuritaires peut quant à elle favoriser une bonne connectivité. La façon dont sont conçues les composantes du réseau routier exerce aussi un rôle non négligeable dans la pratique du transport actif. Ainsi, la connectivité du réseau routier favorise le transport actif tandis que le volume et la vitesse des véhicules motorisés, influencés par l'aménagement de la voirie, peuvent au contraire refréner la pratique de la marche ou du vélo, surtout pour les femmes et les familles¹¹²⁻¹¹⁴.

La trame de voies de circulation est composée de rues, de trottoirs, d'allées piétonnes, de ruelles et de voies cyclables. Les rues forment un réseau où les voies routières sont hiérarchisées : les autoroutes et voies rapides, les artères principales ou secondaires, les collectrices, les rues locales. Cette classification fonctionnelle est axée avant tout sur les déplacements motorisés afin de donner un service cohérent avec la fonction de transit, mais aussi avec les débits de circulation, les accès, le nombre de voies, les autorisations de stationnement sur la rue et les usages du sol qui les bordent. Théoriquement, les artères canalisent un fort volume de circulation et doivent ainsi assurer une certaine fluidité. Les collectrices permettent l'accès aux rues locales et aux artères (on retrouve typiquement ces informations dans les plans de transport). Elles accueillent souvent des usages commerciaux et des services. Les rues locales ont quant à elles la fonction d'assurer l'accès aux propriétés.

Cette classification, lorsqu'arrimée aux fonctions urbaines qui génèrent de l'achalandage de piétons et de cyclistes, peut comporter des difficultés pour la fonctionnalité, le confort et la sécurité des déplacements actifs. On observe souvent des inadéquations entre les usages du sol riverains d'une rue et le type de rues. Par exemple, on retrouve fréquemment des parcs et des écoles le long des artères, bien que ces rues soient dédiées à la circulation rapide de transit. À l'inverse, certaines rues résidentielles disposent d'une large chaussée, sans mesures d'apaisement, ce qui peut inciter les automobilistes à rouler rapidement, augmentant ainsi l'exposition aux risques de traumatismes routiers.

Dans le plan d'urbanisme, les orientations et les objectifs d'aménagement qui privilégient la densité, la diversité et l'accessibilité donnent une direction pour diminuer la dispersion et la ségrégation des activités urbaines et améliorer la proximité de commerces et des services courants. L'application de ces principes contribue aussi à réduire les volumes de circulation en soutenant le transport actif et collectif pour les déplacements quotidiens plutôt que le recours systématique à l'auto solo. Voici quelques exemples de stratégies favorables aux SHV pouvant être insérées au document de planification :

- Assurer une densité résidentielle suffisante ainsi que la diversité des activités et des types d'habitation;
- Proposer des aménagements multifonctionnels avoisinant les infrastructures de transport collectif;
- Favoriser une structuration du territoire qui augmente l'accessibilité aux commerces et aux services de proximité de même qu'aux équipements de loisirs actifs;
- Développer en continuité avec la trame urbaine existante tout en favorisant une structuration du territoire qui augmente l'accessibilité aux commerces et aux services de proximité (par ex. pôles multifonctionnels, écoquartiers, secteurs urbanisés axés sur le transport collectif — TOD);
- Prévoir des affectations du sol qui favorisent la proximité des équipements sportifs et des bassins résidentiels;
- Arrimer le développement des réseaux de transport collectif avec la planification des affectations du sol;
- Développer le réseau de voies cyclables reliant les pôles et sites d'intérêt (de loisirs et utilitaires);
- Aménager des places et espaces publics, des berges et des sentiers pédestres;
- Identifier les sites propices à l'activité physique de loisirs et les mesures à implanter;
- Contribuer à l'implantation de corridors récréotouristiques de loisirs actifs;
- Implanter des mesures qui renforcent l'accessibilité aux parcs, aux installations sportives et aux espaces pour des activités physiques libres;
- Implanter des mesures pour améliorer la sécurité dans les équipements de loisirs actifs et les espaces verts;
- Insérer des critères de potentiel piétonnier dans les PPU.

TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)

Le TOD est un secteur de développement de moyenne à haute densité situé à distance de marche (400 mètres) d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, offrant des opportunités de logement, d'emploi et de commerce, conçu pour le piéton, mais n'excluant pas l'automobile. Le TOD peut être un nouveau projet ou le redéveloppement d'un secteur dont la conception facilite l'usage des transports collectifs et actifs [...] Le TOD conduit à aménager des quartiers denses, multifonctionnels, autour de pôles de transports collectifs. Certains principes et objectifs sont favorisés tels que la qualité de vie, la diversité et l'accessibilité tant résidentielle que commerciale, les espaces publics, les formes de mobilité douce, la diversité des fonctions créant une animation continue, les services de proximité. De nouveaux quartiers naissent conformes à ces objectifs.

Source: URBATOD 2006 <http://www.forumurba2015.com/>

2 Assurer la mobilité en améliorant l'offre et l'accessibilité en transport actif et collectif

Assurer la mobilité en améliorant l'offre et l'accessibilité en transport actif et collectif implique que les activités économiques et communautaires de la municipalité (commerces, services, institutions, parcs, équipements et espaces communautaires, etc.) structurées en pôles ou le long de corridors soient desservies par des lignes de transport collectif, offrant une bonne qualité de service et incluant des mesures préférentielles. Il est aussi souhaitable d'y implanter des infrastructures de transport actif fonctionnelles et sécuritaires. Ces mesures pourront réduire le volume de circulation motorisée, l'usage de l'auto solo et les larges parcs de stationnement extérieurs fortement minéralisés, entraînant ainsi des bénéfices pour la santé et l'environnement. Le transport actif et collectif doit être explicite dans les documents de planification de la municipalité et de la MRC. Des stratégies d'action peuvent être judicieusement intégrées au plan d'urbanisme pour soutenir la pratique de la marche, l'usage des transports collectifs et l'accessibilité à des lieux d'approvisionnement en alimentation saine.

Par exemple :

- Favoriser l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation et de sécurisation aux intersections;
- Arrimer le développement des réseaux de transport collectif avec la planification des affectations du sol;
- Développer le réseau de voies cyclables sécuritaires reliant les pôles et sites d'intérêt (de loisirs et utilitaires);
- Insérer des critères pour améliorer le potentiel piétonnier dans les programmes particuliers d'urbanisme (PPU);
- Soutenir l'implantation de supports à vélo et d'espaces pour les vélos dans les stationnements.

**DES STRATÉGIES
D'ACTION PEUVENT
ÊTRE JUDICIEUSEMENT
INTÉGRÉES AU PLAN
D'URBANISME POUR
SOUTENIR LA PRATIQUE
DE LA MARCHÉ, L'USAGE
DES TRANSPORTS
COLLECTIFS ET
L'ACCESSIBILITÉ
À DES LIEUX
D'APPROVISIONNEMENT
EN ALIMENTATION SAINE.**

3 Développer et optimiser les espaces publics et les espaces verts, bleus et blancs

Les espaces verts, bleus sont habituellement des sites intéressants pouvant être mis en valeur et servir pour la pratique d'activités physiques organisées ou libres. Les espaces verts sont un concept bien connu (par ex. boisés aménagés, parcs, sentiers multifonctionnels sur un site végétalisé, etc.). Les espaces bleus représentent des parcs riverains cyclables ou pédestres donnant accès aux berges et aux plans d'eau, des plans d'eau pour la baignade, des cours d'eau identifiés pour leurs qualités et servant à des fins sportives, de plein air et récréotouristiques dans le respect de l'environnement. Ces sites ont été l'objet d'une mise en valeur ou sont ciblés pour l'être. De plus, ces sites possèdent habituellement des qualités paysagères ou patrimoniales intéressantes. Les espaces blancs, habituellement appelés « réseau blanc », constituent des espaces aménagés qui servent à des fins récréatives l'hiver (par ex. piste cyclable déneigée l'hiver, sentiers de raquette ou de ski de fond sillonnant des secteurs de la municipalité). Il faut considérer la distribution stratégique de ces espaces sur le territoire de la municipalité, établir des liens physiques entre eux pour former une trame et s'assurer de leur accessibilité en transport actif et collectif. Ces sites, en raison de leur aménagement paysager, de leur achalandage variable et de leur surveillance inconstante peuvent susciter un sentiment d'insécurité chez certains utilisateurs. Une attention doit être apportée à l'éclairage, à la signalétique, à la surveillance et à l'entretien des lieux. Un plan d'urbanisme, un plan directeur ou une politique peuvent contenir certaines mesures spécifiques pour développer et mettre en valeur les espaces publics. Ces moyens pourront entraîner une plus grande pratique du transport actif, des loisirs actifs et du plein air en rendant les sites plus attractifs, plus sécuritaires et mieux équipés.

Exemples de stratégies d'action :

- Identifier les sites pouvant être mis en valeur et servir pour des activités physiques de loisirs (parc, berge, sentier pédestre);
- Implanter des mesures qui renforcent l'accessibilité aux parcs, aux installations sportives et aux espaces pour des activités physiques libres;
- Identifier des mesures pour améliorer la sécurité dans les aires de jeux, les terrains de sport et les espaces verts (par ex. atténuer l'effet frontière des viaducs, bien localiser les sites au cœur des quartiers, etc.);
- Prévoir des affectations du sol qui favorisent la proximité des équipements sportifs et des bassins résidentiels;
- Appliquer les principes d'aménagement sécuritaire pour améliorer le sentiment de sécurité de la population qui les fréquente;
- Développer des corridors récréotouristiques disposant d'équipements pour de l'activité physique;
- Identifier les sites à aménager pour offrir, selon leur capacité, une diversité d'activités et d'installations.

4 Des mesures pour améliorer l'accessibilité alimentaire et augmenter l'offre d'aliments sains

Plusieurs moyens peuvent être mis de l'avant pour améliorer l'accessibilité à des aliments sains. Certaines stratégies peuvent être intégrées dans la planification territoriale des municipalités et des MRC. Le document de planification peut présenter des orientations concernant l'offre d'aliments sains dans les installations sportives et récréatives de la municipalité. Les modalités d'application devront être détaillées dans d'autres documents (par ex. contrat de service, règlement concernant l'occupation du domaine public, etc.).

Exemples de stratégies d'action :

- Favoriser la connectivité des lieux d'approvisionnement alimentaires avec le réseau de transport actif et collectif et leur attrait;
- Encourager des points de vente des produits locaux accessibles en transport actif et collectif;
- Identifier les aires ou secteurs pouvant accueillir des marchés maraichers saisonniers, permanents ou ambulants;
- Prévoir des emplacements pour un réseau de marchés publics, identifier les sites et permettre ce type d'usage dans les grandes affectations;
- Faciliter l'implantation de détaillants de proximité ou de mesures pour soutenir l'amélioration de l'offre alimentaire;
- Donner des balises réglementaires pour réaliser un zonage de contingentement pour les établissements de restauration rapide;
- Identifier des balises permettant la mise en place de potagers sur les terrains institutionnels, commerciaux et industriels;
- Prévoir des espaces pour intégrer des jardins communautaires et collectifs;
- Prévoir un espace (au sol ou sur le toit) pour aménager un jardin communautaire dans les ensembles résidentiels de plus de six logements.

EXEMPLE

PLAN D'URBANISME DE REPENTIGNY

Le plan d'urbanisme de Repentigny comprend des grandes orientations qui peuvent favoriser l'adoption d'un mode de vie physiquement actif et la saine alimentation :

Orientation 7. Une densification et une mixité du développement liées aux pôles intermodaux de transport

Orientation 14. Un territoire et des activités agricoles protégés et mis en valeur

Pour en savoir plus : <http://www.ville.repentigny.qc.ca/vie-economique/plan-d-urbanisme.html>

LIENS ET GUIDES UTILES

Vivre en ville. *Objectif écoquartiers : Principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs.* 2014.

NYC. *Active Design Guidelines : Promoting Physical Activity and Health in Design.* 2010.

Dossier développement durable, aménagement et écomobilité

http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/grands_dossiers/developpement_durable/amenagement_ecomobilite.pdf

Dossier développement durable, guide d'urbanisme durable

http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/grands_dossiers/developpement_durable/guide_urbanisme_durable.pdf

Quartier durable

http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/veille/quartier_durable.pdf

4 Plans directeurs

Les plans directeurs constituent des documents de planification pour des services, des équipements et des infrastructures sous la responsabilité de la municipalité. Bien qu'ils n'aient habituellement pas de statut légal, comme le plan d'urbanisme par exemple, les plans directeurs établissent les priorités d'action à court, moyen et long terme et visent à mieux coordonner les interventions qui relèvent des compétences des municipalités. Ils comportent souvent un volet de programmation d'interventions. Les plans directeurs sont adoptés par résolution par les élus municipaux ou les conseils d'administration des organismes touchés par le plan directeur. Certaines des actions comprises dans un plan directeur peuvent se réaliser en partenariat avec d'autres organisations œuvrant sur le territoire (par ex. autorité organisatrice de transport [AOT], unités régionales de loisir et de sport [URLS]). Un plan directeur peut être rédigé par l'administration ou en partenariat avec une firme externe spécialisée dans le domaine. Le plan final est adopté par les élus municipaux. Il n'y a pas de règles fixes qui régissent l'élaboration de ces plans. Cependant, certaines façons de faire semblent plus porteuses pour la mobilisation des parties prenantes et l'opérationnalisation des actions. À cet effet, signalons que le plan directeur pourrait contenir :

- un portrait diagnostique appuyé sur une analyse des besoins et un inventaire qualitatif et quantitatif des équipements et infrastructures, de leurs forces et de leurs faiblesses. Ce portrait devrait se dresser en regard de cas comparatifs (autres années ou sites ou municipalités), des normes, de cadres réglementaires et des pratiques probantes. Le portrait diagnostique devrait être validé par les parties prenantes, dont les groupes d'utilisateurs (par ex. groupes communautaires, clubs cyclistes, écoles, etc.). Une table de quartier ou un comité municipalité-citoyens mobilisé pour bonifier le projet de plan directeur apporte dès l'élaboration des informations pertinentes à l'administration municipale;
- une vision et des principes qui dirigent les actions;
- des orientations, des objectifs et des cibles quantifiés ancrés dans la vision souhaitée par la municipalité;

- des stratégies, des mesures et des projets avec une estimation des ressources nécessaires, les rôles et responsabilités des services municipaux et des organismes partenaires de même qu'un calendrier de réalisation;
- un mécanisme d'évaluation du plan, allant des objectifs à la mise en œuvre et aux résultats pour la population.

Un plan directeur vise la cohérence dans le développement des projets et des installations, l'allocation adéquate des ressources financières et humaines et la gestion optimisée de l'ensemble des équipements et des infrastructures existantes ou projetées. La consultation des partenaires est recommandée. Typiquement, les plans directeurs qui touchent les environnements favorables aux SHV sont les plans directeurs de transport ou de déplacement; du réseau cyclable; des installations et des infrastructures de sport et d'activités physiques de loisirs; des parcs et espaces verts; de développement durable ou d'environnement. Cette liste n'est évidemment pas exhaustive. Par exemple, un plan directeur de mise en valeur des berges peut aussi toucher la pratique d'activités physiques libres et de transport actif. De plus, certaines municipalités utilisent leur pouvoir de planification pour se doter d'un plan directeur sur le développement durable ou d'un plan de développement social. Ces plans comportent souvent des volets touchant la qualité de vie, le sentiment de sécurité, l'accessibilité alimentaire et les transports collectifs et actifs. Les plans directeurs, bien que sectoriels, doivent aussi être arrimés à d'autres plans pertinents (par ex. le plan directeur des parcs et espaces verts doit s'arrimer avec le plan des équipements sportifs et le plan d'urbanisme).

Plan de mobilité durable

Un plan de mobilité vise à optimiser le transport des personnes sur un territoire. Le transport collectif occupe habituellement une part importante du plan de mobilité d'une municipalité ou d'une MRC. Comme le rappelle le ministère des Transports du Québec, « le transport en commun est nécessaire au bon fonctionnement des agglomérations. Il constitue notamment un moyen à privilégier pour lutter contre la congestion routière et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le transport collectif assure aussi une fonction sociale, puisque

pour bien des gens, il représente le seul ou le principal moyen de transport pour se déplacer, que ce soit pour se rendre au travail, se rendre dans les établissements de santé et d'enseignement ou participer à des activités de loisir. »¹¹⁵ Le transport collectif fait partie intégrante des déplacements actifs utilitaires et il concourt aux SHV. Les usagers du transport collectif marchent pour se rendre à l'arrêt d'autobus ou à la gare de transport collectif et ensuite, à la sortie de ce mode de transport, pour se rendre à leur lieu de destination¹¹⁶.

La moitié des usagers du transport collectif marcheraient plus de 19 minutes par jour¹¹⁷, ce qui les aide à atteindre la recommandation médicale de 30 minutes d'activité physique modérée quotidiennement établie au Canada par les agences de santé publique. De plus, les services de transport collectif efficaces devraient améliorer l'accessibilité aux sites d'approvisionnement alimentaire offrant une nourriture saine et aux installations récréatives et sportives pour toute la population peu motorisée (par ex. les ménages défavorisés, les jeunes et les aînés).

Bien qu'il y ait souvent une concentration spatiale d'une grande majorité d'emplois en raison du principe de spécialisation de l'espace (qui est d'autant plus facilité par l'usage généralisé de l'auto), de nombreux commerces et entreprises de services et industries sont dispersés dans l'ensemble de la municipalité et de la MRC. Certains pôles d'emplois sont bien desservis par le transport collectif, tandis que d'autres le sont moins ou pas du tout. Cette situation peut compromettre l'accessibilité à l'emploi et aux services. C'est pourquoi les transports collectifs peuvent être de différents types (navettes, taxibus, autobus, etc.), mais devraient couvrir l'ensemble du territoire.

Des actions structurantes pour une organisation du territoire cohérente avec le transport collectif et actif, des services efficaces et des aménagements de qualité sont priorisées. La part modale du transport collectif augmente graduellement, à mesure que s'améliorent les services et les infrastructures de transport collectif. Ces facteurs reliés à l'aménagement, à des programmes de promotion et à l'amélioration de l'offre de services agissent souvent en synergie. Ainsi, les moyens suivants peuvent figurer aux plans directeurs de transport collectif afin de guider les interventions subséquentes, par exemple :

- Localiser les points d'arrêt du transport collectif près des sites d'activités récréatives, commerciales et d'emplois afin de consolider le dynamisme économique et immobilier;
- Collaborer avec la municipalité et l'ensemble des intervenants pour implanter des trajets directs qui minimisent les distances et les temps de déplacement, que ce soit pour l'accès aux arrêts de transport collectif, la marche entre deux sites ou entre les principaux espaces d'activités des gares intermodales;
- Arrimer le réseau de transport collectif entre les différentes lignes inter-MRC permettant d'atteindre efficacement les sites d'intérêt (écoles, lieux de travail, commerces, lieux de diffusion culturelle, etc.);
- S'assurer de desservir les principaux lieux d'approvisionnement alimentaire et les installations sportives;
- Mettre en place des mesures de suivi pour améliorer l'offre et la qualité du service;
- S'ajuster aux besoins des différentes clientèles (par ex. service de la STM visant la sécurité des femmes en leur permettant de descendre entre deux arrêts entre 21 h et 5 h);
- Implanter des mesures pour l'intermodalité (rangements pour vélos sécuritaires aux arrêts principaux de transport collectif, support à vélo sur les véhicules) afin d'aider les usagers à combiner le transport collectif et actif pour effectuer leurs déplacements;
- Améliorer l'offre de services en transport collectif, principalement la fiabilité et la fréquence du service, la durée des trajets et le nombre de correspondances de même que le confort de l'utilisateur;
- Améliorer le confort des usagers, particulièrement : le confort à l'attente; le confort durant le roulement, l'ergonomie (sièges et barres de maintien) et le nombre de places à l'intérieur du véhicule; le bruit (agressants sonores) et l'air (qualité et température). La concertation des parties prenantes, un financement adéquat et le suivi de la qualité des services sont essentiels.

Toutefois, les mesures ciblant le développement du transport collectif s'inscrivent dans une série d'autres stratégies touchant le transport dans son ensemble et qui se regroupent en trois pôles^{109, 118, 119}. Les plans de mobilité durables en traitent.

- Politiques de gestion de l'offre : amélioration de l'offre de transport collectif sous l'angle de la quantité et de la qualité, voies réservées aux autobus, covoiturage, réduction de la capacité routière, maximisation de l'intermodalité (choix de trajets, nombreux modes de transport, équipements facilitant les choix modaux);
- Politiques de gestion de la demande comportant des mesures touchant l'offre de transport alternatif à l'auto solo et l'offre de stationnement en ville. Les plans de gestion des déplacements et la mise en place de mesures en transport durable développées par les centres de gestion des déplacements pour les entreprises et les institutions s'inscrivent aussi dans une démarche de gestion de la demande;
- Politiques de tarification et de financement incluant des mesures touchant la tarification des titres de transport pour le transport collectif, le péage pour l'utilisation des routes selon un principe d'utilisateur-payeur, la taxe foncière, le financement des infrastructures et des services de transport par des programmes nationaux, les mesures de *parking cash out* pour les entreprises.

CENTRES DE GESTION DES DÉPLACEMENTS

Un Centre de gestion des déplacements (CGD) est un organisme à but non lucratif qui offre de l'expertise-conseil en mobilité durable de même que des services pour encourager la mobilité durable. Les CGD travaillent avec les employeurs, les promoteurs et les municipalités pour mettre en place des plans de déplacement et des mesures domicile-travail et d'affaires misant sur des solutions de remplacement à l'auto solo (par ex. covoiturage, incitatifs au transport collectif et actif, gestion de l'offre de stationnement dans les parcs d'affaires, etc.).

Source: Association des Centres de gestion des déplacements du Québec. 2016. <http://www.acgdq.com/>

Plan local de déplacement

Un plan de déplacement à l'échelle d'une municipalité ou d'un arrondissement vise à optimiser la mobilité durable à l'échelle locale. Il est basé sur un diagnostic de la mobilité active et motorisée; sur le type et l'état des infrastructures actuelles; sur les caractéristiques socioéconomiques de la population; sur la localisation des générateurs de déplacements et des activités sur le territoire. Il implique une analyse approfondie des environnements locaux propices à cette mobilité (par ex. par des audits et du monitoring). Habituellement, ce plan s'accompagne de propositions d'aménagement favorisant les déplacements actifs et en transport collectif de même que de mesures d'apaisement de la circulation.

EXEMPLE

PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENT

Plan local de déplacement (PLD) de Rosemont

Les moyens d'action proposés touchent, entre autres, le transport en commun, les incitatifs à l'intermodalité, le stationnement, le transport des marchandises, les voies cyclables et la sécurité routière. Le PLD traite des quatre axes suivants :

Axe 1 : Transports collectifs et actifs

Axe 2 : Convivialité des déplacements et qualité de vie

Axe 3 : Réseau routier et stationnement

Axe 4 : Pratiques innovantes et respectueuses de l'environnement

Pour consulter le PLD de Rosemont :

www.plandedeplacementrpp.com/

Pour consulter le guide pour réaliser des PLD :

realisonsmtl.ca/vsp/documents/1947/download

Plan directeur des parcs et espaces verts

Dans la panoplie de moyens pour favoriser le mode de vie physiquement actif au sein de la population, les parcs et les équipements de loisirs actifs publics constituent des domaines qui sont principalement sous la responsabilité des municipalités ou de partenaires communautaires qu'elles subventionnent. Des plans directeurs des installations et des

équipements sportifs et récréatifs sont développés par plusieurs municipalités afin de dresser un portrait de l'état actuel des installations et de l'offre de services pour mieux orienter le développement de ses infrastructures et de sa programmation. Les plans directeurs des parcs et espaces verts, blancs et bleus en lien avec les loisirs et les sports sont aussi élaborés. En plus des équipements disponibles et à venir, l'accessibilité et la localisation, les aménagements, la sécurité et l'entretien sont des thèmes pertinents à traiter.

La présence et la proximité d'une variété de parcs et d'équipements de loisirs actifs favoriseraient la pratique de l'activité physique et le niveau total d'activité physique^{120,121}. Il en va de même avec la présence de sentiers de marche localisés près des voisinages résidentiels¹²². Les parcs et équipements devraient idéalement être situés au cœur des quartiers afin d'augmenter leur accessibilité, particulièrement pour les enfants et les personnes âgées. La proximité (par ex. à moins de 500 mètres) semble être un déterminant important de l'usage¹²³. Toutefois, dans les faits, la localisation des parcs n'est pas toujours optimale, et les corridors d'accès aux équipements récréatifs ne sont pas nécessairement sécuritaires (par ex. absence d'une piste cyclable reliant le parc à d'autres équipements comme une école, absence de mesures d'apaisement de la circulation autour du parc).

En plus de leur localisation, de leur fourniture et de leur dimension, l'usage et la fréquentation de ces équipements sont aussi tributaires des perceptions associées à ces installations et à leur environnement immédiat. La qualité du paysage est aussi à prendre en compte dans l'aménagement des parcs et des espaces récréatifs (par ex. plantations, bassins d'eau, aménagement sécuritaire de sentiers, disposition des aires).

Bien que la fréquentation des parcs et des plateaux sportifs s'explique par leur localisation, la qualité de leur entretien et leur accessibilité, leur attractivité est aussi fonction de la dimension du parc et des équipements qu'on y retrouve¹²³. En effet, un grand parc possède aussi plusieurs types de plateaux d'activités et d'équipements (plateaux de sports, modules de jeux pour enfants, buttes, réseau de sentiers de marche, bancs et tables de pique-nique, gymnases en plein air avec appareils d'exercice, etc.) permettant de satisfaire plusieurs catégories d'usagers.

L'accessibilité physique des installations et l'abordabilité économique de la programmation et des activités libres sont des enjeux à considérer. L'objectif est d'offrir une programmation flexible qui réponde à différentes clientèles, comme le demande de plus en plus la population en matière de pratique d'activités physiques (par ex. panier d'activités, jeu libre, pratique libre, etc.). Il peut être avantageux de mettre en réseau les installations des municipalités voisines ou des institutions scolaires, de prévoir des ententes avec des organismes pour des prêts d'équipements de même que de proposer des volets de programmation conjointe entre municipalités (ententes intermunicipales).

Par ailleurs, la présence d'espaces verts en milieu urbain génère d'autres bénéfices pour la santé publique en réduisant les îlots de chaleur et en améliorant la qualité de l'air extérieur, notamment par leur effet filtrant sur la qualité de l'air et de l'eau. Des plans de développement durable ou de lutte contre la pollution et les changements climatiques peuvent aussi inclure les espaces verts et autres sites de pratique libre ou organisée d'activités physiques de loisirs, de sport et de plein air.

PROJET ESPACES : PLANIFICATION INTÉGRÉE DES PARCS

Planifier au bénéfice de la communauté permet d'atteindre certaines finalités. Ainsi,

- la planification vise à offrir un réseau de parcs qui répond bien aux besoins de tous les groupes de population;
- la planification vise à augmenter la fréquentation des parcs et à faciliter leur appropriation par les citoyens comme lieux de vie, de plaisir et de jeu;
- la planification vise à augmenter l'accessibilité des parcs en raison de leur répartition sur le territoire et selon les cinq dimensions de l'accessibilité (temporelle, spatiale, économique, culturelle et sociale);
- la planification vise à offrir des espaces plus fonctionnels dans les parcs pour permettre aux citoyens de bouger davantage.

Source: <http://www.projetespaces.com/>

EXEMPLE

PLAN DIRECTEUR SPORT ET LOISIRS ET ESPACES VERTS

- Plan directeur des parcs et espaces verts de la ville de Carignan
http://www.villedecarignan.org/upload/villedecarignan/editor/asset/Plan_directeur-Rapport_final.pdf
- Plan directeur des infrastructures récréatives, sportives et communautaires à Gatineau
http://www.gatineau.ca/docs/la_ville/participation_citoyenne/consultations_publiques/consultations_publiques_2012/plan_directeur_infrastructures_rsc/presentation_powerpoint.fr-CA.pdf

5 Règlements d'urbanisme et autres règlements municipaux

Les règlements d'urbanisme sont adoptés par le conseil municipal lors d'une assemblée publique. Il est à noter que certaines modifications aux règlements de zonage ou de lotissement, par exemple, sont soumises à la consultation et peuvent même être l'objet d'une demande de référendum.

RÔLE ET PORTÉE DES RÈGLEMENTS D'URBANISME

- Ils doivent être conformes avec les lois québécoises tout comme avec le PU de la municipalité et le SAD de la MRC. Par conséquent, ils doivent aussi être conformes au PMAD de la communauté métropolitaine.
- Ils sont adoptés par les élus municipaux.
- Les règlements sont opposables aux citoyens, c'est-à-dire qu'ils ont un impact juridique sur les tiers auxquels ils s'appliquent.

Règlement de zonage

Le règlement de zonage est l'outil réglementaire par lequel une municipalité locale ou un arrondissement contrôle les usages du sol sur son territoire. Le zonage divise le territoire en zones et prescrit, entre autres, différentes normes concernant les usages et les constructions, les densités, les modes d'implantation des bâtiments et des clôtures, les marges, l'aménagement des terrains et les arbres, l'affichage extérieur et les normes de stationnement. Tout citoyen (personne physique ou morale) doit se conformer aux normes établies dans cette réglementation, à moins de détenir des droits acquis.

Zonage et mode de vie physiquement actif

Le zonage constitue un levier fondamental pour augmenter la densité résidentielle dans les zones détenant un potentiel pour de nouvelles constructions ou un potentiel d'insertion de bâtiments. La notion de densité, bien que principalement utilisée pour des usages résidentiels, peut s'appliquer aussi aux services et aux commerces de proximité et à leur concentration dans des noyaux d'activités de quartier ou de villages (autour d'une intersection, le long d'une rue commerciale, etc.). La densité d'activités (combinaison entre densité et mixité des usages) dans un secteur permet à la population locale de maximiser l'utilité des déplacements à pied ou à vélo pour faire les courses¹²⁴. La densité résidentielle offre un bassin d'utilisateurs à proximité des lieux de commerces et de services. C'est entre autres pourquoi la densité est un indicateur fortement corrélé avec la pratique de la marche utilitaire¹²⁵.

Comme le zonage prescrit les usages possibles dans les zones du territoire et l'intensification de l'occupation du sol, il constitue un moyen essentiel pour permettre la diversité des usages. Tout le territoire municipal doit être divisé en zones possédant un usage du sol dominant (par ex. commercial), appelé famille ou groupe d'usages. Ces groupes peuvent ensuite être divisés en sous-classes d'usages (par ex. commerces alimentaires de détail). De même, d'autres usages du sol peuvent aussi être permis dans une zone qui possède un usage dominant, ce qui est habituellement souhaitable. Conséquemment, le règlement de zonage peut, selon les modalités qu'il comprend, favoriser la diversité de l'utilisation du sol. La mixité des usages est un des déterminants les plus

importants du transport actif⁷⁴. La diversité des usages compatibles dans un voisinage permet une utilisation maximisée des activités lors d'un déplacement et rapproche les lieux d'activités (par ex. installations sportives, bureaux) des lieux de résidence. Selon les contextes, la combinaison de plus de trois usages peut constituer une mixité des usages dans une zone ou dans des zones mitoyennes (par ex. habitations, parcs, écoles, commerces de détail local, commerces alimentaires, services professionnels locaux).

De façon générale, les zones monofonctionnelles, habituellement peu denses (par ex. parc industriel, secteur essentiellement résidentiel), peinent à soutenir la pratique du transport actif et une offre de transport en commun efficace et rentable. Par conséquent, le règlement de zonage peut augmenter la densité, permettre une diversité d'usages (habitations, commerces, bureaux, équipements publics) et réduire les exigences minimales quant au nombre de places de stationnement hors rue pour chaque immeuble (par ex. zones près des gares d'autobus ou des sites commerciaux). Une municipalité pourrait inclure dans son règlement de zonage des normes minimales concernant les espaces de stationnement pour vélos qu'une nouvelle propriété doit offrir.

EXEMPLE

DES USAGES PERMIS PARTOUT

La Ville de Gatineau a dans son règlement de zonage une modalité permettant dans toutes les zones de son territoire les usages suivants :

- Terrain de jeu; terrain de sport; parc pour la récréation en général; parc à caractère récréatif et ornemental; jardin communautaire.

Source: Ville de Gatineau, Règlement de zonage numéro 502 – 2005, p. 4-45

De plus, selon les mesures qu'il contient, le règlement de zonage, couplé à de bonnes pratiques de design urbain, peut accroître la variété des types d'habitations construites, contribuer à l'échelle humaine des espaces publics par des prescriptions sur la volumétrie et le revêtement des bâtiments et rendre les quartiers plus attractifs pour la marche par la présence de vitrines pour les lieux commerciaux et la continuité du cadre bâti. Les terrains

vacants (par ex. requalification, friche industrielle, terrain institutionnel non construit) sont souvent bien localisés (par ex. à proximité du transport collectif) et pourraient être judicieusement utilisés pour contribuer à développer ou consolider des voisinages complets et de courtes distances. Dans ces cas, il est fréquent qu'un changement de zonage soit nécessaire afin d'en renouveler les usages et la densité permise.

De plus, cet instrument d'urbanisme normatif permet d'attribuer, dans les zones, des usages pour les parcs, espaces verts et infrastructures sportives qui, s'ils sont implantés, contribueront à la pratique d'activité physique organisée ou libre. Le règlement de zonage ne doit pas être trop rigide pour être compatibles avec des projets cohérents avec les environnements favorables aux SHV. Pour éviter cette situation, le découpage en petites zones, l'identification d'objectifs à atteindre plutôt que de normes strictes d'usages prescrits et les règlements à caractère discrétionnaire constituent des mécanismes ou outils complémentaires.

Zonage et alimentation

Les règlements de zonage peuvent contribuer à créer un environnement favorable à la saine alimentation. Le zonage municipal pourrait autoriser plus largement l'établissement d'épiceries et de boutiques alimentaires afin d'augmenter l'accessibilité aux produits susceptibles de mieux correspondre à une alimentation équilibrée. Aussi, l'amélioration de la nomenclature de la classification des usages liés à l'alimentation pourrait faciliter le travail des autorités municipales et de leurs partenaires pour déterminer la localisation optimale des commerces alimentaires. Il est donc utile de mentionner spécifiquement ce type d'usage dans des familles d'usage plus larges ou de créer dans la famille de classe « commerciale » ou « mixte » une classe d'usage « commerce alimentaire de détail » et une de « restaurant » avec des sous-classes plus précises pour ce type d'usage¹²⁶. Des usages spécifiques peuvent aussi être mentionnés, par exemple un jardin communautaire, l'agriculture urbaine ou un marché saisonnier. Des dispositions quant à l'étalement extérieur des produits frais, le pourcentage du terrain pouvant être dédié à la culture des plantes potagères et fruitières en milieu urbain sont à considérer (règlement de l'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce 2016).

Comme mentionné précédemment, le territoire est divisé en zones qui détiennent chacune un usage dominant, mais permettent aussi d'autres usages. Une précision quant à ces autres types d'usages alimentaires ou de restauration peut être pertinente. En d'autres mots, il s'agit soit de favoriser l'accès à des lieux d'approvisionnement offrant des produits frais et peu transformés (marché maraîcher, épicerie) ou de mieux contrôler l'implantation possible de certains autres nouveaux commerces (restaurants-minute, dépanneurs), particulièrement lorsque ces zones côtoient des zones où se concentrent des populations plus vulnérables tels les enfants d'âge scolaire. Par ailleurs, les dispositions du zonage peuvent aussi autoriser les marchés publics, les jardins communautaires ou les étalages à l'extérieur des commerces. Le règlement peut aussi permettre, selon certaines conditions, l'usage temporaire de jardinage en bac sur des friches urbaines zonées pour d'autres usages. Ces friches peuvent être entretenues par des groupes communautaires ou des comités de citoyens (par ex. Marché solidaire Frontenac 2015) et constituer des usages temporaires ou saisonniers. Les jardins éphémères hors-sol installés sur des terrains privés doivent être autorisés par leurs propriétaires.

Les serres communautaires au sol et sur les toits, avec ou sans comptoir de vente des produits cultivés, peuvent aussi être permises dans le règlement de zonage ou par un règlement sur les usages conditionnels (voir exemple p.103). Même en milieu rural, la diversité des usages alimentaires permis améliore l'accès aux fruits et légumes¹²⁷.

La prohibition d'un type de restaurant pour l'ensemble du territoire d'une municipalité ou dans une zone incluant d'autres types de restaurants peut être jugée discriminatoire. Les prescriptions quant aux types d'usages, aux espaces de stationnement, à la présence de service à l'auto, à l'aménagement paysager, à l'affichage, au volume et à l'implantation du bâtiment, et les marges l'entourant constituent des moyens pouvant être inclus dans le règlement de zonage.

Les mesures de contingentement représentent un autre levier pour restreindre le nombre d'établissements répondant à un type d'usage que l'on souhaite limiter. Il s'agit dans des zones identifiées :

- de régir la densité (par ex. surface de plancher commercial) des restaurants présentant des caractéristiques de restaurants-minute sur une même artère ou dans un même secteur;

- de régir la distance entre deux types usages (par ex. entre l'école et les restaurants);
- d'appliquer des quotas pour régir le nombre de restaurants dans ces zones.

Les nouveaux commerces correspondant au type d'usage identifié dans le zonage devront se conformer à ces prescriptions pour obtenir un permis ou être placés sur une liste d'attente.

EXEMPLE

ZONAGE AUTOUR DES ÉCOLES DE L'ASSOCIATION POUR LA SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC (AS PQ)

« Le règlement de zonage vise à permettre ou à empêcher certains usages spécifiques pour chaque emplacement donné (on parle de "discrimination des usages au sol"). Il peut, par exemple, définir un usage "restauration rapide" et le permettre – ou le proscrire – dans certaines zones.

Certaines municipalités ont développé des systèmes intéressants pour classer les usages. Ainsi, la Ville de Falmouth, au Massachusetts, s'est dotée d'un système de pointage pour analyser les projets de restaurants dont on pourrait s'inspirer afin de l'adapter, le cas échéant, au contexte législatif québécois. »

Source: <http://www.aspq.org/documents/file/guide-la-zone-ecole-et-l-alimentation.pdf>

La Ville de Rosemère s'est dotée, en 2012, d'un règlement de zonage interdisant les restaurants rapides autour de ses écoles. Un des critères utilisés dans le règlement pour qualifier ce type de restaurant est le fait de payer son repas avant de l'avoir consommé. L'absence de service aux tables peut aussi être invoquée.

Source: <http://www.aspq.org/fr/dossiers/problematique-du-poids/urbanisme-et-environnement-alimentaire/municipalites->

Zonage et activités de production et de transformation alimentaire

Le zonage constitue un outil pour favoriser l'accessibilité aux fruits et légumes produits localement. Les jardins collectifs, communautaires et les parcelles utilisées à des fins d'agriculture urbaine commerciale peuvent être autorisés formellement par un usage spécifiquement nommé « agriculture urbaine ». Cela contribue à rendre ces exploitations permanentes. De plus, pour les jardins communautaires, une disposition peut être prévue pour qu'advenant la requalification d'un terrain de ce type en un autre usage, le projet s'accompagne de l'aménagement d'un autre terrain aux fins de l'usage qui est remplacé. Selon les zones, le règlement de zonage peut permettre les activités commerciales ou collectives d'agriculture maraîchère de proximité en serre, sur le sol et sur les toits des bâtiments publics ou privés ayant la capacité portante de les accueillir.

L'apiculture peut aussi être autorisée selon certaines modalités dans des zones des milieux urbanisés, dans le respect du cadre normatif gouvernemental (par ex. la distance des ruches par rapport à un chemin public). Il en va de même avec l'aquaculture avec gestion de l'eau en circuit fermé (production végétale ou animale en milieu aquatique) (par ex. règlement 01-279-40 de l'arrondissement de Rosemont-La-Petite-Patrie). Les usages de type marché public, kiosque maraîcher, site de transformation alimentaire, entreposage de la production locale doivent habituellement être inscrits dans le règlement de zonage pour être autorisés dans certaines zones, en accompagnement ou non d'activités de production agricole. D'autres règlements provinciaux et municipaux peuvent aussi les encadrer. Si ce sont des activités occasionnelles ou mobiles (par ex. marché ambulant de fruits et légumes), il est possible qu'un règlement municipal sur l'occupation, la paix et l'ordre sur le domaine public puisse simplement les régir.

Les potagers personnels sont habituellement permis sur tout le territoire. Des balises quant à leur emplacement et la hauteur des cultures peuvent être prévues dans le règlement de zonage (par ex. marge avant, serre). Il est possible de faire des plantations comestibles dans des espaces limités sans recourir au zonage, par exemple pour végétaliser certaines portions d'un parc de stationnement ou en devanture d'un établissement commercial (par ex. arbres fruitiers, plate-bande).

Il est important de mentionner que le règlement de zonage n'est pas le seul outil pour créer des environnements favorables aux saines habitudes alimentaires. L'accessibilité à une offre alimentaire de grande qualité nutritionnelle passe par une série de moyens dont le zonage n'est qu'une composante. La mise en marché des produits agricoles, les logiques commerciales entourant l'offre alimentaire locale, le développement d'habiletés pour cuisiner représentent des moyens complémentaires permettant d'atteindre cet objectif. Néanmoins, comme un règlement de zonage est opposable aux citoyens et que son non-respect constitue une infraction passible d'une sanction, il oriente de façon notable le développement des usages sur le territoire, il modèle les milieux dans lesquels évolue la population et il peut contribuer à créer des environnements favorables à la santé et aux SHV.

EXEMPLE

RÈGLEMENT DE ZONAGE POUR AGRICULTURE URBAINE

Ville de Boston

Ce règlement de zonage :

- permet une mixité d'activités à l'échelle de la ville ou d'un secteur pour certaines catégories d'activités agricoles (jardins communautaires, agriculture ou élevage de quelques animaux de basse-cour);
- autorise l'ensemble des activités agricoles sur une portion du territoire de la ville.

Source: https://vivreenville.org/media/4480/venv_agriurb_collviables_mtl_14juin2012.pdf; <http://www.cityofboston.gov/news/default.aspx?id=6446>

L'ACCESSIBILITÉ À UNE OFFRE ALIMENTAIRE DE GRANDE QUALITÉ NUTRITIONNELLE PASSE PAR UNE SÉRIE DE MOYENS DONT LE ZONAGE N'EST QU'UNE COMPOSANTE.

Autres règlements d'urbanisme

D'autres types de règlements composent l'arsenal des municipalités. Ainsi, le **règlement de lotissement** comprend habituellement des normes quant à la largeur minimale des rues, la distance des îlots entre deux rues, l'aménagement de trottoirs, de sentiers piétons ou de pistes multifonctionnelles lors de nouveaux lotissements, etc. Par ces prescriptions, ce règlement peut contribuer à améliorer le potentiel piétonnier dans les nouveaux quartiers en développement.

Il existe aussi des règlements à caractère discrétionnaire comme ceux sur les dérogations mineures, les usages conditionnels, les projets particuliers de construction, les plans d'implantation et d'intégration architecturale ou les plans d'aménagement d'ensemble. Les règlements à **caractère discrétionnaire** offrent la possibilité d'évaluer des projets à partir de critères plutôt que de normes. Cette approche favorise la recherche de solutions

novatrices pour la municipalité et les promoteurs. Le règlement sur les usages conditionnels pourrait être une autre façon de favoriser certains usages propices à la saine alimentation comme les fruiteries et les marchés publics dans des zones où ce type d'usage n'est pas expressément permis.

Le règlement sur le **plan d'implantation et d'intégration architecturale** (PIIA) peut aussi contribuer à développer un quartier marchable en demandant que les nouveaux bâtiments ou ceux qui sont l'objet d'une rénovation de façade respectent certains critères favorables au potentiel piétonnier (esthétisme, intégration du bâtiment avec son environnement bâti, continuité des vitrines commerciales, etc.). Certaines zones du territoire, identifiées dans le plan d'urbanisme, doivent faire l'objet d'une planification détaillée par les propriétaires ou les promoteurs; le règlement sur les **plans d'aménagement d'ensemble** (PAE) permet d'assurer un développement cohérent de ces parties du territoire.

EXEMPLE

RÈGLEMENT SUR LES PLANS D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE (PAE)

Rivière-du-Loup : écoquartiers du Domaine Kogan



Source: Revue Urbanité, printemps 2015 – Ordre des urbanistes du Québec

Le règlement de lotissement et de zonage peut contenir une disposition prescrivant une contribution aux fins de parcs, de terrains de jeux et d'espaces naturels. Cette disposition permet à la municipalité d'exiger d'un promoteur immobilier la cession d'un terrain dont la superficie atteint 10 % de la superficie du terrain faisant l'objet de la demande ou la somme représentant 10 % de la valeur du site, ou une combinaison des deux possibilités. Le terrain peut se situer ailleurs que sur le site et, dans ce cas, être majoré à plus de 10 %. Cette mesure permet de dédier un terrain ou de financer son aménagement pour en faire un parc ou terrain de jeux de proximité contribuant au développement du mode de vie physiquement actif chez les résidents. En effet, vivre à moins d'un kilomètre d'un parc augmente la probabilité d'atteindre les 150 minutes d'activité physique recommandées par semaine, particulièrement pour les femmes, les jeunes et les aînés¹²⁸. Néanmoins, ce parc doit être bien localisé afin d'être utilisé régulièrement, et les rues y menant doivent être aménagées pour que les piétons et les cyclistes y circulent en sécurité.

Certains grands projets publics ou privés vont nécessiter des modifications réglementaires pour pouvoir se construire ou effectuer des rénovations majeures. Dans ce contexte, les municipalités ont l'autorité d'exiger que ces projets dérogeant à leur réglementation implantent des mesures pour favoriser les déplacements actifs sécuritaires. L'absence de trottoir ou une section discontinue de trottoir près de la devanture du commerce est encore trop souvent fréquente sur les sites de mégacentres, de magasins-entrepôts ou d'une série continue de magasins à l'alignement avant inégal. S'arrêtant au coin du bâtiment, ces types de trottoirs obligent les piétons circulant d'un bâtiment à l'autre à emprunter le stationnement ou les bandes gazonnées pour se déplacer. La réglementation et un guide des bonnes pratiques peuvent amener les aménagistes à inclure des cheminements continus et sécuritaires pour les piétons. La continuité du cheminement piétonnier sur le site de construction temporaire ou en bordure peut être un enjeu important. Il faut s'assurer, par réglementation ou dans le contrat de service, que les sites de construction temporaires débordant sur le trottoir comprennent un couloir balisé et sécuritaire sur la chaussée pour les piétons.

Règlements municipaux

Les règlements municipaux sont des instruments juridiques adoptés par le conseil municipal et sont opposables aux citoyens dans les limites administratives de la municipalité. Voici quelques exemples de règlements municipaux pouvant contribuer à la création d'environnements favorables aux SHV :

- Contribution aux fins de parcs pour le développement de parcs ou d'espaces verts;
- Réduction des limites de vitesse;
- Règlements sur les nuisances, pour des milieux paisibles et sur les heures de fréquentation des équipements publics;
- Règlement de crédit de taxes pour de nouvelles habitations plus denses ou comportant des stationnements intérieurs (exemple du règlement établissant un programme de revitalisation pour certains secteurs résidentiels de la ville de Sainte-Catherine);
- Programme d'incitatifs financiers du centre-ville de Châteauguay;
- Règlement sur l'occupation du domaine public permettant, par exemple, la vente de fruits et légumes pour des marchés ambulants;
- Règlement portant sur les normes environnementales et de protection des ressources naturelles;
- Règlement autorisant l'installation de ruches ou de petits élevages de volaille;
- Règlement sur l'application des pesticides;
- Résolution pour interdire la vente de boissons sucrées et énergisantes dans les installations municipales;
- Règlement sur les commandites.

EXEMPLE

AGRICULTURE URBAINE – PETITS ÉLEVAGES BIEN ENCADRÉS

Ville de Montréal – Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve

Il est possible d'élever des poules urbaines à certaines conditions strictes. Ainsi, elles devront être gardées sur le terrain des huit jardins communautaires mentionnés dans le règlement de l'arrondissement. Les jardins communautaires pourront garder du 1^{er} juin au 30 septembre un maximum de cinq poules chacun, et aucun coq.

Extrait du règlement modifiant le règlement sur le contrôle des animaux :

- 1° sur une parcelle de terrain clôturé, utilisée à des fins de jardinage et ayant une superficie minimale de 3 000 m²;
 - 2° en tout temps, les poules doivent être gardées dans un enclos fermé dont les parois ont une hauteur comprise entre 90 cm et 105 cm et qui ne sont pas ajourées de façon à ce que les animaux puissent les franchir;
 - 3° un enclos doit être situé à une distance minimale de dix (10) mètres d'une limite de propriété.
- D'autres mesures pour encadrer le bien-être de l'animal et la salubrité des lieux sont aussi prescrites.

Source: <http://ville.montreal.qc.ca/>

EXEMPLE

RÉSOLUTION POUR INTERDIRE LES BOISSONS ÉNERGISANTES SUR LES SITES MUNICIPAUX

- **Pour consulter la liste complète des villes qui ont adopté une telle résolution :**
www.cqpp.qc.ca/fr/dossiers/alimentation-dans-les-villes/initiatives-des-villes
- **Pour obtenir un modèle pour créer une nouvelle résolution :**
http://www.cqpp.qc.ca/documents/file/resolution-type_boissons-energisantes.pdf

Source: <http://www.cqpp.qc.ca/fr/priorites/boissons-sucrees>

EXEMPLE

RETOUR DU MARCHÉ AHUNTSIC-CARTIERVILLE (MAC) en 2015

Les élus ont autorisé l'installation de marchés saisonniers et d'un circuit de marchés mobiles pour 2015 dans les secteurs d'Ahuntsic et de Cartierville. Depuis sa création, le MAC offre un kiosque de fruits, de légumes, de fleurs, de plantes et de produits du terroir. Le MAC a également organisé des marchés saisonniers dans différents parcs et lieux publics de l'arrondissement.

Le MAC a poursuivi et étendu son circuit dans l'arrondissement et a consolidé les emplacements des Haltes maraichères Ahuntsic auprès des citoyens. Afin de fidéliser la clientèle, les emplacements possédant une bonne affluence seront conservés. D'autre part, les zones d'insécurité alimentaire dans l'arrondissement feront l'objet d'une attention particulière afin d'améliorer l'accès de la population à des produits frais, en maintenant et en bonifiant le réseau des Haltes maraichères Ahuntsic.

Source: http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7957,88471571&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=11974&ret=/pls/portal/url/page/arrond_ahc_fr/rep_annonces/rep_actualites/coll_actualites

Principaux acteurs impliqués dans la réalisation des outils de planification et de réglementation

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT	PLAN D'URBANISME	PLANS DIRECTEURS	RÈGLEMENTS D'URBANISME ET MUNICIPAUX
<ul style="list-style-type: none"> • Aménagiste de la MRC • Conseil des maires de la MRC • Ministères du gouvernement du Québec et organismes mandataires de l'État • Institutions et organismes reliés au développement du territoire • Population et organismes du milieu (consultation lors d'au moins un événement de consultation publique) 	<ul style="list-style-type: none"> • Service de l'urbanisme de la municipalité • MRC (assurer la conformité) • Population et organismes du milieu (consultation lors d'au moins un événement de consultation publique) • Conseil municipal • Comité consultatif d'urbanisme (CCU) 	<ul style="list-style-type: none"> • AOT, MRC, direction régionale du MTQ • Service municipal, responsable du volet principal du plan • Institutions et organismes reliés au développement du territoire • Population et organismes du milieu (consultation) 	<ul style="list-style-type: none"> • Service de l'urbanisme de la municipalité • Comité consultatif d'urbanisme (CCU) • Service du greffe, en collaboration avec le service municipal concerné • MRC (assurer la conformité) • Population et organismes du milieu (consultation lors d'au moins un événement de consultation publique) • Conseil municipal

Interactions avec d'autres environnements, les stratégies d'action: pouvoir de planification et de réglementation

Les interventions sur l'environnement physique proposées dans cette section traitant des pouvoirs de planification et de réglementation sont aussi tributaires des trois autres environnements favorables aux SHV, soit les environnements politique, économique et socioculturel. L'abordabilité des logements loués ou possédés constitue un enjeu relevant de l'environnement économique et de l'environnement politique. Elle affecte toutefois directement la possibilité de créer des milieux de vie complets et de courtes distances, ce qui relève aussi des environnements économiques et politiques.

La création d'environnements favorables est également affectée par les normes sociales concernant, par exemple, l'usage du transport collectif. La perception négative quant à la clientèle et le sentiment d'insécurité face aux déplacements en transport collectif sont des préjugés qui colorent la norme sociale entourant ce mode de transport. Bien que n'étant pas abordés directement dans les documents de planification du territoire et des réseaux de transport, ces éléments doivent être pris en compte dans des interventions complémentaires comme les campagnes de marketing social, par exemple. Il en va de même avec la densité résidentielle, qui ne se caractérise pas seulement par des tours de dix étages. En effet, comme mentionnée précédemment, la densité résidentielle peut se matérialiser dans des voisinages à échelle humaine tout en procurant un cadre bâti suffisamment dense pour constituer un milieu de vie complet et viable bien desservi par le transport collectif. Ces deux exemples relèvent de l'environnement socioculturel.

Les quatre types d'environnements se formalisent aussi lors des exercices de planification touchant le système alimentaire durable, que ce soit par le coût des produits (par ex. celui des fruits et légumes ou celui des friandises) ou le marketing entourant la mise en marché et la consommation des aliments. L'environnement économique mondialisé de la production et des échanges agricoles ainsi que la concentration de la distribution des produits alimentaires sont des enjeux à considérer dans le schéma d'aménagement et de développement et dans le plan d'urbanisme pour une meilleure articulation des différentes composantes du système alimentaire sur le territoire. Il en va de même pour les autres documents de planification touchant, par exemple, l'agriculture urbaine et l'approvisionnement alimentaire.

Tableaux des stratégies municipales : planification et réglementation

Schéma d'aménagement et de développement		
TRANSPORT ACTIF	ACTIVITÉ PHYSIQUE DE LOISIRS, DE SPORT ET DE PLEIN AIR	SAINES ALIMENTATION
<ul style="list-style-type: none"> • Connecter et arrimer le réseau de transport collectif avec les lieux d'activités économiques, sociales, culturelles et récréatives • Collaborer au développement d'offres alternatives de transport collectif • Mettre en place des mesures pour la gestion de l'offre en transport • Mettre en place des mesures pour la gestion de la demande en transport • Implanter des voies cyclables sécuritaires • Développer des réseaux de voies cyclables, de transport collectif intra-MRC • Identifier les contraintes majeures liées aux infrastructures de transport et réduire les barrières ou les frontières • Implanter des mesures pour augmenter le transport actif sécuritaire • Favoriser une structuration du territoire qui augmente l'accessibilité aux commerces et aux services de proximité 	<ul style="list-style-type: none"> • Développer les zones récréatives et touristiques et y implanter des infrastructures d'activités physiques de loisirs et de plein air • Mettre en valeur les territoires agricoles, les espaces verts, les paysages d'intérêt et les milieux naturels • Aménager des corridors récréotouristiques avec des équipements pour l'activité physique de loisirs et des services reliés aux activités de plein air • Améliorer l'offre et l'accessibilité des équipements d'activité physique de loisirs et de plein air grâce à des partenariats et des ententes intermunicipales 	<ul style="list-style-type: none"> • Rediriger le développement immobilier résidentiel et commercial vers les pôles pour éviter l'étalement urbain sur les terres agricoles • Développer une table de concertation et des mesures pour un système alimentaire planifié à l'échelle de la MRC • Développer des mesures pour l'identification des besoins en développement de nouveaux marchés publics ou en viabilisation de marchés existants • Prévoir l'implantation de centres de logistique pour l'entreposage et la distribution des produits bioalimentaires produits localement • Favoriser l'agrotourisme et développer des circuits paysans à vélo • Développer des points de vente pour la production maraîchère des secteurs mal desservis • Prévoir des emplacements pour un réseau de marchés publics

SUITE DU TABLEAU À LA PAGE 71

TABLEAUX DES STRATÉGIES MUNICIPALES : PLANIFICATION ET RÉGLEMENTATION | SUITE

TRANSPORT ACTIF	ACTIVITÉ PHYSIQUE DE LOISIRS, DE SPORT ET DE PLEIN AIR	SAINE ALIMENTATION
<ul style="list-style-type: none"> • Développer en continuité avec la trame urbaine existante • Densifier les activités et assurer la diversité des activités et des fonctions urbaines • Assurer la continuité des réseaux cyclables • Réduire les barrières ou les frontières créées par les infrastructures routières et autres afin de favoriser l'accès aux infrastructures et aux équipements sportifs ou de plein air 	<ul style="list-style-type: none"> • Stimuler les activités économiques, sociales, culturelles et récréatives et desservir ces zones d'intérêt par une offre de transport collectif efficace • Favoriser la proximité résidentielle des parcs de voisinage 	<ul style="list-style-type: none"> • Valoriser les bonnes pratiques d'agriculture environnementalement responsable • Offrir des incitatifs pour les projets de valorisation des matières résiduelles • Développer un PDZA • Évaluer la possibilité d'augmenter les aires dédiées à la production agricole • Autoriser, dans certaines affectations du sol en secteur urbanisé, des activités maraichères • Développer des mesures pour l'identification des besoins en développement de nouveaux marchés publics ou en viabilisation de marchés existants

EXEMPLES

- **SAD MRC de Rouville** Schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de Rouville <http://mrcrouville.qc.ca/services-et-responsabilites/amenagement-du-territoire/schema-damenagement/>
- **SAD de Montréal** Schéma d'aménagement et de développement et de l'agglomération de Montréal http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9517,133997570&_dad=portal&_schema=PORTAL
- **SAD de Gatineau** Le transport et la mobilité active, 2011 http://www.gatineau.ca/docs/guichet_municipal/urbanisme_habitation/revision_schema_amenagement_developpement/documents_references/transport_mobilite_active.pdf

Plan d'urbanisme

MODE DE VIE PHYSIQUEMENT ACTIF

- Assurer une densité résidentielle ainsi que la diversité des activités
- Proposer des aménagements multifonctionnels avoisinant les infrastructures de transport collectif
- Favoriser une structuration du territoire qui augmente l'accessibilité aux commerces et aux services de proximité de même qu'aux équipements de loisirs actifs
- Développer en continuité avec la trame urbaine existante
- Prévoir des affectations du sol qui favorisent la proximité des équipements sportifs avec les bassins résidentiels
- Arrimer le développement des réseaux de transport collectif avec la planification des affectations du sol
- Développer le réseau de voies cyclables reliant les pôles et sites d'intérêt (de loisirs et utilitaires)
- Aménager des places et espaces publics, des berges et des sentiers pédestres
- Identifier les sites propices à l'activité physique de loisirs et les mesures à implanter
- Contribuer à l'implantation de corridors récréotouristiques de loisirs actifs
- Implanter des mesures qui renforcent l'accessibilité aux parcs, aux installations sportives et aux espaces pour des activités physiques libres
- Implanter des mesures pour améliorer la sécurité dans les équipements de loisirs actifs et les espaces verts
- Insérer des critères de potentiel piétonnier dans les Programmes particuliers d'urbanisme

SAINES ALIMENTATION

- Favoriser la connectivité des lieux d'approvisionnement alimentaires avec le réseau de transport actif et collectif et leur attrait
- Encourager des points de vente des produits locaux accessibles en transport durable
- Identifier les aires ou secteurs pouvant accueillir des marchés maraichers saisonniers, permanents ou ambulants
- Prévoir des emplacements pour un réseau de marchés publics
- Faciliter l'implantation de détaillants de proximité ou de mesures pour soutenir l'amélioration de l'offre alimentaire
- Donner des balises réglementaires pour réaliser un zonage de contingentement pour les établissements de restauration rapide
- Identifier des balises permettant la mise en place de potagers
- Prévoir des espaces pour intégrer des jardins communautaires et collectifs

EXEMPLES

- **Démarche pour la refonte du Plan d'urbanisme de Boucherville**
<http://urbanisme.boucherville.ca/>
- **Blainville Projet du Quartier de la gare**
<http://blainville.ca/developpement-economique/developpement-residentiel/projet-quartier-de-la-gare/>

Plans directeurs

MODE DE VIE PHYSIQUEMENT ACTIF

- Localiser les points d'arrêt du transport collectif près des sites d'activités récréatives, commerciales et d'emplois qui peuvent consolider le dynamisme économique et immobilier
- Collaborer avec la municipalité pour implanter des trajets directs qui minimisent les distances et les temps de déplacement
- Arrimer le réseau de transport collectif entre les différentes lignes inter-MRC permettant d'atteindre efficacement les sites d'intérêt
- Mettre en place des mesures de suivi pour améliorer l'offre et la qualité du service
- S'ajuster aux besoins des différentes clientèles
- Implanter des mesures pour l'intermodalité
- Améliorer l'offre de services en transport collectif
- Améliorer le confort des usagers, particulièrement le confort à l'attente

SAINE ALIMENTATION

- S'assurer de desservir les principaux lieux d'approvisionnement alimentaire et d'installations sportives

EXEMPLES

- **Plan de mobilité active et durable de Sainte-Catherine**
- **Ville de Vancouver: Vancouver Food Strategy**
<http://vancouver.ca/people-programs/vancouver-food-strategy.aspx>
- **Transport collectif en Mauricie**
<http://www.transportcollectifhsm.org/index.php/transport-collectif/actualites-art/le-reseau-de-transport-de-lamauricie-vous-accompagne-depuis-2ans>
- **Association des Transports collectifs ruraux du Québec**
<http://atcrq.ca/locations/>
- **Plan directeur du transport actif à Chelsea**
http://www.chelsea.ca/sites/default/files/chelsea_-_plan_directeur_de_transport_actif_final_au_29-08-14_-_annexe.pdf

Règlements d'urbanisme et autres règlements municipaux

MODE DE VIE PHYSIQUEMENT ACTIF

- Contribuer aux fins de parcs pour le développement de parcs ou d'espaces verts
- Réduire les limites de vitesse
- Adopter des règlements sur les nuisances, pour des milieux paisibles et sur les heures de fréquentation des équipements publics
- Adopter un règlement de crédit de taxe pour de nouvelles habitations plus denses et comportant des stationnements intérieurs
- Mettre en place un programme d'incitatifs financiers (par ex. centre-ville de Châteauguay)
- Adopter un règlement sur l'occupation du domaine public permettant, par exemple, la vente de fruits et légumes pour des marchés ambulants
- Adopter un règlement portant sur les normes environnementales et de protection des ressources naturelles
- Adopter un règlement autorisant l'installation de ruches ou de petits élevages de volaille
- Adopter un règlement sur l'application des pesticides
- Adopter une résolution pour interdire la vente de boissons sucrées et énergisantes dans les installations municipales
- Adopter un règlement sur les commandites
- Favoriser l'accès à des usages de proximité et de services institutionnels et communautaires par la réglementation
- Augmenter de la densité autour de stations de transport collectif structurant
- Intégrer des usages complémentaires près des infrastructures de transport collectif
- Réduire les exigences quant aux nombres minimaux de places de stationnement
- Prescrire un nombre minimal de places de stationnement intérieur pour vélo
- Varier la typologie résidentielle pour offrir des produits d'habitation adaptés aux différents besoins reliés au cycle de vie des ménages et à leur capacité économique
- Favoriser les usages et activités entre les bâtiments pour éviter les vides et les brisures dans la continuité du cadre bâti

SAINE ALIMENTATION

- Implanter des commerces alimentaires près des milieux de vie (noyaux villageois, « TOD », quartiers, secteurs)
- Inclure dans les usages du sol l'agriculture urbaine et les jardins communautaires ou collectifs et prévoir des mécanismes pour trouver un autre terrain si un jardin doit être remplacé
- Assouplir les mesures pour l'agriculture urbaine commerciale ou solidaire
- Restreindre ou empêcher certains usages de commerces alimentaires de restauration dans des secteurs donnés
- Installer des locaux pour la transformation alimentaire de produits cultivés sur le site ou dans le quartier
- Implanter des lieux d'approvisionnement alternatif aux commerces alimentaires de détail à proximité des lieux de résidences et de travail
- Permettre les kiosques de fruits et légumes, les fermes d'agriculture urbaine, les ruches, les serres sur toit et terrain et les toits verts
- Permettre des marchés maraichers ambulants en camionnette ou en vélo triporteur

EXEMPLES

- **Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie :** Modification du règlement d'urbanisme pour l'agriculture urbaine <http://projetmontreal.org/communiqués/conseil-novembre-rosemont-petite-patrie-modifications-au-reglement-durbanisme-soutiendront-davantage-developpement-harmonieux-du-territoire/>
- **Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve :** Amendement au règlement sur les animaux : poules urbaines dans les jardins communautaires
- **Pointe-Saint-Charles :** Table Action-Gardien Règlement prescrivant des usages commerciaux aux rez-de-chaussée le long des rues commerciales pour la continuité de la trame commerciale
- **Règlement de crédit de taxes Sainte-Catherine**
- **Interdiction de la vente de boissons énergisantes** Municipalités ayant adopté une telle résolution <http://www.cqpp.qc.ca/fr/dossiers/alimentation-dans-les-villes/initiatives-des-villes>
- **Ville de Boston :** Règlement de zonage pour agriculture urbaine

[PP] POLITIQUES ET PROGRAMMATION

Le pouvoir dont disposent les municipalités pour mettre en œuvre des politiques, des programmes et les plans d'action qui y sont normalement associés constitue le deuxième regroupement de stratégies d'actions proposé dans ce chapitre portant sur les pouvoirs municipaux et les SHV.

Politiques municipales

Les politiques municipales visent à créer, améliorer ou maintenir des environnements qui favorisent l'activité physique et la saine alimentation en se dotant d'une vision et d'orientations pour encadrer les rôles que la municipalité souhaite exercer. Coexistant avec les documents de planification sectoriels et développés sur la base de diagnostics réalisés en collaboration, les politiques et programmes mobilisent, organisent et structurent les interventions municipales.

Les commissions permanentes ou les comités de la municipalité (par ex. comité famille, comité des partenaires en loisirs) sont souvent les porteurs de l'élaboration d'une politique. Les municipalités peuvent élaborer des politiques touchant directement l'activité physique ou la saine alimentation. Elles peuvent aussi décider de rédiger une politique spécifique aux SHV.

LA CHARTE SUR LES SAINES HABITUDES DE VIE À SHERBROOKE

Plus d'une dizaine de partenaires sherbrookoïses provenant des milieux municipaux, de la santé, de l'éducation et des chambres de commerce ont signé la charte sur les saines habitudes de vie. Ils s'engagent à intégrer les bonnes pratiques liées à la création d'environnements favorables aux SHV dans leurs planifications, programmations et interventions en matière d'accessibilité à une alimentation saine et à un mode de vie physiquement actif, indépendamment de la condition sociale, économique et socioculturelle des jeunes et de leur famille. L'adhésion à la charte a été menée par L'Alliance sherbrookoïse pour des jeunes en santé, un regroupement de partenaires institutionnels, en concertation avec l'Association des CPE, dans le but de favoriser l'adoption de SHV chez les jeunes de 0 à 17 ans.

Source: En Estrie, 33 municipalités ont déjà signé une charte de cette nature. http://www.bougerjenmange.ca/bougez-jenmange/data/files/Zone_outils/Charte_SHV_web.pdf



LES POLITIQUES MUNICIPALES VISENT À CRÉER, AMÉLIORER OU MAINTENIR DES ENVIRONNEMENTS QUI FAVORISENT L'ACTIVITÉ PHYSIQUE ET LA SAINES ALIMENTATION EN SE DOTANT D'UNE VISION ET D'ORIENTATIONS POUR ENCADRER LES RÔLES QUE LA MUNICIPALITÉ SOUHAITE EXERCER.

UNE POLITIQUE DE BONNE LOCALISATION DES ACTIVITÉS URBAINES

Une politique de localisation permet d'orienter le développement du territoire en assurant, entre autres, compatibilité et rentabilité des usages du sol, synergie des activités économiques dans les différentes centralités du territoire, efficacité des réseaux de transport, vitalité économique locale et durabilité environnementale. Une politique de localisation des activités économiques permet d'intégrer différents principes et de définir des stratégies pour atteindre les objectifs dans les différents instruments d'urbanisme, les autres politiques municipales et les choix de localisation des institutions publiques. Ainsi, une politique de ce type pourrait recommander l'application des principes suivants :

- structurer le territoire autour d'une hiérarchie de centralités et diriger les activités au bon endroit;
- rendre les centralités attractives par la fiscalité, le design urbain, l'implantation d'équipements publics et par l'accessibilité des réseaux de transport actifs et collectifs;
- limiter l'éparpillement des activités hors des centralités;
- aménager les rues à l'échelle des piétons et assurer l'intégration urbaine des différentes activités;
- prescrire des règles pour encadrer l'offre de stationnement.

Source: *Vivre en ville. Bâtir au bon endroit: la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables.* Collection « Outiller le Québec », 2013.

EXEMPLE POLITIQUE SUR LES SHV

Ville de Sainte-Catherine: ma ville, ma santé

S'appuyant sur ses récentes consultations auprès des organismes partenaires ainsi qu'auprès de ses citoyens, la Ville de Sainte-Catherine, située dans la MRC de Roussillon en Montérégie, a adopté la Politique au profit des saines habitudes de vie *Ma Ville, Ma Santé*. Cette politique présente une voix unifiée et concertée autour d'enjeux aussi importants que l'accessibilité, la qualité de l'offre de services, les environnements et la communication. (Sainte-Catherine – 17 000 habitants)



Pour en savoir plus :

http://www.ville.sainte-catherine.qc.ca/_site/SAINTE-CATHERINE/DOCUMENTS/2014/communiques/Politique_Ma_Ville_Ma_Sant%C3%A9.pdf

Néanmoins, plusieurs politiques municipales non spécifiquement dédiées aux SHV comportent des axes ou des orientations impliquant la mise en œuvre de mesures touchant directement les déplacements actifs, l'activité physique de loisirs ou l'alimentation. Voici des exemples de politiques municipales non spécifiquement dédiés aux SHV, mais comportant des volets touchant directement ces dernières :

- de développement durable ou environnemental;
- de transport, des déplacements;
- de sécurité urbaine;
- familiale;
- Municipalité amie des aînés (MADA);
- de développement social.

Les politiques de SHV ou celles comportant des axes les touchant disposent d'un éventail de mesures:

- pour aménager, entretenir et rendre accessibles les parcs, les espaces naturels ou les sentiers en fonction des besoins des différentes clientèles (tout-petits, jeunes, adolescents, filles, aînés, immigrants);
- d'accès aux équipements et aux infrastructures de sport et de loisirs et de développement de ceux-ci;
- sur le stationnement;
- pour les camps de jours, incluant une formation des animateurs sur le développement moteur des enfants (cadre de référence, voir : <http://www.tremplinsante.ca/accueil>);
- incluant des normes pour encadrer la publicité de l'industrie dans les lieux publics;
- incluant des normes pour encadrer les commandites de l'industrie dans les événements sportifs et autres;
- de saine alimentation dans les installations municipales, récréatives, sportives et administratives;
- pour une saine alimentation lors d'événements et de festivités organisés par la municipalité;
- pour l'offre de boissons et aliments sains dans les casse-croûte et les machines distributrices, à prix abordable et selon la demande de la clientèle;
- pour la réduction de l'offre de boissons sucrées et d'aliments de faible valeur nutritive (friture et autres);
- entourant la nourriture de rue afin de s'assurer, si elle est autorisée, qu'elle développe une offre alimentaire saine;
- encadrant les commandites et les publicités faites aux aliments de faible valeur nutritive (association avec malbouffe);
- pour l'agriculture urbaine et pour soutenir la valorisation des territoires productifs;
- de promotion du compostage;
- de transport facilitant les déplacements vers les lieux d'approvisionnement alimentaire;
- incluant des mécanismes d'attribution de contrats avec les concessionnaires alimentaires et la révision du fonctionnement des appels d'offres auprès des concessions alimentaires pour intégrer une préoccupation à l'égard de la saine alimentation (clauses, fréquence de renouvellement, durée des contrats, ententes d'exclusivité, etc.);
- prévoyant un financement issu d'une politique nationale;
- pour la sensibilisation au gaspillage alimentaire et négociant des ententes pour faciliter la récupération des surplus d'aliments;
- visant la réduction de la consommation d'eau embouteillée et autres mesures pour diminuer le gaspillage alimentaire (peuvent aussi être incluses dans une politique de développement durable ou environnementale);
- de promotion des produits locaux, de consommation locale;
- visant l'amélioration de l'offre des petits commerces (par ex. dépanneurs) autour des écoles et dans les secteurs mal desservis.

EXEMPLE

QUARTIERS VERTS MONTRÉLAIS

« Un Quartier vert est un secteur ciblé par l'arrondissement, avec le soutien de la communauté, où un ensemble de mesures d'aménagement du domaine public sont appliquées afin d'améliorer la sécurité, apaiser la circulation, réduire les débits et la vitesse sur les rues locales en plus de donner une large place au verdissement. » Inspiré du modèle parisien, « le concept de Quartier vert est associé à l'émergence de solutions innovantes en Europe et en Amérique pour réduire la dépendance à l'automobile, améliorer la sécurité des personnes et favoriser l'appropriation du domaine public par ses usagers en donnant la priorité aux modes actifs et collectifs. »

Pour en savoir plus: Ville de Montréal (2013). *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal*

QUARTIERS VERTS, ACTIFS ET EN SANTÉ (QVAS)

Inspirés du concept Quartiers verts, les projets (QVAS), mis en œuvre par le Centre d'écologie urbaine de Montréal, proposent « une nouvelle approche pour revoir l'aménagement de l'espace public afin d'encourager la marche et le vélo, avec une attention particulière pour les déplacements actifs des enfants et des jeunes ». Les projets comprennent un fort volet axé sur la participation citoyenne (solutions impliquant les citoyens et les pouvoirs publics).

Pour en savoir plus: Plans des quartiers verts <http://www.ecologieurbaine.net/fr/documentation/plans-quartiers-verts>

Politiques locales et régionales sur le système alimentaire

L'alimentation est un déterminant majeur de la santé, et l'accès pour l'ensemble de la population à des aliments sains dans un environnement de proximité est un enjeu important de la promotion de la santé. Bien s'alimenter est une préoccupation quotidienne fortement dépendante des revenus individuels disponibles, mais aussi des structures économiques et législatives encadrant l'ensemble des intervenants qui produisent, transforment et distribuent des produits alimentaires. Ainsi, pour soutenir la saine alimentation au bénéfice de la collectivité, des efforts concertés entre différents acteurs à différentes échelles (provinciales, régionales et locales) doivent être déployés. Et les actions concertées pour transformer l'environnement afin de soutenir la saine alimentation touchent les dimensions physiques, socioculturelles, politiques et économiques des milieux de vie.

Le système alimentaire

La transformation du système alimentaire est un enjeu nécessitant des changements qui interpellent plusieurs acteurs et instances de la société. Bien que les acteurs clés soient nombreux et issus de domaines d'activités variés, les municipalités disposent de leviers importants pour soutenir la saine alimentation. L'approche du système alimentaire peut être appliquée tant dans les municipalités rurales isolées que dans les grandes agglomérations urbaines.

QU'EST-CE QU'UN SYSTÈME ALIMENTAIRE ?

« *Tout ce qui se passe entre le moment où un agriculteur sème son blé ou ses brocolis et le moment où nous mangeons ce blé ou ces brocolis relève d'un système alimentaire. Toutes les personnes, les organisations, les infrastructures et les procédés qui touchent d'une façon ou d'une autre aux aliments font partie du système alimentaire.* » Le système alimentaire inclut les étapes suivantes :

- production; transformation; emballage; transport; distribution; mise en marché; vente au détail; gestion des surplus et des déchets.

Le système alimentaire rejoint donc de nombreux domaines où les municipalités et les MRC mènent un travail de planification : utilisation du sol, aménagement urbain, zonage, transport, développement économique, gestion des déchets, développement durable.

Source: veilleaction.org

Un système alimentaire durable, favorable à la santé et à l'environnement est une approche novatrice en pleine émergence au Québec ainsi qu'ailleurs dans le monde. De nombreuses initiatives nord-américaines de révision et d'adaptation des systèmes alimentaires ont récemment vu le jour : le *Food Works* de New York (2010), le *Get Healthy Philly* (2010), les *Food Initiatives à Boston* (2010), le *Vancouver Food Strategy* (2013), le *Food System Assessment and Action Plan for Calgary* (2012) et le *Food connections: Toward a Healthy and Sustainable Food System* (2010).

La plupart des systèmes alimentaires classiques en place suivent une logique de rentabilité et de profit; la santé de la population et les questions environnementales deviennent des objectifs de second ordre. Devant cet état de fait, changer les priorités et passer d'un système alimentaire classique à un nouveau système alimentaire sain et durable deviennent des préoccupations grandissantes.

UN SYSTÈME ALIMENTAIRE SAIN ET DURABLE PERMET, ENTRE AUTRES, D'ASSURER UN MEILLEUR ACCÈS POUR LES CITOYENS À DES ALIMENTS SAINS À PRIX ABORDABLES, DE RÉDUIRE LE COÛT DE TRAITEMENT DES DÉCHETS ET LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET DE STIMULER L'ÉCONOMIE LOCALE.

Un système alimentaire sain et durable permet, entre autres, d'assurer un meilleur accès pour les citoyens à des aliments sains à prix abordables, de réduire le coût de traitement des déchets et les émissions de gaz à effet de serre et de stimuler l'économie locale. Des actions concrètes en ce sens se déploient actuellement un peu partout au Québec : l'élaboration du système alimentaire de Montréal, les ceintures vertes urbaines, l'instauration de menus sains dans les arénas et les centres sportifs, les jardins communautaires, l'agriculture urbaine, etc. S'inscrivent dans cette mouvance les plans et politiques développés au niveau national, les exercices de planification au niveau régional et les multiples initiatives développées au niveau local (programmes, politiques, règlements, projets, acteurs, réseaux, comités, organisations, interventions directes, etc.).

Des politiques comme opportunités pour adapter les systèmes alimentaires

Il devient de plus en plus stratégique d'adapter l'organisation des systèmes alimentaires classiques à différents niveaux. Par exemple, au niveau national, les politiques du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec ou celles du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques constituent des opportunités à saisir. Au niveau régional, des politiques sur le système alimentaire durable pourraient être développées en plus des instruments de planification que sont les plans métropolitains d'aménagement et de développement (PMAD) des communautés métropolitaines, les schémas d'aménagement et de développement (SAD) des MRC et les plans de développement de la zone agricole (PDZA). Les municipalités, les directions régionales de santé publique et des fondations ont elles aussi mis sur pied différentes politiques et programmations. À cet effet, mentionnons le Plan de développement d'un système alimentaire équitable et durable de la collectivité montréalaise (SAM 2025) (voir encadré), le Programme de soutien aux initiatives locales visant à améliorer l'accès aux aliments santé de la Direction de santé publique de Montréal (DSP)

EXEMPLE

SAM 2015

La Conférence régionale des élus (CRÉ) de Montréal a élaboré un plan de développement d'un système alimentaire durable et équitable de la collectivité montréalaise. Amorcée en décembre 2011, cette collaboration avec plus de cent partenaires des secteurs social, économique et environnemental a produit le document SAM 2025: Innover pour mieux se nourrir et se développer.

Le Plan de développement du système alimentaire montréalais - SAM 2025 comprend cinq grandes orientations:

- Enrichir l'offre alimentaire montréalaise;
- Réduire l'empreinte écologique du système alimentaire;
- Favoriser l'accès à une saine alimentation;
- Promouvoir la saine alimentation;
- Renforcer le maillage régional.

Pour en savoir plus: http://credemontreal.qc.ca/wp-content/uploads/2014/03/brochure_SAM.pdf

AU NIVEAU RÉGIONAL, DES POLITIQUES SUR LE SYSTÈME ALIMENTAIRE DURABLE POURRAIENT ÊTRE DÉVELOPPÉES EN PLUS DES INSTRUMENTS DE PLANIFICATION QUE SONT LES PLANS MÉTROPOLITAINS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (PMAD) DES COMMUNAUTÉS MÉTROPOLITAINES, LES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (SAD) DES MRC ET LES PLANS DE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE AGRICOLE (PDZA) .

EXEMPLE

CHARTRE ALIMENTAIRE

Cultivé à Côte-Saint-Luc: une charte alimentaire municipale pour des aliments sains et abordables

La Ville de Côte-Saint-Luc a adopté, en 2013, une charte alimentaire qui favorise l'accès à des aliments sains et abordables pour tous les résidents.



Source: <http://veilleaction.org/fr/la-veille/alimentation/2807-cultive-a-cote-saint-luc-une-charte-alimentaire-municipale-pour-des-aliments-sains-et-abordables.html>

Pour en savoir plus:
<http://www.cotesaintluc.org/fr/cultiveaCSL>

Stratégies d'action pour soutenir la saine alimentation

Différentes stratégies d'action pour soutenir la saine alimentation sont exposées dans les sections portant sur le pouvoir de planification et de réglementation. Il en va de même avec la section portant sur les interventions directes, en raison des pouvoirs dont disposent les municipalités notamment en matière d'aménagement, d'urbanisme, de développement économique local et d'activités communautaires. Agissant à titre d'acteurs locaux, les municipalités sont souvent impliquées lorsque des occasions favorables se présentent pour faciliter les circuits courts par la mise en place de marchés publics ou pour faciliter l'agriculture de proximité. Elles mettent à contribution, par exemple, les toits de leurs bâtiments publics, les parcs, les espaces verts ou les plates-bandes de l'emprise publique pour cultiver des légumes et des fruits frais. Ces initiatives peuvent être, ou non, inscrites dans une politique ou un programme en particulier. Néanmoins, une politique sur la saine alimentation et le système alimentaire durable offre un cadre utile pour développer des actions cohérentes et pérennes. Une politique nécessite au préalable un état de situation comprenant les différents acteurs du système, un inventaire des lieux actuels et projetés de production et d'approvisionnement, la réglementation en vigueur, de même qu'une évaluation des forces et des faiblesses du système alimentaire régional. Une consultation des parties prenantes est essentielle. Un conseil de politique alimentaire constitue aussi un autre levier pour suivre le déploiement de la politique à différentes échelles (MRC, municipalités) auprès des acteurs privés, publics et communautaires.

Les politiques sur l'alimentation saine et le système alimentaire peuvent donner des directives sur :

- l'agriculture urbaine;
- le développement de jardins communautaires;
- les mesures pour faciliter les circuits courts entre producteurs et consommateurs;
- l'établissement de marchés maraichers;
- l'offre alimentaire dans les établissements publics et lors des événements financés par la municipalité;
- les activités de transformation offrant des aliments contenant peu de gras, de sel et de sucre, et adaptés à un menu équilibré;
- Les campagnes de promotion et d'information sur la saine alimentation;
- Les mesures physiques pour rendre plus agréables les lieux de consommation alimentaire;
- Les balises pour améliorer l'accessibilité alimentaire saine dans la planification urbaine et la réglementation.

Quelques définitions¹²⁹

Reconnus comme étant une extension des activités de production et de transformation à la ferme, et aussi comme un service à la communauté, les **marchés publics** favorisent les échanges directs entre les citoyens et un regroupement significatif de producteurs agricoles et de transformateurs artisans de l'agroalimentaire. D'ailleurs, ces derniers y occupent une place prépondérante. Le marché public maintient des liens officiels avec la municipalité et est en activité sur une période déterminante pour ses membres, qui en assurent la pérennité.

Les **marchés ambulants** sont des dispositifs mobiles de distribution de fruits et légumes, en particulier dans les secteurs où les aliments nutritifs sont difficilement accessibles.

Un **jardin communautaire** est composé de plusieurs parcelles individuelles (aussi appelées lots, lopins ou jardinets), habituellement réservées aux résidents du secteur. Les parcelles sont attribuées à des personnes qui les cultivent individuellement, chacune de leur côté. En général, ces espaces cultivables sont loués sur une base annuelle, pour une somme le plus souvent accessible à toutes les bourses. Les jardins communautaires sont habituellement mis en place par la municipalité dans une

optique récréative et de loisir, ce qui ne les empêche pas de jouer un rôle structurant dans les secteurs.

Un **jardin collectif** est une parcelle de terre unique sur laquelle un groupe de personnes s'organise et se partage les responsabilités en vue d'y produire des aliments qui seront partagés lors de la récolte ou remis partiellement à des organismes communautaires œuvrant auprès des populations défavorisées. Historiquement développées dans une optique d'autonomie et de sécurité alimentaire (intervention sociale), de lutte contre la pauvreté et de militantisme écologique (sauvegarde d'espaces verts), les missions des jardins collectifs ont toutefois tendance à se diversifier.

L'**agriculture urbaine** est aussi un terme couramment utilisé pour désigner toute production d'aliments sur le territoire d'une ville. Elle se caractérise notamment par des pratiques culturelles intensives sur de petites surfaces, une implication importante de la communauté et une relation étroite avec le cadre bâti existant. Les jardins collectifs et les jardins communautaires, lorsque réalisés en milieu urbain, sont donc des formes d'initiatives d'agriculture urbaine. L'agriculture urbaine dans les secteurs défavorisés représente une façon adaptée de réaliser des jardins au cœur des secteurs urbains où les îlots de verdure se font rares.

Un **centre alimentaire communautaire** est un espace ouvert à la communauté qui regroupe des activités de production, de transformation, de distribution, de consommation, d'éducation et de concertation à l'échelle locale. Les membres de la communauté, peu importe leur niveau de revenu, s'y rassemblent pour cultiver, cuisiner, apprendre et partager autour du thème de la nourriture. En plus de répondre aux demandes d'aide alimentaire d'urgence dans un climat invitant, ces centres sont des lieux d'engagement citoyen et de reprise en charge collective qui contribuent globalement à un meilleur accès aux aliments nutritifs.

CIRCUITS COURTS DE COMMERCIALISATION : DÉFINITION

« On est en présence d'un circuit court lorsqu'il y a tout au plus un intermédiaire dans la distribution entre l'entreprise de production ou de transformation et le consommateur ou la consommatrice. Il existe deux types de circuits courts, soit la vente directe et la vente indirecte. » (MAPAQ 2012)
Les marchés publics, les kiosques à la ferme, l'agriculture soutenue par la communauté (paniers de légumes) sont des exemples de circuits courts (Équiterre 2012).

Source: Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ)

Source: http://www.equiterre.org/sites/fichiers/axe_prix.pdf

EXEMPLE

POLITIQUE ALIMENTAIRE DANS LES MUNICIPALITÉS

Des municipalités se sont dotées de politiques alimentaires pour encadrer leur offre et promouvoir la saine alimentation sur leur territoire :

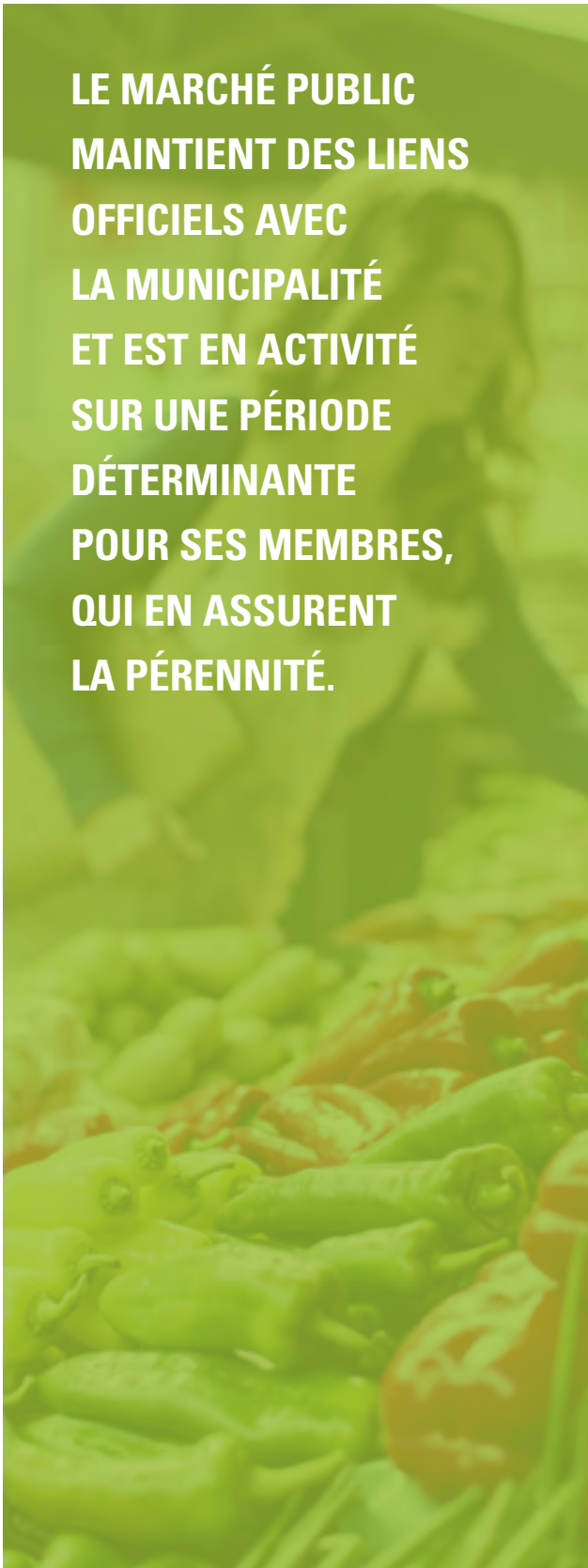
Pour en savoir plus :

Ville de Sherbrooke

https://www.ville.sherbrooke.qc.ca/fileadmin/fichiers/Mairie/plansstratpol/Politique_alimentaire_brochure_Ville_site.pdf

Ville de Gatineau

http://www.gatineau.ca/docs/la_ville/administration_municipale/politiques_vision/politique_alimentaire/politique_alimentaire.fr-CA.pdf



**LE MARCHÉ PUBLIC
MAINTIENT DES LIENS
OFFICIELS AVEC
LA MUNICIPALITÉ
ET EST EN ACTIVITÉ
SUR UNE PÉRIODE
DÉTERMINANTE
POUR SES MEMBRES,
QUI EN ASSURENT
LA PÉRENNITÉ.**

Programmes municipaux

Les municipalités peuvent élaborer des programmes comportant des interventions à réaliser ou des mesures destinées à leurs arrondissements ou à des organisations externes. Des critères, des obligations et un financement accompagnent habituellement le programme.

AMÉLIORER L'OFFRE ALIMENTAIRE EN MILIEU RURAL : DES PROGRAMMES PROMETTEURS

« Des interventions ciblées en vue de favoriser la saine alimentation en milieu rural, tant dans les restaurants que dans les épiceries, constituent une approche prometteuse, indique une rare étude réalisée sur ce sujet. »

« C'est dans le comté de Waupaca, au Wisconsin, que s'est déroulé ce projet pilote nommé Waupaca Eating Smart (WES). Les stratégies utilisées consistaient à accroître la disponibilité des aliments sains, à identifier les points de vente, à faire la promotion de saines habitudes alimentaires, à distribuer des autocollants, ainsi qu'à agrémenter les menus d'informations et de conseils. Les restaurateurs et les épiciers qui participaient au projet WES s'engageaient à promouvoir au moins trois de ces initiatives, en plus de collaborer à l'évaluation du programme. »

Source: veilleaction.org

Pour consulter l'article et les références de l'étude:

<http://www.veilleaction.org/fr/la-veille/alimentation/2583-ameliorer-offre-alimentaire-en-milieu-rural-des-avenues-prometteuses.html>

EXEMPLE

PROGRAMME D'IMPLANTATION DE RUES PIÉTONNES OU PARTAGÉES

La Direction des transports de la Ville de Montréal a développé le programme des rues piétonnes ou partagées afin de consolider le caractère piétonnier de certains secteurs urbains. Un soutien technique et financier est offert après un appel de proposition auprès des arrondissements. Des mesures temporaires sont implantées dès la première année, que ce soit des fermetures de rues, l'installation de placotoirs, du marquage au sol, du mobilier urbain ou de loisirs actifs, etc.

Source: http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99645644&_dad=portal&_schema=PORTAL



Crédit photo : Ville de Montréal

EXEMPLE

MOUVEMENT VÉLOSYPATHIQUE DE VÉLO QUÉBEC

Le Mouvement vélosympathique est un programme de certification pour les collectivités et les organisations qui mettent en place des programmes et une série de mesures pour soutenir la pratique du vélo.

Le processus de certification s'articule autour de cinq axes essentiels à l'implantation d'une culture du vélo :

- Environnement : les aménagements et les équipements urbains permettant la pratique du vélo;
- Éducation : les programmes d'éducation assurant la sécurité et le confort des cyclistes;
- Encouragement : les mesures incitatives et les actions de promotion invitant les gens à enfourcher leur vélo;
- Évaluation et planification : les processus visant à mesurer les résultats et à se doter de plans d'action;
- Encadrement : les réglementations et les programmes faisant en sorte que cyclistes et automobilistes répondent de leurs actes.



**PROGRAMME DE SOUTIEN ET
DÉMARCHE DE CERTIFICATION**
pour les collectivités et les organisations

Source: velosympathique.com

EXEMPLE

TRANSPORT COLLECTIF

Des municipalités situées dans des MRC rurales ont développé des stratégies de transport collectif pour desservir leur population.

Pour en savoir plus :

- <http://www.mrc-beauharnois-salaberry.com/fr/services-de-la-mrc/developpement-rural/transport-collectif-rural>
- <http://www.transportcollectifjoliette.com/>

Programmation d'activités

Les municipalités offrent habituellement une programmation d'activités physiques de loisirs et de sport. Elles peuvent aussi s'associer à des organismes pour leur offre de services. Une analyse de besoins prenant en compte les réalités des différents groupes économiques et sociaux tels les femmes, les adolescents, les aînés et les familles à faibles revenus est souvent nécessaire pour compléter le portrait des besoins et proposer une programmation adaptée.



Crédit photo : Shutterstock

AMÉLIORER L'ACCÈS AUX LOISIRS ACTIFS ABORDABLES POUR LES FAMILLES À FAIBLES REVENUS

L'organisme Accès-Loisirs Québec aide les organisations municipales et de loisirs à identifier les activités et les plages horaires disponibles dans les municipalités pour les offrir aux personnes défavorisées. De plus, un projet de centrale d'équipements de loisirs a été mis sur pied pour les ménages à faible revenu afin de recueillir du matériel sportif usagé en bon état et le redistribuer aux personnes dans le besoin.

Pour en savoir plus : <http://www.accesloisirsquebec.com>

EXEMPLE

VICTORIAVILLE – HOP LA VILLE

La Ville de Victoriaville a mis en place l'initiative Hop la Ville afin d'encourager le mode de vie physiquement actif. Les trois sphères d'activités sont les suivantes :

- **Action** (activités pour bouger et découvrir ce qui vous anime)
- **Équilibre** (conférences et ateliers pour retrouver l'équilibre au quotidien)
- **Alimentation** (formations visant l'adoption d'une saine alimentation)



« Les villes investissent massivement pour améliorer la qualité de leurs infrastructures. Or il revient aux villes d'investir également dans la santé de leurs citoyens en favorisant l'accessibilité de leurs infrastructures. »

Source : hoplaville.com

Collaborations et ententes

Les municipalités établissent régulièrement des ententes avec d'autres organisations ou d'autres municipalités pour optimiser leur programmation et l'utilisation des différentes installations. Par exemple, sont organisée en collaboration :

- les galas et activités de reconnaissance des bénévoles;
- le développement de programmations d'activités par les organismes communautaires de loisirs, les associations sportives et les municipalités;
- les projets de Patinoire Bleu Blanc Bouge avec le club des Canadiens de Montréal et les différentes municipalités;
- les prêts et ententes de partage avec les écoles ou les organismes communautaires;
- le prêt d'installations avec les écoles ou avec les organismes communautaires;
- les partenariats dans le cadre des Tables de concertation en sécurité alimentaire, des Tables de quartier ou des comités de développement social;
- la signature d'ententes pour le partage des infrastructures avec les commissions scolaires ou les écoles, les groupes communautaires, d'autres municipalités ou des corporations privées.

EXEMPLE

PROGRAMME DÉFI 5/30

Le programme Défi 5/30 volet Municipalité et familles offre aux municipalités de s'inscrire à cette campagne nationale qui vise la promotion des SHV. Les municipalités peuvent proposer des projets qui visent la création d'environnements favorables aux SHV. Des prix de reconnaissance sont attribués annuellement.

Source: <http://www.defisante.ca/fr/municipalites/municipalites-et-familles-c%27est-quoi>

Interactions avec d'autres environnements, les stratégies d'action: pouvoir d'élaborer des politiques et des programmes

La municipalité qui utilise son pouvoir d'établir une programmation en activité physique de loisirs et de plein air cible l'environnement physique où se déroulera la pratique d'activités physiques en question. Néanmoins, la tarification des activités constitue un enjeu relevant de l'environnement économique, tout comme celui d'offrir des plages horaires pour la pratique libre ou des activités physiques adaptées aux goûts des adolescentes, souvent moins actives que les garçons. Les environnements économique et socioculturel sont alors en cause. Les ententes intermunicipalités ou interorganisations pour une offre de services complémentaire ou une programmation partagée tout comme l'échange de locaux et l'utilisation commune d'installations touchent quant à eux les environnements politique et économique.

Les politiques sur l'alimentation saine et le système alimentaire peuvent comporter des directives portant sur l'environnement physique (par ex. structuration spatiale des points de production et

d'approvisionnement), mais aussi les facteurs socio-culturels et économiques à prendre en compte ou à développer dans les projets de jardins communautaires. Il en va de même de l'offre alimentaire dans les établissements municipaux et lors des événements financés par la municipalité, ou de la participation à des campagnes de promotion et d'information sur la saine alimentation.

Les politiques sur les SHV comportent habituellement une analyse des conditions issues de l'environnement physique, politique et économique qui doivent être réunies pour créer des environnements favorables. Un volet sur les campagnes de sensibilisation pour transformer les habitudes et les normes sociales est souvent inclus. Les politiques familiales ou la politique Municipalité amie des aînés recommandent des actions qui s'inscrivent dans l'environnement économique, socioculturel ou physique et qui peuvent avoir un effet sur les SHV des clientèles visées.

[ID] INTERVENTIONS DIRECTES DANS L'ESPACE PUBLIC

Le pouvoir de planification et de réglementation et celui regroupant les politiques et la programmation présentés précédemment assurent l'intégration de principes visant, par exemple, les objectifs suivants : la consolidation de l'urbanisation; une diversité des usages du sol compatibles à proximité des résidences; l'accessibilité en transport collectif et actif aux lieux d'approvisionnement alimentaire; la connectivité des rues et des réseaux cyclables et piétonniers sécuritaires desservant les principaux lieux utilitaires ou d'intérêts; la programmation d'activités physiques adaptées aux nouvelles réalités de familles; etc. Cette démarche, bien qu'essentielle, ne permet pas de représenter l'ensemble des actions posées par les municipalités visant à favoriser l'adoption de SHV. Les interventions directes dans l'espace public, présentées dans ce chapitre portant sur les pouvoirs municipaux, constituent le dernier regroupement de leviers d'actions dont disposent les municipalités pour agir concrètement vers la création et le maintien d'environnements favorables. Ces interventions directes regroupent principalement les mesures physiques appliquées dans les espaces publics (fonctionnalité, confort et sécurité); l'entretien des infrastructures et des équipements; la promotion reliée à différents événements ou la mise en valeur de services offerts par la municipalité.

POUR QUE L'ENVIRONNEMENT BÂTI SOIT PROPICE AU MODE DE VIE PHYSIQUEMENT ACTIF ET À LA SAINE ALIMENTATION, IL DOIT AUSSI ÊTRE L'OBJET D'INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DE LA RUE, DU SITE ET DE L'ÎLOT.

Les interventions directes dans l'espace public font partie du rôle et des responsabilités auxquelles s'affairent les municipalités au quotidien. Elles permettent d'opérationnaliser une planification, une politique ou un plan d'action élaboré au préalable. Ces interventions ne sont pas toujours encadrées par des exercices de planification, mais elles peuvent néanmoins susciter un engouement, dépasser l'aménagement strict de la voirie et devenir des références innovantes au profit du mode de vie physiquement actif et de la saine alimentation. Les initiatives sont nombreuses : marquage au sol original, place publique réalisée en partenariat avec un organisme privé (voir exemple Tapeo — place publique), déneigement prioritaire autour des écoles, pianos publics, plan d'eau exploité pour différentes utilisations, collecte des déchets près des commerces, marchés publics et agriculture urbaine, événements pour faire bouger la population, etc. Pour que l'environnement bâti soit propice au mode de vie physiquement actif et à la saine alimentation, il doit aussi être l'objet d'interventions à l'échelle de la rue, du site et de l'îlot. De plus, cet environnement doit intégrer un certain nombre de principes afin de soutenir les SHV.

Comme il n'existe pas d'outils ou d'instruments formels (par ex. un plan d'urbanisme) pour entamer la description des interventions directes, c'est à partir des trois grands axes des SHV (transport actif, activité physique de loisirs, de sport et de plein air, et saine alimentation) et des principes (partie 3) que seront traitées les réalisations possibles pour les municipalités.

EXEMPLE

TAPEO – PLACE PUBLIQUE

Une place publique a été aménagée au coin des rues Villeray et Lajeunesse, en partenariat avec des collaborateurs privés et la municipalité. Une voie de circulation a été réaffectée en placette publique. *« En partenariat avec l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, l'équipe du restaurant Tapeo dévoile, lors d'un événement célébrant ses dix ans d'existence, son nouveau projet de design sera aménagé dans le quartier de Villeray grâce à son Fonds Tapeo de design urbain. »*



Crédits photo : voir.ca

« Signée d'une grande mosaïque de couleurs au sol et habillée de balancelles, de tables à pique-nique, de bancs ainsi que d'une grande toile, la nouvelle place publique sera un lieu de rencontres, de discussions et de plaisirs pour les résidents et passants du quartier », comme le rappelle Anie Samson, mairesse de l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension.

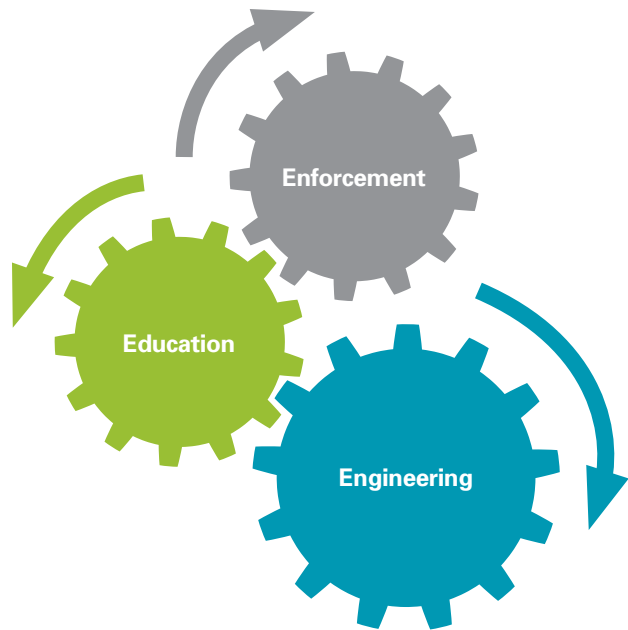
Soutenir le transport actif à l'échelle des rues et des ilots

L'aménagement des rues à échelle humaine et l'implantation de corridors de transport actif efficaces, continus et sécuritaires peuvent se concrétiser par une série d'interventions directes dans l'espace public. Certains quartiers ou secteurs détenant un bon potentiel piétonnier selon les indicateurs classiques (mixité des fonctions urbaines, densité, connexité, rues commerciales, etc.) sont souvent ceux qui reçoivent de grands volumes de circulation routière¹³⁰. Il est donc nécessaire de mettre en place, à l'échelle de la rue et des ilots, des mesures efficaces pour sécuriser les déplacements de tous les usagers de la route en portant une attention particulière aux piétons et aux cyclistes. Ces mesures se déclinent ainsi :

- Mesures physiques d'apaisement de la circulation;
- Aménagements améliorant le confort et la fonctionnalité des déplacements à pied et à vélo;
- Complémentarité du transport actif et du transport collectif;
- Mobilier urbain, ilots de fraîcheur et mesures de verdissement;
- Aménagements pour améliorer l'éclairage, la visibilité, la surveillance et l'accès à de l'aide afin d'augmenter le sentiment de sécurité pour les piétons et les cyclistes;
- Sécurisation des traversées d'agglomération et des entrées de ville.

Mesures physiques d'apaisement de la circulation

Les stratégies démontrées comme étant les plus efficaces pour la prévention des traumatismes se conceptualisent par le concept des 3E (*three E's: education, enforcement, engineering*), soit les mesures d'éducation aux comportements sécuritaires, les mesures de renforcement de l'application des lois et des règlements, et les mesures physiques d'ingénierie pour la réduction des volumes et des vitesses de circulation motorisée. Les interventions sur l'environnement bâti (mesures physiques d'ingénierie) sont réputées les plus efficaces^{42,131,132} par le fait qu'elles sont autoexécutoires, c'est-à-dire qu'elles ne demandent aucune action volontaire, motivée et spécifique pour être fonctionnelles. Elles protègent l'ensemble de la population de manière continue, nonobstant les caractéristiques individuelles comme l'âge, le sexe ou le revenu³⁹.



Source: 2 USDOT http://safety.fhwa.dot.gov/intersection/redlight/outreach/marketing/rlr_pps022509/long/

Les mesures d'apaisement ou de modération de la circulation (*traffic calming*) 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 rue »¹³³. L'adoption à grande échelle de ce type de mesures peut réduire jusqu'à 64 % les décès de cyclistes et jusqu'à 82 % les décès de piétons¹³⁴. De plus, ces mesures physiques augmentent les déplacements piétonniers et suscitent la perception d'une atténuation des problèmes du quartier¹³⁵.

Les mesures d'apaisement de la circulation se présentent selon deux types d'aménagements¹⁰⁰:

- les aménagements visant à réduire la vitesse des automobilistes, comme les avancées de trottoir, les dos d'âne allongés et les intersections surélevées;
- les aménagements visant à diminuer le volume de la circulation de transit en détournant la circulation (les entraves), comme les terrepleins diagonaux et les ilots de canalisation.

Avancées de trottoir



Crédit photo : Martine Laurin

Terreplein diagonal



Crédit photo : Martine Laurin

MESURES D'APAIEMENT DE LA CIRCULATION

« Le concept d'apaisement de la circulation [...] fait référence aux mesures d'ingénierie (dos d'âne allongés, saillies de trottoir, etc.) [...] et aux stratégies organisant leur mise en œuvre (zones de 30 km/h, zones de rencontre, etc.) qui visent à réduire les vitesses et/ou les volumes de circulation motorisée sur des voies de circulation. »

Source: Bellefleur et Gagnon 2011. *Apaisement de la circulation urbaine et santé*, CCNPPS, p. 1

LES MESURES D'APAISEMENT SUIVANTES AGISSENT SUR LES DÉTERMINANTS DES COLLISIONS, SOIT LE VOLUME DE CIRCULATION, LA VITESSE DES VÉHICULES ET LES CONFLITS ENTRE USAGERS¹³³ :

- déviations verticales;
- déviations horizontales;
- rétrécissements ou fermetures partielles de voies.

LES MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION PEUVENT AUSSI ÊTRE DÉFINIES SELON LEURS PROPRIÉTÉS^{136,42} :

- les dispositifs géométriques induisant un changement de trajectoire de la circulation afin de modérer la vitesse par des mesures physiques sur la chaussée ou en bordure (par ex. avancée de trottoir, chicane, îlot central, etc.);
- les dispositifs de résistance au sol pour réduire la vitesse (par ex. dos d'âne allongé, changement de revêtement telle une bande rugueuse, etc.);
- les dispositifs de signalisation pour alerter les conducteurs (par ex. marquage au sol, signalisation par panneau, aménagement paysager ou urbanistique par l'éclairage, les portes d'entrée, etc.);
- les mesures d'apaisement de la circulation pouvant être implantées selon une approche par points noirs (*black spot*), qui ciblent les lieux spécifiques et fortement accidentogènes, ou l'approche sectorielle (*area-wide*), qui recommande l'implantation de mesures sur un grand nombre de rues d'un secteur ou d'un quartier afin d'atténuer les biais systématiques de conception favorisant la circulation motorisée au détriment du transport actif.

Certaines municipalités ont développé des concepts d'aménagement assurant la fonctionnalité, le confort et la sécurité des déplacements actifs dans les rues et les voisinages. Ces approches englobent des mesures d'apaisement de la circulation et visent la réduction des vitesses ou des volumes de circulation motorisée sur les voies de circulation ainsi qu'un meilleur partage de la rue. En voici quelques exemples.

Espaces piétons avec ou sans partage de la route avec les automobiles

- a) **Espace piéton seulement** : Cette approche peut se traduire par une rue piétonne bordant un îlot ou quelques îlots; un ensemble de rues interconnectées dédiées essentiellement à la circulation non motorisée; une plaza piétonne, soit une rue piétonne où les rues perpendiculaires restent ouvertes aux autos; une allée ou un sentier hors rue pour les piétons. La réglementation municipale est variable quant à la circulation à vélo sur les espaces piétons (par ex. marcher à côté du vélo ou permettre de circuler sur le vélo).
- b) **« Woonerf » ou « Home Zone »** : C'est une rue locale ou un voisinage où la priorité est donnée au transport actif. Dans ces zones, la circulation automobile est modérée par des aménagements de la géométrie de la chaussée, une limite de vitesse réduite, du mobilier urbain, des plantations.

Woonerf Saint-Pierre



Crédit photo : Éric Robitaille, INSPQ

c) Zone 30 : C'est l'établissement d'une zone de circulation où la vitesse est uniformément restreinte à 30 km/h. S'y côtoient les marcheurs, les cyclistes et les automobilistes, mais la priorité est donnée aux déplacements actifs. Les zones 30 km/h les plus efficaces sont celles qui allient une réglementation de vitesse avec des aménagements physiques cohérents qui favorisent le respect de cette limite de vitesse tout en maximisant le confort des piétons. Les traversées piétonnes, les intersections et les entrées de zone sont l'objet d'un traitement particulier allant de la qualité esthétique des revêtements à l'implantation de trottoirs en saillie, en passant par l'aménagement paysager.

d) La rue intégrale « Complete Street » : Ce concept est conçu dans le but de sécuriser les déplacements actifs et de répondre aux besoins de tous les usagers de la route, peu importe leur âge et leurs capacités : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, usagers du transport en commun, automobilistes, etc. Ces aménagements (par ex. trottoirs larges, voies réservées pour le transport collectif, bandes cyclables, traverses surélevées aux intersections, îlots refuges, etc.) délimitent l'espace en fonction des usagers en offrant aux usagers plus vulnérables tels les piétons et les cyclistes des réseaux qu'ils leur sont propres, séparés des voitures¹³⁷.

Rue intégrale



Crédit photo : National Complete Streets Coalition

POUR EN SAVOIR PLUS

- ASSOCIATION DES TRANSPORTS DU CANADA (1998).
Guide canadien d'aménagement de rues conviviales
- MAMOT (2011).
L'aménagement et l'écomobilité
- VÉLO QUÉBEC (2010).
Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes
- INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS; United States Federal Highway Administration (1999).
Traffic calming: State of the Practice
- BELLEFLEUR ET GAGNON (2011).
Apaisement de la circulation urbaine et santé, revue de littérature, CCNPPS

Aménagements améliorant le confort et la fonctionnalité des déplacements à pied et à vélo

Les voies de déplacement pour les piétons influencent les conditions de marche. Ainsi, la présence de trottoirs aurait un impact positif sur la marche et le vélo (Giles-Corti et Donovan 2002, Reed *et coll.* 2006)^{120,138}. La présence de trottoirs augmenterait de 47 % les marches de 30 minutes au moins cinq fois par semaine (Sallis *et coll.* 2009)¹³⁹. Le trottoir et les allées devraient disposer d'un corridor piétonnier d'une largeur d'au moins 1,8 m pour augmenter l'achalandage et faciliter les déplacements des piétons et des personnes en fauteuil roulant, entre autres. Ce corridor devrait être libre d'obstacles et présenter un revêtement en bon état. Les bateaux pavés au carrefour des rues doivent être aménagés selon les principes de l'accessibilité universelle et entretenus régulièrement.

VOIES PIÉTONNES

Une voie piétonne et un trottoir devraient mesurer au moins 1,8 m pour permettre le passage de deux fauteuils roulants ou de deux poussettes d'enfants en parallèle¹⁴⁰. Il est recommandé d'y ajouter un espace tampon d'au moins 0,9 m pour les plantations et le mobilier urbain. Sur les artères commerciales et les rues à fort débit piéton, l'espace dédié aux déplacements pourrait mesurer 2,4 m et plus.

La Charte du piéton de Montréal recommande même des voies piétonnes d'une largeur de 3,5 à 6 m (incluant l'espace tampon et celui alloué au mobilier urbain), selon le niveau d'achalandage piétonnier (par ex. rue commerciale).

Un paysage urbanisé agréable, des rues bien éclairées avec des bâtiments construits en continuité et possédant des façades agréables peuvent stimuler l'intérêt d'y marcher^{130,141,142}. L'élimination des murs aveugles, la réduction de la place occupée par les stationnements et l'établissement de « *parklet* » sur la chaussée ou de placettes sont suggérés. La présence d'arbres et le couvert végétal en général peuvent, en plus de contribuer à l'esthétique du paysage, favoriser le confort des piétons en rafraîchissant l'air ambiant.

EXEMPLE

« PARKLET »

Projet-pilote Place De Castelnau

Un « parklet » est une place publique (placette) aménagée pour transformer un espace normalement dédié au stationnement en une halte urbaine.



Crédit photo : Martine Laurin

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

L'accessibilité universelle est « *la caractéristique d'un produit, procédé, service, information ou environnement qui, dans un but d'équité et dans une approche inclusive, permet à toute personne de réaliser des activités de façon autonome et d'obtenir des résultats identiques.* » (Société Logique).

« [...] *Au cours de sa vie, toute personne est susceptible de connaître des limitations temporaires ou permanentes sur les plans moteur, visuel, auditif ou cognitif. C'est alors que l'environnement peut présenter de nombreuses entraves aux gestes quotidiens, ainsi qu'à la participation sociale et citoyenne.* » (Ville de Montréal) La Ville de Montréal s'est dotée d'une politique sur l'accessibilité universelle. Pour réduire ou éliminer ces obstacles, elle agit sur quatre axes relevant de ses compétences :

- architectural et urbanistique;
- programmes, services et emplois;
- communications municipales;
- sensibilisation et formation.

Source: <http://ville.montreal.qc.ca/>
<http://www.societelogique.org>

Le concept d'accessibilité universelle peut être intégré dans les dimensions physiques, politiques, socioculturelles et économiques de l'approche des environnements favorables à la santé. Les municipalités, en utilisant leurs pouvoirs dans leurs champs de compétences, peuvent intégrer les principes de l'accessibilité universelle.

Un environnement favorable aux déplacements à bicyclette comprend des aménagements favorisant la sécurité routière (par ex. mesures d'apaisement de la circulation motorisée partageant la voie avec les cyclistes, et aménagements pour la sécurité et la fonctionnalité aux intersections), un réseau de voies cyclables continu reliant les lieux d'intérêt public et d'activités économiques, une bonne qualité de la chaussée (revêtement et localisation des ouvertures de canaux d'égouts) et la présence d'équipements de stationnement pour vélo¹⁴³. Les voies cyclables en site propre (séparées par une mesure physique de la circulation automobile) contribuent fortement à la sécurisation des déplacements à vélo et au sentiment de confort, suscitant ainsi une plus grande fréquentation¹⁴⁴.

Il existe plusieurs types d'aménagement cyclables :

- piste cyclable en site propre;
- bande cyclable sur la chaussée dont le couloir de déplacement est identifié par un marquage au sol;
- voie en chaussée partagée identifiée par un marquage au sol et où les vélos côtoient les autos sur le même espace;
- en milieu moins dense, accotements asphaltés adjacents aux autres voies de circulations, unidirectionnelles et délimitées par une ligne peinte au sol.

Bande cyclable et chaussée désignée



Crédit photo : Martine Laurin

Piste en site propre



Crédit photo : Martine Laurin

POUR EN SAVOIR PLUS

- VÉLO QUÉBEC. Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes
www.velo.qc.ca

MESURES PRISES PAR LES MUNICIPALITÉS AMIES DU VÉLO

Plusieurs villes européennes ont adopté des mesures efficaces pour favoriser le transport actif sécuritaire à vélo. Le nombre de blessés parmi les cyclistes a été réduit presque de moitié entre 1977 et 1997¹⁴⁵.

Six stratégies ont été appliquées selon différentes modalités. Parmi elles, on retrouve :

- 1 les mesures d'apaisement de la circulation à l'échelle des quartiers;
- 2 l'implantation de services sur la route pour les cyclistes (feux de circulation pour vélos, pistes cyclables, intersections donnant la priorité aux vélos, avenues pour vélos, garages pour vélos, supports à vélo dans les trains et les autobus);
- 3 le développement des voies cyclables (développement massif du réseau de pistes cyclables intégrées avec la planification du territoire et détenant plusieurs tronçons en site propre; voies réservées aux bus et aux vélos; voies accessibles aux autos, mais où les vélos sont prioritaires);
- 4 des aménagements qui incitent à la pratique du vélo (une organisation du territoire où mixité, densité et compacité-proximité ont prévalu, localisation moins apparente de stationnements, voies de mobilité douces dans les mégacentres commerciaux; mesures de sécurisation sur les viaducs et dans les tunnels);
- 5 les restrictions sur l'usage de l'auto (zones sans voiture, mesures de priorités aux vélos, frais pour le stationnement des automobiles);
- 6 un renforcement des lois et règlements (amende importante lors d'une violation du Code de la route par les automobilistes ou les cyclistes; assurance de l'automobiliste qui paie les dommages lors d'un accident avec un vélo).

Complémentarité du transport actif et du transport collectif

Les distances entre deux points de destination sont souvent trop importantes pour que les déplacements puissent s'effectuer à pied ou à vélo. Le transport collectif devient alors un choix potentiellement intéressant. Outre la qualité du service et de la desserte, l'aménagement d'interfaces fonctionnelles, conviviales et sécuritaires pour accéder au transport collectif est important. Différentes mesures à l'échelle de la rue et des ilots peuvent être implantées :

- Infrastructures de transport actif sécuritaire pour relier les lieux d'activités et de commerces aux arrêts de transport collectif;
- Implantation de mesures préférentielles pour le transport collectif;
- Installation de feux prioritaires pour les autobus (feux chandelles) permettant aux autobus de revenir dans la voie de circulation avant le flot de véhicules;
- Ajout de feux de circulation piétons et cyclistes aux carrefours munis de feux;
- Refuges pour piétons sur les artères;
- Aménagement de voies réservées aux véhicules de transport collectif (en rive ou en site propre); la vitesse commerciale des véhicules de transport collectif s'en trouve améliorée, contribuant ainsi à l'efficacité du service et favorisant une augmentation de son achalandage;
- Aménagement des accès et des aires d'attente;
- Intégration du transport actif avec les transports en commun (supports à vélo sur les autobus, espaces pour vélo à bord des wagons de métro et de train);
- Stationnements pour cyclistes aux arrêts, aux débarcadères et aux sites de correspondances.

Vélo station du métro Lionel-Groulx



Crédit photo : Éric Robitaille, INSPQ

Les conclusions des études réalisées à l'Université de Californie à Los Angeles (UCLA) relativement à l'aménagement sécuritaire des arrêts d'autobus proposent les pistes suivantes¹⁴⁶:

- La visibilité (perméabilité visuelle) et la présence de piétons sont importantes pour réduire le nombre de crimes;
- Les arrêts d'autobus ne devraient pas côtoyer les sites abandonnés, délabrés ou les bâtiments vacants, mais se trouver plutôt en face de bâtiments offrant une surveillance naturelle;
- Les abris devraient offrir un éclairage suffisant;
- L'aménagement des stationnements adjacents ou souterrains devrait minimiser les cachettes et maximiser la visibilité;
- L'entretien est un facteur clé démontrant que les propriétaires et les usagers ont à cœur l'endroit et y exerce une certaine surveillance;
- Des programmes pour assurer l'implantation et l'entretien du mobilier urbain et de l'éclairage devraient être mis en place;
- Les arrêts de transport collectif devraient être aménagés avec des équipements sécuritaires (tels des supports à vélo, des aribus, etc.) et du mobilier urbain attractif et confortable;
- Les stratégies de sécurité urbaine et routière devraient être étendues aux alentours de l'arrêt d'autobus ou du débarcadère.













Mobilier urbain et mesures de verdissements

Le mobilier urbain (par ex. bancs, poubelles, lampadaires, cabines téléphoniques, etc.) est habituellement implanté sur l'emprise publique. Les équipements de mobilier urbain améliorent le confort et la sécurité des espaces publics, tout en contribuant généralement à rehausser la qualité du paysage urbain. Le mobilier urbain doit être aligné dans le même axe pour faciliter son repérage par les personnes avec des handicaps visuels. Il doit être fonctionnel pour différents types de population, tout en s'harmonisant avec son milieu d'accueil. Il est souhaitable de compléter les aménagements par de la végétation et des plantations d'arbres que l'on s'assurera d'entretenir régulièrement afin de ne pas nuire à l'éclairage et obstruer le corridor piétonnier. Ces plantations constituent des îlots de fraîcheur tout indiqués au moment de la saison chaude.

**LES ÉQUIPEMENTS
DE MOBILIER URBAIN
AMÉLIORENT LE CONFORT
ET LA SÉCURITÉ DES
ESPACES PUBLICS,
TOUT EN CONTRIBUANT
GÉNÉRALEMENT À
REHAUSSER LA QUALITÉ
DU PAYSAGE URBAIN.**

APPROCHE DE GEHL

L'approche de Gehl considère les espaces publics (rues, places, installations publiques, etc.) comme un lieu de vie (*public space, public life*). Les 12 critères de qualité de l'espace permettent de considérer la perspective des piétons comme lunette d'analyse pour l'aménagement des rues et des espaces publics. L'échelle humaine est retrouvée, et l'aménagement est pensé pour le plaisir des yeux, le confort et la sécurité.

LA PROTECTION	<p>LA PROTECTION CONTRE LES ACCIDENTS ET LA CIRCULATION – SENTIMENT DE SÉCURITÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> protection des piétons élimination de la peur liée à la circulation 	<p>LA PROTECTION CONTRE LES CRIMES ET LA VIOLENCE – SE SENTIR EN SÛRETÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> domaine public animé regard sur la rue fonctions chevauchantes jour et nuit éclairage adéquat 	<p>LA PROTECTION CONTRE LES EXPÉRIENCES SENSORIELLES DÉSAGRÉABLES</p> <ul style="list-style-type: none"> vent pluie/neige froid/chaleur pollution bruit, poussière, lumière aveuglante 
LE CONFORT	<p>LES OPPORTUNITÉS POUR MARCHER</p> <ul style="list-style-type: none"> espace pour marcher aucun obstacle surfaces adéquates accessibilité adaptée à tous façades intéressantes 	<p>LES OPPORTUNITÉS POUR RESTER DEBOUT</p> <ul style="list-style-type: none"> effet de bord/espaces intéressants pour rester debout supports 	<p>LES OPPORTUNITÉS POUR S'ASSEOIR</p> <ul style="list-style-type: none"> espaces pour s'asseoir tirer profit des avantages : vue, soleil, gens places adéquates pour s'asseoir bancs pour se reposer 
LE PLAISIR	<p>LES OPPORTUNITÉS POUR REGARDER</p> <ul style="list-style-type: none"> distance de regard raisonnable champ de vision non obstrué vues intéressantes éclairage (la nuit) 	<p>LES OPPORTUNITÉS POUR PARLER ET ÉCOUTER</p> <ul style="list-style-type: none"> niveau de bruit bas mobilier urbain qui facilite la communication 	<p>LES OPPORTUNITÉS POUR JOUER ET FAIRE DE L'EXERCICE</p> <ul style="list-style-type: none"> invitations à la créativité, à l'activité physique, à l'exercice et au jeu jour et nuit en été et en hiver 
LE PLAISIR	<p>L'ÉCHELLE</p> <ul style="list-style-type: none"> les bâtiments et les espaces sont conçus à l'échelle humaine 	<p>LES OPPORTUNITÉS POUR PROFITER DES ASPECTS POSITIFS DU CLIMAT</p> <ul style="list-style-type: none"> soleil/ombre chaleur/fraîcheur brise 	<p>LES EXPÉRIENCES SENSORIELLES POSITIVES</p> <ul style="list-style-type: none"> design intéressant et souci du détail matériaux de qualité belles vues arbre, cours d'eau, végétation 

Source: Pour des villes à échelle humaine, Jan Gehl, Écosociété, Montréal, 2012.

Augmenter le sentiment de sécurité pour les piétons et les cyclistes

La satisfaction des usagers en regard des environnements favorables aux déplacements actifs dépend des aménagements physiques fonctionnels, mais aussi des perceptions et du sentiment de sécurité. Si certaines personnes ou certains groupes sociaux ressentent un sentiment d'insécurité lorsqu'ils circulent dans les rues, les parcs et les équipements publics, ils recourront moins à la marche et au transport collectif pour se déplacer. Selon les différents sondages réalisés au cours des vingt dernières années, le sentiment d'insécurité dans les lieux publics est une réalité vécue principalement par les femmes, les aînés et les jeunes de 12 à 17 ans¹⁴⁷⁻¹⁴⁹. Les statistiques officielles sur la criminalité sont relativement peu corrélées avec le sentiment de sécurité de la population. Ce dernier découlerait de la crainte de la criminalité, mais aussi de la perpétration d'incivilités physiques et sociales (par ex. déchets à la traîne, attroupement informel et bruyant, sollicitation financière sur la rue, intimidation dans un parc, etc.) et d'un aménagement du cadre bâti qui facilite les actes criminels ou réduit les possibilités d'obtenir de l'aide¹⁵⁰.

Au Canada, les résidents qui perçoivent que leur voisinage est le lieu de plus d'incivilités, accentuant ainsi leur perception du risque, ressentent plus d'insécurité lors de leurs déplacements le soir¹⁵¹. Les facteurs à la source de l'insécurité urbaine sont interreliés et sont sous la responsabilité de différents acteurs¹⁵². Cela justifie d'établir un diagnostic de la sécurité locale du quartier ou des lieux publics qui comprend plusieurs aspects de la sécurité urbaine et qui est établi en concertation.

DIAGNOSTIC DE SÉCURITÉ URBAINE

Il existe plusieurs guides méthodologiques pour établir le portrait de la sécurité urbaine dans les espaces publics des municipalités :

- La trousse pour des municipalités plus sûres de la Fondation Pinel :
<http://www.crime-prevention-intl.org/fr/publications/publication/article/la-cle-pour-des-municipalites-plus-sures.html>
- Documentation en ligne sur la promotion de la sécurité dans les communautés :
<https://www.inspq.qc.ca/expertises/securite-et-prevention-des-traumatismes/promotion-de-la-securite-dans-les-communautés>
- Rendre les villes plus sûres de l'Institut pour la prévention de la criminalité à Ottawa :
https://www.fcm.ca/Documents/reports/Making_Cities_Safer_Canadian_Strategies_and_Practices_FR.pdf

L'aménagement sécuritaire du cadre de vie peut contribuer à la prévention de l'insécurité urbaine et ainsi favoriser la pratique du transport actif. Six principes d'aménagement sécuritaire s'avèrent utiles et abordables pour identifier sur un site les problèmes dans l'aménagement de même que les solutions les plus pertinentes à y apporter. Basée sur la participation des groupes les plus touchés par le phénomène et sur les principes de la prévention situationnelle, cette approche aide les femmes et les hommes de différentes conditions à profiter des espaces publics de leurs municipalités.

Cette approche facilite aussi la collaboration entre les différents services municipaux et les partenariats avec les organisations locales institutionnelles et communautaires. Voici les six principes d'aménagement sécuritaire :

Les six principes d'aménagement sécuritaire :



Voir et être visible



Être dans des lieux animés



Vivre dans un lieu propre et accueillant



Agir ensemble



Être dans des lieux surveillés et pouvoir obtenir de l'aide



Savoir où l'on est et où l'on va

Source : Union des municipalités du Québec en collaboration avec le ministère de la Culture, des Communications et Condition féminine, Gouvernement du Québec (2009). Ma ville en toute confiance.

Ainsi, des lieux bien éclairés dans des quartiers avec une certaine mixité des fonctions favorisent les déplacements à pied¹⁵³. L'amélioration de l'éclairage contribue à diminuer la criminalité¹⁵⁴. Un large champ de vision, l'absence de cachettes et une signalisation facilitant l'orientation augmentent le sentiment de contrôle sur son environnement et favorisent le sentiment de sécurité. Une surveillance formelle apparente, un achalandage régulier et un bon entretien contribuent à rassurer les personnes qui fréquentent un espace public¹⁵⁵⁻¹⁵⁸. Ces éléments agissent comme courroie d'entraînement pour augmenter la fréquentation des lieux publics, car la population s'y sent en sécurité.

Embellir et sécuriser les traversées d'agglomération et les entrées de ville

Certaines municipalités sont traversées par des routes à fort débit d'autos et de camions et autorisent des vitesses élevées. Les déplacements actifs et l'accès aux résidences, aux commerces et aux services sont peu sécuritaires et conviviaux. L'approche de traversée d'agglomération peut être employée afin d'assurer une cohabitation plus équilibrée entre les autos et les camions en transit et les autres usagers voulant circuler et accéder aux fonctions qui bordent ces voies¹⁵⁹. Les mesures de réduction de vitesse, de signalisation, d'accès aux commerces, d'éclairage et d'aménagement pour améliorer les déplacements actifs font partie de cette approche. Le ministère des Transports du Québec dispose d'un programme pour guider l'implantation de cette approche¹⁶⁰.

POUR EN SAVOIR PLUS :

- <http://www.rues-principales.co/wp-content/uploads/2014/11/Ficheconseil19.pdf>
 - <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1135462.pdf>
 - http://www.paysage.qc.ca/activ/routes/rp_pdf/rp8.pdf
-

Soutenir l'activité physique de loisirs, de sport et de plein air

La pratique d'activités physiques sportives et de loisirs contribue à la qualité de vie, à la santé et au développement économique, social et culturel des communautés. Les municipalités ont le pouvoir d'influencer la pratique d'activités physiques de loisirs en offrant des environnements qui créent des occasions de bouger de façon régulière et qui diminuent les obstacles entravant sa pratique.

Disposant du pouvoir d'agir en matière de culture, de loisirs, d'activités communautaires et de parcs, les municipalités sont généralement reconnues comme les pourvoyeurs d'espaces, d'équipements et de soutien professionnel et financier. Les décideurs municipaux, souvent en partenariat avec différentes instances, peuvent intervenir directement par des actions inscrites ou non dans leur planification et leur programmation qui ont un effet pour bonifier les environnements favorables soutenant l'activité physique de loisirs, de sport et de plein air¹⁶¹.

Des enjeux et des défis se posent lors de la mise en place d'environnements favorables à l'activité physique de loisirs par les municipalités : la fragmentation du temps libre (par ex. rareté du temps libre, problèmes de conciliation travail-famille, changements dans la structure familiale), l'impact du temps libre sur l'implication de ressources bénévoles, le vieillissement de la population, l'organisation de l'activité physique de loisirs en milieu rural (par ex. manque ou mauvais entretien d'infrastructures de loisirs, absence de ressources humaines affectées à l'organisation et à l'animation des loisirs) et les défis que représente la collaboration entre les municipalités et le milieu scolaire¹⁶².

Sans être exhaustive, la liste qui suit présente les principes élaborés pour guider les actions ainsi que les différentes stratégies pouvant être mis en œuvre par les municipalités en ce qui a trait aux mesures physiques, à l'entretien de la voirie et des espaces publics et à la promotion de services.

Mesures physiques :

- Équipements publics et mobilier urbain adaptés, sécuritaires et propices à l'activité physique libre et organisée;
- Aménagement de places et espaces publics, de berges et de sentiers pédestres;
- Polyvalence et complémentarité des activités dans les parcs et installations de sport et de loisirs;
- En hiver, aménagement d'une colline de neige, d'une patinoire avec un abri chauffé à proximité, d'une piste cyclable déneigée, de tracés pour le ski de fond (par ex. dans les parcs);
- En milieu de travail, pour les employés municipaux, installation de douches et de vestiaires, de supports à vélo, instauration de pauses-exercices, organisation d'activités physiques à l'heure du dîner ou après le travail;
- Exploitation des plans d'eau pour différentes utilisations : baignade, canot, kayak, pêche, pédalo, etc.;
- Augmentation et signalement des points d'accès à l'eau potable;
- Aménagement de sentiers multifonctionnels;
- Application des principes d'aménagement sécuritaires aux installations;
- Gardiens de parc et d'installation.

Entretien :

- Programmes ou directives d'entretien de l'éclairage;
- Aménagement, entretien et accessibilité des parcs, des espaces naturels ou des sentiers en fonction des besoins des différentes clientèles (tout-petits, jeunes, adolescents, filles, aînés, immigrants);
- Entretien des lieux publics, des équipements et des installations (déchets, vandalisme, etc.);
- Application des normes de sécurité pour les installations et les aires de jeux (par ex. norme CAN/CSA Z614, recommandations INSPQ 2007).

Promotion :

- Organisation d'activités de reconnaissance pour les bénévoles;
- Participation à différentes campagnes de promotion de l'activité physique (par ex. Défi santé municipalités et familles);
- Ententes de coopération et d'accessibilité aux équipements, aux infrastructures et aux activités de loisirs.

Le projet Espaces de l'Alliance québécoise du loisir public (AQLP) a permis l'élaboration d'un Cadre de référence des parcs et autres espaces publics pour le jeu libre et actif, qui « vise à produire des outils et des formations pour faciliter la planification, la conception, l'aménagement, l'entretien et l'animation des espaces publics de jeu libre dans les parcs afin de favoriser le développement moteur des enfants ». Il s'adresse en priorité aux gestionnaires d'espaces publics du niveau municipal et « se veut un outil à la fois théorique et pratique pour faciliter la gestion des parcs et autres espaces publics à des fins récréatives en vue d'offrir aux jeunes davantage d'espaces de jeu libre et mieux contribuer à leur développement physique et social »¹⁶³.

PROJET ESPACES

Les conditions de succès visant à permettre aux jeunes et à leurs familles de bouger dans l'espace public sont distribuées sous les thématiques suivantes :

- les parcs;
- l'accessibilité;
- la sécurité;
- l'engagement politique;
- la coordination interservices;
- la concertation et la participation citoyenne.



Pour en savoir plus : <http://projetespaces.com>

Les mesures pour soutenir les déplacements sécuritaires à pied et à vélo à l'échelle de la rue et de l'îlot devraient aussi être appliquées dans le voisinage des installations d'activités physiques. L'entretien, particulièrement en hiver, devrait être plus systématiquement intégré aux pratiques de maintenance municipales afin de favoriser une utilisation optimale de ces infrastructures et équipements.

Soutenir la saine alimentation

Des interventions directes dans l'espace public peuvent être judicieusement déployées pour soutenir la saine alimentation :

Mesures physiques :

- Marché public saisonnier ou permanent, stable ou mobile;
- Jardin communautaire et collectif, agriculture urbaine, centre alimentaire communautaire;
- Kiosque de fruits et légumes et points de chute;
- Utilisation de terrains vacants (entente avec les propriétaires publics ou privés pour des usages temporaires);
- Utilisation de parcs, espaces verts, toits et plates-bandes de l'emprise publique;
- Prêt de locaux;
- Prêt de ressources (eau, terre, semences, etc.) pour implanter des jardins communautaires ou collectifs, des serres;
- Installation de locaux pour la transformation alimentaire de produits cultivés sur le site ou dans le quartier;
- Culture biologique et écologique (pratiques responsables, protection des ressources, réduction du gaspillage et des polluants);
- Installations de nouvelles fontaines, réfection et entretien de celles déjà existantes, ajout de dispositifs sur des bornes-fontaines (accès gratuit à l'eau potable dans les lieux publics);
- Espaces réservés à l'allaitement maternel dans les installations municipales;
- Décontamination de sols pour l'implantation de jardins communautaires.

Entretien :

- Espaces où l'installation de marchés publics est permise (eau potable, collecte des ordures, électricité, signalisation pour circulation sécuritaire);
- Espaces où l'installation de jardins communautaires et collectifs est permise (bac récupérateur de pluie, bac à compost, prêt de motoculteur);
- Fontaines d'eau.

Promotion :

- Alimentation responsable (consommation responsable de l'eau potable, réduction des pertes et du gaspillage alimentaires, consommation d'aliments esthétiquement imparfaits);
- Jardins collectifs et activités d'agriculture urbaine;
- Animation de jardins communautaires et collectifs et activités d'agriculture urbaine, aménagement comestible;
- Savoir-faire agricole;
- Activités éducatives (ateliers culinaires, cuisines collectives, etc.);
- Saine alimentation dans les camps de jour, les loisirs municipaux et les milieux de travail (employés municipaux);
- Environnements favorables dans le cadre du Défi santé municipalités et familles;
- Recyclage et compostage, consommation d'eau potable du robinet, achats locaux, etc.;
- Services offerts en ligne (campagne, dépliant, site Web);
- Services d'un jardinier coordonnateur.

EXEMPLE

AGRICULTURE URBAINE

Un projet d'agriculture urbaine sur un site de logement social s'est concrétisé, entre autres, par l'inauguration d'une miniserre urbaine.



Pour en savoir plus : <http://veilleaction.org/fr/la-veille/alimentation/2833-agriculture-urbaine-et-logement-social-inauguration-mini-serre-urbaine.html>

Interactions avec d'autres environnements, les stratégies d'action : pouvoir d'intervention directe

Les interventions directes que réalisent régulièrement les services municipaux touchent principalement l'environnement physique (par ex. aménagement de l'emprise publique, installation d'équipements, entretien). Néanmoins, les municipalités exercent aussi leur pouvoir d'intervention dans l'environnement économique en appliquant une tarification abordable ou gratuite pour son offre de services en activité physique, dans les prêts ou la location de locaux aux organismes (par ex. comité de cuisines collectives) et dans le coût de l'abonnement aux activités. Les municipalités peuvent aussi fournir un soutien financier aux organisations sans but lucratif de loisirs ou de développement social dans des projets de développement des communautés en lien avec les SHV ou pour une programmation adaptée aux besoins de la clientèle.

Les mesures d'amélioration de l'éclairage permettent d'augmenter le sentiment de sécurité et peuvent augmenter l'achalandage, ce qui peut contribuer à la vitalité sociale et économique des lieux publics et des commerces locaux. Il en va de même avec l'installation de mobilier urbain. L'entretien des rues et des voies cyclables été comme hiver oblige à une prise en compte de l'environnement économique (coûts et bénéfices économiques) et socioculturel (la norme sociale du transport actif en toute saison).

Il en va de même avec des interventions directes qui touchent l'environnement socioculturel. Des activités de reconnaissance des bénévoles sont typiquement organisées dans les municipalités afin de valoriser les bénévoles et encourager leur participation. De même, des campagnes de promotion du transport collectif et des déplacements actifs sécuritaires sont déployées. Ces campagnes, accompagnées de mesures concrètes sur l'environnement physique, pourraient augmenter la pratique de ces modes de déplacement et changer les normes sociales.

Tableaux des stratégies municipales: interventions directes

Transport actif

EXEMPLE

- Ville Saint-Laurent/Refuge piéton boulevard Marcel-Laurin
- Campagne « 100 % vigilant » de la Ville de Montréal
- Campagne « La rue pour tous » de Vélo Québec
- Campagne promotionnelle de la Ville de Sainte-Catherine sur les SHV
- Événements vélo pour les familles: Cyclovias
- PARK(ing) Day
- Défi santé 5/30 Équilibre auprès des familles
- Station de vélo à la gare Deux-Montagnes

Mesures physiques:

- Aménagement de places et espaces publics, de berges et de sentiers pédestres;
- Infrastructures de transport actif sécuritaires pour relier les lieux d'activités et de commerces;
- Mesures pour un réseau de liens formels entre les lieux d'intérêt et d'activités;
- Intégration du transport actif avec les transports en commun (supports à vélo sur les autobus, espaces pour vélo à bord des wagons de métro et de train);
- Mesures pour un meilleur aménagement de la rue pour les déplacements actifs sécuritaires (rues complètes, réduction des voies routières, rues piétonnes, « woonerf », zones de rencontre, zone 30, etc.);
- Réaménagement et entretien des trottoirs;
- Design urbain sur l'emprise publique;

- Mobilier et éclairage urbains;
- Stationnements pour vélos;
- Interventions pour sécuriser les intersections;
- Marquage au sol et signalisation;
- Apaisement de la circulation;
- Amélioration de la cohabitation des modes motorisés et actifs afin de réduire la sévérité des conflits entre usagers de la rue;
- Augmentation du sentiment de sécurité pour les piétons et les cyclistes;
- Réduction de la vitesse à 30 km/heure et moins;
- Refuges pour piétons sur les artères;
- Feux de circulation pour les piétons et les cyclistes;
- Îlots de fraîcheur, mesures de verdissement;
- Intégration du transport actif avec les transports en commun;
- Mesures de verdissement;
- Voies additionnelles aux intersections;
- Voies réservées aux autobus;
- Aménagement prenant en compte les principes d'accessibilité universelle.

Entretien :

- Entretien des voies cyclables;
- Aménagement et entretien des espaces adjacents au transport collectif (arrêts d'autobus);
- Entretien des rues et des espaces publics extérieurs (déchets, seringues, vandalisme, etc.);
- Programme ou directive d'entretien de l'éclairage.

Promotion

- Événements vélo pour les familles;
- Journée sans ma voiture, *parking day*;
- Semaine de la mobilité active.

Activité physique de loisirs, sport et plein air

EXEMPLE

- Projet espaces <http://projetespaces.com>
- Parcs de quartier à Beauceville
- Paniers de matériel récréatif et sportif dans les parcs de Stoneham
- Programmation d'activités variées du mouvement Hop la Ville à Victoriaville
- Politique de tarification des activités sportives à Acton Vale

Mesures physiques :

- Équipements publics et mobilier urbain adaptés, sécuritaires et propices à l'activité physique;
- Activités dans les parcs et installations de sport et de loisirs polyvalentes et complémentaires;
- En hiver, colline de neige aménagée, patinoire et abri chauffé à proximité, piste cyclable déneigée, tracés pour le ski de fond (par ex. dans les parcs);
- En milieu de travail, installation de douches et de vestiaires, instauration de pauses-exercices, session d'activité physique à l'heure du dîner, après le travail, etc.;
- Plan d'eau exploité pour différentes utilisations : baignade, canot, kayak, pêche, pédalo, etc.;
- Sentiers multifonctionnels;
- Application des principes d'aménagement sécuritaire aux installations;
- Gardien de parc et d'installation.

Entretien :

- Programme ou directive d'entretien de l'éclairage;
- Aménagement, entretien et accessibilité des parcs, des espaces naturels ou des sentiers en fonction des besoins des différentes des clientèles (tout-petits, jeunes, adolescents, filles, aînés, immigrants);

- Entretien des lieux publics, des équipements et des installations (déchets, seringues, vandalisme, etc.);
- Application des normes de sécurité pour les installations et les aires de jeux.

Promotion :

- Organisation d'activités de reconnaissance pour les bénévoles;
- Participation à différentes campagnes de promotion de l'activité physique;
- Ententes de coopération et d'accessibilité aux équipements, aux infrastructures et aux activités de loisirs.

Saine alimentation

EXEMPLE

- Côte Saint-Luc : Cultiver à Côte-Saint-Luc, une initiative d'agriculture urbaine
- Lévis : Les Jardins Claude-Gosselin, une source d'espaces verts et d'approvisionnement alimentaire
- Longueuil : des marchés ambulants pour favoriser les saines habitudes de vie
- Saint-Blaise-sur-Richelieu : des ateliers de cuisine pour les familles
- Amqui : virage santé au casse-croûte de l'aréna
- Sherbrooke : distribution gratuite de bouteilles d'eau à l'école pour lutter contre les boissons sucrées

Mesures physiques :

- Marché public saisonnier ou permanent, stable ou mobile;
- Jardin communautaire et collectif, agriculture urbaine, centre alimentaire communautaire;
- Kiosque de fruits et légumes et points de chute;
- Utilisation de terrains vacants;

- Utilisation de parcs, espaces verts, toits et plates-bandes de l'emprise publique;
- Prêt de locaux;
- Prêt de ressources pour implanter des jardins communautaires ou collectifs, des serres;
- Installation de locaux pour la transformation alimentaire de produits cultivés sur le site ou dans le quartier;
- Culture biologique et écologique;
- Accès gratuit à l'eau potable dans les lieux publics;
- Espaces réservés à l'allaitement maternel dans les installations municipales;
- Décontamination de sols pour l'implantation de jardins communautaires.

Entretien :

- Entretien des fontaines d'eau;
- Entretien des espaces où l'installation de marchés publics est permise;
- Entretien des espaces verts (jardins communautaires ou collectifs).

Promotion :

- Alimentation responsable;
- Jardins collectifs et activités d'agriculture urbaine;
- Animation de jardins communautaires et collectifs et activités d'agriculture urbaine, aménagement comestible;
- Savoir-faire agricole;
- Activités éducatives (ateliers culinaires, cuisines collectives, etc.);
- Saine alimentation dans les camps de jour, les loisirs municipaux et les milieux de travail (employés municipaux);
- Recyclage et compostage, consommation d'eau potable du robinet, achats locaux, etc.;
- Services offerts en ligne (campagne, dépliant, site Web);
- Services d'un jardinier coordonnateur.

INSTANCES DE RECOMMANDATION

Des représentants élus démocratiquement forment le conseil municipal et le conseil des maires de la MRC ou de la CM. Ces instances constituées d'élus adoptent les règlements, les politiques publiques et les programmes qui sont dans leur champ de compétence. Elles adoptent aussi un programme triennal d'immobilisation (PTI) qui prévoit la planification budgétaire des immobilisations majeures, ce qui a des incidences sur l'aménagement, le transport et les équipements.

Les municipalités et leurs élus sont accompagnés dans la réalisation de leurs compétences par différentes instances de consultation. Essentiellement, ces instances fournissent des avis au conseil et à l'administration municipale. Elles peuvent aussi amorcer des réflexions et produire des documents de travail sur différents sujets pertinents. De plus, certaines instances peuvent organiser des consultations publiques et proposer des recommandations. Ces instances font rapport de leurs travaux au conseil municipal. D'ailleurs, habituellement, au moins un élu municipal siège à chacune de ces instances. Ces instances sont des espaces politiques de consultation et de concertation qui devraient être sensibilisées à l'approche des environnements favorables. Elles peuvent influencer les décideurs municipaux pour la mise en place d'actions facilitant l'adoption des SHV par leur population.

Comité consultatif en aménagement

Certaines instances ont des pouvoirs habilitants et des balises pour sa composition ou son fonctionnement. Ces pouvoirs sont inscrits dans la loi et ensuite précisés dans un règlement adopté par les élus locaux. Le comité consultatif d'urbanisme (CCU) et le comité consultatif agricole (CCA) répondent à cette catégorie. Le CCU se rapporte au conseil municipal. Il fournit à celui-ci des avis pour des projets d'aménagement assujettis à une réglementation d'urbanisme discrétionnaire (par ex. dérogations mineures) et sur des amendements possibles à différents règlements, dont le règlement de zonage ou le plan d'urbanisme. Le CCA se rapporte au conseil de la MRC. Il fournit à la MRC des avis sur l'aménagement du territoire agricole, sur les besoins et les conséquences reliés aux activités agricoles. Ce comité de concertation et de consultation doit soumettre des recommandations lors de la révision du schéma d'aménagement et de développement.

Commission municipale thématique

Tous les comités ont un mandat et une régie interne institués par un règlement adopté par le conseil municipal ou le conseil de la MRC. Néanmoins, certaines instances sont constituées essentiellement selon des règles propres à chaque municipalité ou aux organisations membres. Plusieurs municipalités se sont dotées de commissions permanentes municipales pour différentes thématiques (par ex. le transport, les aînés, la jeunesse, la sécurité urbaine, les sports, etc.). Ces commissions composées d'élus avec ou sans représentants de la société civile étudient en profondeur certains dossiers et sont souvent les instigateurs de politiques municipales ou de projets qui contribuent directement aux environnements favorables aux SHV (par ex. volet alimentation et transport actif dans une politique, Municipalité amie des aînés, concertation des différents intervenants impliqués dans la production, la transformation, la distribution et l'offre alimentaires, etc.). Les commissions ou comités de type « ville ou village en santé » sont souvent, dans les petites municipalités, l'instance municipale mobilisatrice qui, avec l'aide des élus et de la direction générale, engage les diverses directions d'une municipalité à travailler de façon plus intégrée (par ex. loisirs, urbanisme, travaux publics-ingénierie, sécurité publique). La transversalité inter-services municipaux est un enjeu très important pour réaliser des environnements favorables aux SHV.

EXEMPLE

VILLE DE GATINEAU — COMMISSION GATINEAU, VILLE EN SANTÉ

Cette commission formée de 3 élus municipaux et de 14 représentants d'organisations publics, communautaires et privés a été formellement constituée à la fin des années 1990. Entre autres, la commission a soutenu la déclaration officielle d'engagement de la Ville de Gatineau pour intensifier les actions afin de créer des environnements favorables. La commission a introduit des mesures favorisant la pratique du vélo, la sécurité alimentaire et la sécurité urbaine tout en élaborant des documents de référence sur le transport collectif, la politique familiale, l'intégration des personnes handicapées ou la création d'espaces sans fumée.

Source: Commission Gatineau, Ville en santé. Bilan des réalisations des 25 dernières années de la Commission Gatineau, Ville en santé. http://www.gatineau.ca/docs/la_ville/comites_commissions/commission_gatineau_ville_sante/bilan_25_ans.fr

Conseil de politique alimentaire

Un conseil de politique alimentaire regroupe des représentants œuvrant dans les différents secteurs qui forment le système alimentaire régional (producteurs agricoles, transformateurs bioalimentaires, distributeurs de produits alimentaires, commerçants, municipalités, organismes de sécurité alimentaire, institutions de santé publique, organismes communautaires, etc.). Cette instance de concertation peut être portée par une MRC ou une ville, ou par une direction de santé publique, comme dans certaines villes canadiennes. Dans d'autres cas, la municipalité est un partenaire clé faisant partie du conseil de politique alimentaire porté par un conseil d'administration multisectoriel¹⁶⁴.

Les conseils de politique alimentaire effectuent des analyses des besoins, identifient des priorités, établissent les cadres de référence pour l'action, recommandent des actions, développent des projets et mettent en relation de concertation les différents intervenants impliqués dans la production, la transformation, la distribution et l'offre alimentaires sur le territoire. Ils contribuent à agir sur le système plutôt qu'à réaliser des interventions limitées ou à la pièce.

EXEMPLE

VILLE DE VANCOUVER « VANCOUVER FOOD POLICY COUNCIL »

Le conseil de politique alimentaire porté par la Ville de Vancouver regroupe plusieurs parties prenantes, dont les producteurs, des nutritionnistes, des responsables gouvernementaux et municipaux liés aux activités du système alimentaire. Le travail de concertation des intervenants vise à développer un système alimentaire régional qui est socialement juste, économiquement viable et environnementalement durable. Leurs actions ont permis l'implantation de programmes tels De la Ferme à l'école, des changements réglementaires et des mesures favorisant l'achat local de produits frais.

Source: <http://www.vancouverfoodpolicycouncil.ca/>

Participation à différents comités et instances non municipales

Les municipalités participent à différents regroupements ou délèguent des représentants professionnels ou élus à différents comités organisés par d'autres organisations œuvrant sur le territoire. Les tables de quartier, les regroupements sur les SHV sont des exemples de comités de travail auquel la municipalité assiste pour mieux comprendre les différentes réalités sur son territoire, adapter ses interventions, développer des actions en complémentarité avec les autres intervenants locaux et faire connaître ses initiatives et ses contraintes.



LES MUNICIPALITÉS, AU CŒUR DE L'ACTION !

Les municipalités se trouvent sans contredit au coeur de l'action, car elles disposent de leviers importants pour la création et le maintien d'environnements favorables à la santé.



PARTIE ⑤

Études de cas

L'étude de cas présentée ici est inspirée d'exemples concrets. Elle est analysée dans la perspective des environnements favorables aux SHV (dimensions physiques, économiques, socioculturelles et politiques) en fonction des pouvoirs municipaux et des stratégies d'action à différentes échelles élaborés dans le guide.

MISE EN CONTEXTE : MRC DE L'AVENIR

La région administrative du Beau Pays est composée de 6 MRC, 2 grandes municipalités de plus de 50 000 habitants et 38 municipalités dont la population varie de 7 800 à 29 000 habitants. Une MRC et deux municipalités de cette région ont été sélectionnées pour cette étude de cas didactique. La MRC de L'Avenir a une superficie de 485 km² et comprend 13 municipalités, dont les municipalités de Vraie Baie (69 000 habitants) et de L'Action (9 800 habitants). Une autoroute traverse la région, et six routes régionales sillonnent le territoire. Les activités industrielles et tertiaires sont concentrées dans les municipalités centrales de la région, tandis que les activités agricoles occupent une grande partie du territoire.

La municipalité de Vraie Baie est le pôle économique et de services de la MRC de L'Avenir. Toutefois, les citoyens qui résident à l'extérieur de la ville et qui ne disposent pas d'une voiture (par ex. ménages défavorisés, adolescents) peuvent difficilement se déplacer en transport collectif. C'est pourquoi beaucoup d'automobilistes se rendent à Vraie Baie en voiture solo. De même, les résidents de la petite municipalité de L'Action comme ceux de la plupart des autres municipalités de la région ont pris l'habitude de prendre leur voiture pour se rendre dans le village et pour mener les enfants à l'école. En effet, les abords de l'école ne sont pas suffisamment sécuritaires pour permettre aux enfants de s'y rendre à pied ou à vélo. De plus, la route principale est trop passante et elle est peu aménagée pour les déplacements actifs sécuritaires, ce qui la rend peu conviviale pour les piétons qui s'y aventurent.

La rue commerciale traditionnelle et le centre-ville où sont localisés plusieurs bâtiments institutionnels connaissent une perte d'achalandage et une dévitalisation. On observe une fuite des activités économiques vers les magasins à grande surface et les commerces et services établis dans les bandes commerciales en périphérie.

Plusieurs municipalités de la MRC connaissent des difficultés similaires pour maintenir le dynamisme de leur noyau villageois et conserver des commerces et des services de proximité. Par exemple, la municipalité de L'Avenir compte peu d'épiceries dans un rayon de deux kilomètres des secteurs résidentiels; quant à la nouvelle installation multisport de la municipalité, elle est située en bordure la voie rapide autoroutière, ce qui la rend peu accessible pour les jeunes et les personnes ne disposant pas d'une automobile.

Cas 1 : MRC de L'Avenir

Problématique

Les déplacements en transport collectif sont longs et peu fréquents. Il n'y a pas d'offre de service dans plusieurs municipalités. La MRC et les acteurs sociaux et économiques du territoire s'interrogent sur l'intérêt d'élaborer un plan de transport collectif inter-MRC.

Objectif

Développer le transport collectif dans le respect des besoins des MRC et développer une offre régionale qui permette de se déplacer partout dans la région du Beau Pays (à travers les six territoires incluant les milieux ruraux) pour ainsi :

- développer le transport interterritorial entre les six territoires de la région;
- contribuer aux activités économiques régionales;
- favoriser la participation citoyenne d'un plus large bassin de population (et indirectement réduire les inégalités sociales de santé);
- utiliser les investissements financiers en en transmettant la gestion et la répartition à des organismes existants plutôt qu'en créant une nouvelle corporation.

Démarche

En 2007, le comité de coordination du Consortium en développement social de Beau Pays tient une rencontre régionale qui réunit 25 personnes touchées par le dossier du transport collectif rural dans la région. Il ressort de cette rencontre que le transport collectif en milieu rural constitue un dossier actif pour plusieurs des MRC de la région et que les porteurs locaux de la mise en œuvre d'un service de transport collectif sont confrontés à plusieurs difficultés communes. Pendant deux ans, les organismes de transport collectif rural continuent de se concerter de manière informelle. En 2009, dans la foulée du nouveau programme de transport collectif régional du ministère des Transports du Québec (MTQ), un comité régional de transport collectif est mis en place, et un projet d'étude est déposé auprès du MTQ afin

d'évaluer les besoins et de trouver des solutions aux problèmes liés au transport collectif interterritorial.

Intégration aux pouvoirs municipaux

**Instance de recommandation :
Commission municipale thématique**

Comité régional sur le transport collectif

Le comité sur le transport collectif est composé en majorité d'élus, du Regroupement d'organismes de promotion pour personnes handicapées, de représentants des secteurs social, de l'emploi, scolaire, du transport, des représentants des ministères (MTQ et MAMOT) et des autorités organisatrices de transport (AOT). Le comité de mise en œuvre du plan d'action était composé des quatre corporations territoriales de transport collectif, d'élus et de représentants de la Société de transport. Ce même comité a engagé une ressource externe qui a comme mandat de préparer les rencontres avec des transporteurs majeurs et de produire l'appel d'offres, le contrat type, le plan de communication et la structure de financement. Le projet était financé par le Programme d'aide au développement du transport collectif du MTQ et par la défunte conférence régionale des élus (CRÉ) de la région.

**Planification et réglementation :
Plans directeurs**

Plan de transport collectif inter-MRC

Un plan de transport collectif impliquant trois MRC a été élaboré et adopté par les conseils des maires des MRC touchées. Désormais, le milieu rural (dont la municipalité de L'Action) et les deux grands centres de la région (dont Vraie Baie) sont interconnectés. Puisque la population se déplace en priorité pour des raisons de santé, pour les études, le travail et les loisirs ainsi que pour accéder aux services et aux centres d'approvisionnement, la desserte interterritoriale relie les principaux générateurs de déplacement de chacune des MRC/ville/agglomération. De plus, étant donné que les coûts de transport par autobus étaient considérés comme un frein à l'utilisation du transport collectif, une tarification basée sur l'intégration régionale a été privilégiée. Les services de transport collectif répondent

aussi à des critères d'accessibilité universelle. À cet effet, certains des minibus ont été adaptés pour en permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite.

En résumé, le projet a comporté une réflexion réalisée dans une démarche intersectorielle de même qu'une planification du transport incluant des interventions portant sur l'environnement physique (ligne de transport collectif, arrêts aménagés), socioculturel (accessibilité universelle) et économique (tarification). Les pouvoirs utilisés touchent la concertation des parties prenantes avec la MRC, la planification du transport et les interventions directes.

Cas 2 : Ville de Vraie Baie

Problématique

Le centre-ville de Vraie Baie présente certaines caractéristiques qui inquiètent la population et le conseil municipal : omniprésence de l'automobile (forte circulation, vitesse, larges stationnements sur des terrains vacants, etc.); intégration déficiente des réseaux piétons et cyclables dans la trame urbaine (limitant la fonctionnalité de ce type de déplacements); faible attractivité des commerces; absence de commerces alimentaires autres que deux dépanneurs, deux bars sportifs, un café, trois casse-croustes et deux restaurants de cuisine ethnique; dégradation de certains bâtiments; manque de mobilier urbain et de placettes pour profiter de l'ambiance du secteur. Ces éléments ont été documentés dans une étude réalisée par une firme mandatée par la municipalité pour mieux comprendre la dévitalisation du secteur. De plus, la Ville de Vraie Baie souhaite que le sentiment d'appartenance demeure, que les ménages se sentent à l'aise d'y faire leurs emplettes et d'y vivre; elle veut offrir un milieu de vie diversifié, convivial et sécuritaire.

Objectif

Dynamiser le centre-ville de la ville de Vraie Baie pour augmenter les activités commerciales et leur achalandage, la qualité des espaces publics et encourager les déplacements actifs.

La municipalité a décidé de développer une stratégie en plusieurs volets et de mobiliser une série d'intervenants économiques et sociaux pour revitaliser le centre-ville. Le Service de l'urbanisme et du développement durable de la municipalité a été chargé de coordonner le tout et de faire rapport régulièrement au conseil municipal.

Intégration aux pouvoirs municipaux

Instance de recommandation: Commission municipale thématique

Corporation de revitalisation de Vraie Baie

En lien avec l'objectif de dynamisation du centre-ville, une corporation de revitalisation a été créée en 2010. La Corporation de revitalisation de Vraie Baie est composée de commerçants du secteur, d'institutions, de groupes communautaires et de représentants de la municipalité. Sa principale mission est de dynamiser le centre-ville par des animations culturelles et des interventions concrètes. Le projet comportait de nombreux volets, dont la concertation et les partenariats, le développement économique et commercial, l'animation urbaine, la promotion et les améliorations physiques. Le travail a été fait en collaboration avec la population. Des consultations auprès des citoyens ont rapidement fait émerger les problématiques de sécurisation des déplacements actifs. Conséquemment, afin d'améliorer le potentiel piétonnier des rues, la municipalité, avec l'aide d'une firme d'ingénierie et grâce à des activités d'urbanisme participatif, a documenté les débits véhiculaires, l'achalandage piétonnier et cyclable, les intersections dangereuses, les besoins des citoyens, etc.

Planification et réglementation: Plans directeurs

Plan de déplacements local d'une municipalité

Le Service de l'urbanisme et du développement durable de la Ville de Vraie Baie a entrepris l'élaboration du Plan de déplacement local pour tenir compte des enjeux d'accessibilité et de dynamisme économique, et pour intégrer les problématiques soulevées en ce qui a trait aux déplacements actifs. À chacune des étapes, citoyens, élus, services municipaux et partenaires de la Ville ont été conviés à exprimer leurs opinions et à enrichir les propositions. Le Plan de déplacement local est basé sur trois axes d'intervention. Pour chacun de ses axes, un diagnostic analysant l'ensemble de l'offre et de la demande a été réalisé.

- Axe 1 : transport actif (piétons, vélos, transport collectif)
- Axe 2 : continuité, fonctionnalité et sécurité des voies piétonnes et cyclables
- Axe 3 : diminution du volume de circulation et réorganisation des voies de circulation

De plus, la municipalité souhaite que le centre-ville soit un milieu de vie offrant des boutiques alimentaires et des commerces variés. Le bassin de résidents doit aussi être augmenté tout en respectant l'abordabilité de la majorité du parc immobilier. En ce sens, la densification à échelle humaine est une solution viable à considérer. En fonction des enjeux identifiés et des objectifs dégagés, un plan d'action sera ultérieurement proposé avec un volet financier qui sera projeté dans le plan triennal d'immobilisation de la municipalité.

Planification et réglementation: Plan d'aménagement

Adopter un programme particulier d'urbanisme (PPU)

Élaboration du programme particulier d'urbanisme avec des orientations spécifiques visant à dynamiser le centre-ville par la présence accrue de marcheurs :

- Rendre le secteur plus convivial pour les piétons (places publiques, mobilier urbain, emprise des rues et des trottoirs);
- Réduire le nombre de places de stationnements et implanter des balises signalétiques;
- Assurer des accès sécuritaires aux personnes à mobilité réduite;
- Améliorer le réseau routier pour qu'il ne serve plus seulement à la circulation de transit;
- Configurer le réseau cyclable pour qu'il joigne le centre-ville;
- Aménager des arrêts de transport collectif confortables et accessibles.

Planification et réglementation : Règlements d'urbanisme et règlements municipaux

Adoption de règlements d'urbanisme et autres règlements sur :

- la densification résidentielle à échelle humaine proposant une typologie variée d'habitation;
- le zonage et la vocation des commerces au centre-ville :
 - Fournir des dispositions dans le règlement de zonage et le règlement sur les usages conditionnels pour favoriser l'implantation de commerces alimentaires et restreindre le nombre de restaurants de malbouffe,
 - Prescrire des normes pour la localisation (par ex. zones permises) et l'implantation (par ex. trottoir reliant le magasin à la rue, stationnements) des magasins à grande surface sur le reste du territoire de la municipalité;
- la démolition d'immeubles;
- la réduction du nombre d'espaces de stationnement exigible par le zonage.

Des règlements municipaux ont été adoptés pour contrôler et encadrer le nombre et la localisation des stationnements au centre-ville. Un sondage a été mené pour vérifier si ce règlement répondait aux besoins de la population qui fréquente le centre-ville. Il est ressorti de ce sondage qu'aucun problème majeur ne se posait concernant les possibilités de stationnement et que seuls de petits ajustements sur le plan de la signalétique s'avéraient nécessaires.

Certains espaces qui servaient à des fins de stationnement ont pu être remplacés par des terrasses et des *parklets* ou *placotoirs*, soit des cases de stationnement sur rue transformées temporairement en un espace public convivial, accessible sans obligation de consommer, végétalisé avec des bancs ou autre mobilier. Les trottoirs ont été élargis et les rues légèrement resserrées en largeur, ce qui a contribué à diminuer la vitesse automobile. Ainsi, au fil des travaux, plus du tiers des gens qui entraient au centre-ville venaient maintenant marcher pour fréquenter les commerces locaux et apprécier l'ambiance et la qualité des lieux.

Une autre réglementation de superficie et de zonage a été instaurée, pour structurer et prioriser certaines vocations commerciales et restreindre le nombre des commerces à grande surface situés près de la route nationale et accessibles essentiellement en automobile. Dans les années qui ont suivi, la fuite commerciale s'est estompée, et d'autres commerces locaux et services professionnels se sont installés au centre-ville.

La stratégie de développement économique de la municipalité consistait aussi à densifier le centre-ville. Ainsi, une résidence de personnes âgées, des édifices de condominium et une coopérative d'habitation ont été construits au centre-ville. Le règlement concernant la démolition d'immeubles a permis d'établir un espace public de qualité près du côté des commerces, mais également de créer une percée visuelle vers la rivière et de réaménager les accès à la promenade riveraine.

Programmation : Animation culturelle et activité physique événementielle

Concours d'embellissement des façades de bâtiment

Un concours de rénovation et d'embellissement de façades a été lancé. Les prix sont remis lors d'un événement culturel se déroulant dans le centre-ville. Pour aider les commerçants et les propriétaires à poser des actions d'embellissement, la municipalité a élaboré un guide, disponible sur le Web, et elle facilite, au besoin, l'obtention des permis pour les travaux.

Une programmation d'activités pour le centre-ville

Une programmation culturelle a été élaborée pour offrir des spectacles et de l'animation de rue pour la population durant l'été. Diverses activités physiques ludiques ont aussi été organisées, et les jeunes et les aînés y ont participé en grand nombre. La saison hivernale a aussi été exploitée : un projet pilote proposant des activités physiques extérieures avec des îlots de restauration a été mis en place les fins de semaine de l'hiver dernier. La municipalité recherche du financement auprès des entreprises locales et du gouvernement pour réitérer l'expérience, qui s'est avérée concluante.

Interventions directes dans l'espace public

Interventions directes pour dynamiser le centre-ville :

- Élargissement des trottoirs;
- Mesures d'apaisement de la circulation;
- Aménagement des places publiques et verdissement des bordures de rues;
- Diminution des cases de stationnement pour voiture par l'installation de *placotoirs* et amélioration de la signalétique pour informer les gens des nombreuses autres places de stationnement disponibles dans des sites à proximité;
- Installation de support pour vélos;
- Ajout de mobilier urbain et de végétaux;
- Installation d'un marché public hebdomadaire d'avril à octobre.

Un service de livraison de biens après achats a été instauré par une entreprise d'économie sociale pour accommoder les consommateurs qui se déplacent en transport actif et collectif. De plus, les élus ont participé aux activités organisées dans le centre-ville en s'y rendant à vélo et en faisant la promotion d'un mode de vie physiquement actif.

En résumé, la démarche a utilisé l'ensemble des pouvoirs municipaux pour mettre en place des stratégies touchant les quatre environnements : l'accessibilité à des espaces favorables à la marche et à la promenade (environnement physique), le plan local de déplacement et le programme particulier d'urbanisme (environnement politique), la dynamisation de l'activité touristique et commerciale au centre-ville par son embellissement et le réaménagement de la route principale (environnement économique), la mise en valeur des atouts du centre-ville et l'ajout d'activités culturelles et physiques rejoignant la population, la valorisation du transport actif et un service de livraison (environnement socioculturel).

Cas 3 : Municipalité de L'Action

Problématique

Les deux secteurs défavorisés de la municipalité de L'Action sont situés dans un cadre bâti possédant un certain charme avec de nombreux arbres matures bordant les rues. Néanmoins, plusieurs bâtiments sont dans un mauvais état ou sont d'anciens commerces et sites d'industries légères maintenant fermées. Il y a de moins en moins de commerces de proximité. Il n'y a même plus d'épicerie, malgré la présence de plusieurs familles et d'ainés faiblement motorisés. Ces secteurs disposent de plusieurs terrains vacants, dont un certain nombre appartiennent à des institutions publiques ou religieuses.

De façon générale, une autre problématique préoccupe la population depuis plusieurs années : les déplacements actifs dans l'ensemble de la municipalité ne sont pas fonctionnels et sécuritaires. Le problème est encore plus manifeste près des écoles où se concentre une population vulnérable.

Objectif 1

Contribuer à la revitalisation de secteurs défavorisés par l'augmentation des espaces verts, le maintien des logements abordables, l'accès à la saine alimentation et la facilitation des déplacements en transport actif. La participation de la communauté est un des éléments clés du projet.

Démarche

C'est la Corporation de développement économique communautaire de la municipalité de L'Action qui a été l'initiatrice de cette stratégie globale de développement local axée sur le développement économique communautaire et sur l'adhésion aux valeurs de justice et de solidarité. Dans cette perspective, l'organisme, accompagné de membres de la communauté, a collaboré avec la municipalité pour augmenter l'accès des familles à faible revenu aux services et aux commerces situés dans la municipalité. De plus, il a mis en place

des jardins communautaires et a favorisé l'activité physique et la mobilité des résidents des secteurs ciblés. La municipalité a contribué à différents volets de ces projets.

Intégration aux pouvoirs municipaux

Politiques et programmation: Collaborations et ententes

Une collaboration entre les services municipaux et la Corporation de développement économique communautaire (CDEC) de Vraie Baie a été établie pour faciliter la mise en place des mesures de développement choisies par les acteurs économiques et sociaux du milieu. Des ateliers d'urbanisme participatif ont été organisés avec les parties prenantes pour réfléchir aux questions du logement abordable et du maintien des commerces de proximité. Des agents de liaison entre la municipalité et les organismes ont été nommés pour faciliter la concertation et développer des ententes de service.

Politiques et programmation: Programmations d'activités

Des formations sur le jardinage (ateliers, etc.) ont été offertes après entente de financement entre la municipalité et un organisme communautaire spécialisé dans l'agriculture urbaine. Les plages horaires ont été adaptées en fonction des besoins des aînés et des familles. Des fêtes de la récolte ont aussi été organisées avec la collaboration de la municipalité.

Interventions directes dans l'espace public

Une ruelle menant à un parc a été verdie par l'organisme communautaire et les citoyens. La municipalité a fourni un employé et une pelle mécanique pour enlever des mètres d'asphalte et ainsi laisser la place aux plantations.

Du mobilier urbain et un jardin collectif ont été implantés sur le terrain d'une ancienne institution religieuse. De même, trois autres jardins communautaires ont aussi été aménagés, ce qui permet à 95 familles d'y cultiver des légumes, de faire de l'activité physique, de sortir de l'isolement et de renforcer la solidarité. Des supports à vélo ont été placés sur chaque site. Plusieurs

plates-bandes bordant des édifices ont été verdies, et les résidents demeurent engagés dans leur entretien. De plus, la surface végétale a augmenté grâce à l'aménagement d'un espace vert sur un ancien terrain d'Hydro-Québec.

Objectif 2

Assurer la sécurité des déplacements des élèves aux abords des écoles et au cœur du village. Un plan de déplacement est une stratégie à considérer.

Démarche

Dans la foulée de la popularité du programme À pied à vélo ville active, la municipalité a pris contact avec le regroupement de partenaires de Québec en Forme pour démarrer le projet et recevoir le financement. Le Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) de Beau Pays a aussi fourni du financement et a aidé à l'élaboration du protocole d'entente ainsi que du modèle de résolution de la municipalité. Un chargé de projet a été engagé pour gérer l'aspect administratif.

Un comité de consultation a été formé, composé de représentants du milieu, de la Sûreté du Québec, des personnes handicapées impliquées dans la communauté, des groupes représentant les aînés, des services municipaux (Services des travaux publics, Service des loisirs). Au total, 17 personnes se sont senties interpellées pour participer aux trois rencontres prévues dans l'année. Le chargé de projet gérait les consultations auprès de ce comité et des citoyens. Entre autres, un questionnaire a été remis aux participants du club de marche pour qu'ils observent le cadre bâti et l'expérience de marche pendant leur parcours.

Lors de la deuxième rencontre du comité, les problèmes ont été discutés au regard des résultats du sondage. Quelques solutions mineures ont été proposées par les partenaires du comité. Pour aller plus loin, une firme a été engagée et a proposé des solutions à chaque problématique recensée à travers une marche exploratoire et une analyse plus approfondie des données et des observations. À la suite à l'analyse de la firme, la municipalité a présenté un nouveau plan de déplacement qui proposait des actions concrètes et un volet de sensibilisation en collaboration

avec le regroupement Québec en Forme et le CISSS. Un plan d'action et un plan de sensibilisation ont aussi été proposés. Le directeur de l'urbanisme, le chargé de projet et la directrice des communications ont repris le rapport de la firme et lié les actions au budget présenté à la municipalité. La résolution a facilement été adoptée, puisqu'un conseiller municipal travaille étroitement avec la directrice des communications et que la majorité du conseil souhaite une telle réalisation depuis plusieurs années.

Le comité a aussi consulté plusieurs intervenants locaux ou régionaux tels les commerçants, la Sûreté du Québec, une firme d'urbanisme participatif, Vélo Québec, Québec en Forme, le Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) de Beau Pays, l'Association des personnes handicapées de L'Action, le Comité ville en santé, le Club de 50 ans et plus, le Club de marche, la Fabrique de Saint-Poulin et la Commission scolaire de L'Action. Les services de travaux publics et d'urbanisme de la municipalité se sont impliqués tout au long de la démarche.

La municipalité a investi la majorité des sommes à partir de son fonds de roulement et de surplus. L'an dernier, des travaux de réfection de la route effectués par le MTQ ont permis de réaliser plusieurs actions prévues dans le plan de déplacement. La municipalité en a profité pour élargir ses trottoirs et les prolonger jusqu'à la rue transversale menant à l'école. Les intersections ont été sécurisées par du marquage au sol et des avancées de trottoirs. Un refuge piéton sur l'artère et des feux de circulation avec feux pour piétons ont aussi été implantés.

Intégration aux pouvoirs municipaux

Planification et réglementation : Plans directeurs

Plan de déplacement avec orientations spécifiques pour le transport actif sécuritaire

- Établissement d'un diagnostic prenant en compte les déplacements actifs au même titre que les déplacements motorisés, ce qui a facilité la reconnaissance de plusieurs besoins et de sites à prioriser; revue des mesures efficaces qui a permis d'identifier les interventions à mettre en place;
- Implantation de balises de signalisation pour piétons et cyclistes à plusieurs traverses;
- Infrastructures (trottoirs) favorables au transport actif;
- Développement de nouveaux tronçons cyclables pour favoriser les déplacements actifs utilitaires;
- Sécurisation des corridors et des traverses le long des voies cyclables.

Planification et réglementation : Règlements d'urbanisme et municipaux

- Un règlement municipal pour diminuer la limite de vitesse dans le périmètre autour des écoles et sur l'ensemble des rues du réseau municipal a été adopté par le conseil. Le guide de gestion de la vitesse sur le réseau municipal du ministère des Transports du Québec (2015) a été utilisé pour orienter la méthodologie de la démarche.

Politiques et programmation : Politiques municipales

- Des directives officielles pour prioriser le déneigement autour des écoles ont été transmises au personnel. Les trottoirs sont aussi déneigés près des écoles, des centres de santé, des arrêts d'autobus et sur toutes les rues collectrices et artérielles. De plus, le règlement en vigueur interdisant de déneiger les entrées en faisant des monticules de neige sur les trottoirs a aussi été diffusé auprès de la population et des commerçants.

Interventions directes dans l'espace public

- Une campagne de promotion du partage de la route a été menée auprès des automobilistes pour leur rappeler le code de sécurité routière et les notions de civisme inhérentes à la cohabitation avec les piétons et les cyclistes. Les jeunes des écoles ont été sensibilisés aux comportements sécuritaires lors des déplacements. Une opération de sensibilisation auprès des jeunes a été menée pour leur demander d'emprunter la traverse plutôt que de traverser en milieu de rue.
- Un projet de prêt de vélos dans divers points de la ville a été développé. Prévu comme projet pilote, le service de prêt de vélos est toujours en activité. L'été dernier, on enregistrait 2000 prêts de vélos comparativement à 800 prêts la première année. Les partenaires du milieu ont amorcé les démarches pour que ce service devienne pérenne dans une entreprise d'économie sociale.
- Différentes mesures physiques ont aussi été implantées :
 - Installation de balises *PedZone* et *CycloZone* aux traverses;
 - Marquage au sol permanent pour délimiter les traverses piétonnes;
 - Pose d'un banc et d'un bac à fleurs au coin de la rue, en face de la traverse piétonne;
 - Aménagement d'un corridor sécurisé (marquage et signalisation) aux endroits où le trottoir est absent;
 - Opération radar effectuée par la ville et la SQ sur les avenues où la limite de vitesse n'est pas respectée;
 - Installation de poubelles aux endroits où il y a présence de débris et d'excréments d'animaux.

Effet inattendu et nouvelle initiative du milieu

Voyant les mesures instaurées dans les rues du secteur pour améliorer la sécurité des déplacements, l'organisme de loisirs de L'Action, la municipalité et l'école primaire ont signé une entente de prêt d'installations pour l'utilisation du gymnase en dehors des heures de classe.

Une programmation pour les adolescents et les aînés a été développée en concertation avec les principaux intéressés.

En résumé, une panoplie d'actions ont permis d'agir sur les quatre environnements favorables au SHV. Par exemple, pour agir sur l'environnement physique, des mesures de sécurisation des rues ont été mises en place et des jardins communautaires ont été aménagés. La réflexion concertée sur l'abordabilité du logement et la nécessité de maintenir des commerces de proximité concernait l'environnement économique. L'environnement socioculturel a quant à lui été rejoint par l'offre d'animations sur l'agriculture urbaine et l'entraide dans les jardins communautaires. Il en va de même avec la campagne de sensibilisation au partage de la route et la priorité institutionnelle accordée au transport actif. Finalement, la politique municipale de déneigement et les ententes sur les activités de loisirs physiquement actifs ont permis d'agir sur l'environnement politique. Les trois principaux pouvoirs municipaux ont d'ailleurs soutenu les actions sur les environnements favorables aux SHV.



LES MUNICIPALITÉS, AU CŒUR DE L'ACTION !

La collaboration entre les organisations de santé publique, les municipalités et les partenaires du milieu est une clé pour la réussite.



PARTIE ⑥

Démarche de collaboration

LES SAVOIR-FAIRE ESSENTIELS

La collaboration entre les organisations de santé publique, les municipalités et les partenaires du milieu

Plusieurs façons permettent de soutenir les municipalités dans la mise en place d'environnements favorables aux SHV. Il s'agit souvent d'une démarche qui comprend des étapes préparatoires et des étapes plus directement reliées à l'accompagnement de la mise en œuvre de projets concrets. Certaines actions peuvent s'effectuer rapidement (par ex. transmettre des données sociosanitaires à la municipalité pour étoffer son portrait de ville, participer à une consultation publique) et d'autres peuvent s'étendre sur plusieurs mois et comporter plusieurs étapes (par ex. élaboration d'une politique sur les SHV). Le milieu de la santé publique dispose de compétences qu'il peut mettre à profit pour soutenir efficacement les municipalités et leurs collaborateurs (par ex. intervenants de l'aménagement, du transport, du développement des communautés, des institutions scolaires, etc.). Les prochaines rubriques présenteront les différentes étapes d'une démarche de collaboration intersectorielle, les opportunités à saisir et des exemples d'outils pour soutenir la démarche. Il est tout à fait approprié de mettre à profit les expertises de la santé publique et d'en utiliser les fonctions comme levier d'accompagnement des municipalités.

MISER SUR NOS FORCES DE DIAGNOSTIC, DE CONNAISSANCES ET D'ÉVALUATION

Les organisations de santé publique ont, par leurs responsabilités légales et leurs traditions scientifiques, développé une solide expérience dans les fonctions de surveillance de l'état de santé de la population et de documentation des impacts sur la santé à l'aide de méthodes scientifiques. Les recherches visant à fournir des données pour éclairer la prise de décision et les évaluations de projets et de programmes pour en estimer leurs effets et l'efficacité de leur mise en œuvre constituent des fondements de la santé publique.

Les fonctions de santé publique identifiées dans la Loi sur la santé publique et dans le plan national qui l'accompagne sont le monitoring continu de l'état de santé (surveillance), la protection contre les menaces à la santé et l'ensemble des actions de promotion de la santé et de prévention des maladies et des traumatismes. Les interventions découlant de ces fonctions sont particulièrement à considérer, soit : la production de données sur la santé et ses déterminants, l'interprétation scientifique de phénomènes, l'évaluation des interventions, la planification ou la réalisation concertée d'interventions, le développement des communautés et l'influence pour la mise en œuvre de politiques publiques saines.

Outils pour établir le portrait des environnements

Afin de réaliser ces fonctions, plusieurs organisations de santé publique ont développé des méthodes et des outils pour élaborer des portraits des environnements et caractériser des situations liées aux déterminants de la santé ayant des impacts sur le bien-être et la santé. Ces outils utilisent des indicateurs pour mesurer les phénomènes. Ces données sont collectées de différentes manières : sondages, enquêtes transversales ou longitudinales, études de cas, monitoring continu, etc.

Ces indicateurs représentent des mesures portant sur les individus (tels le sentiment d'insécurité dans les lieux publics, les habitudes de déplacements et de loisirs); sur les caractéristiques de l'environnement social, économique ou bâti de territoires de différentes échelles géographiques; sur les interventions réalisées et sur les documents de politiques publiques¹⁶⁵⁻¹⁶⁶.

Parce qu'ils permettent de décrire des phénomènes et d'estimer leurs causes et leurs impacts, les indicateurs sont utiles pour évaluer les besoins, identifier les priorités, déterminer les objectifs et les cibles pour des politiques publiques, et servent aux analyses comparatives entre territoires ou entre organisations¹⁶⁷. Pour les praticiens, les indicateurs constituent des repères pour le choix et le suivi du déploiement de stratégies, ils alimentent l'évaluation des interventions et l'identification de pratiques prometteuses, efficaces, qui ont de l'impact et qui pourront être reprises.

Malgré leur intérêt, des défis subsistent pour ce qui est des indicateurs. La définition de chacun peut varier selon les organisations, leur méthode de collecte, leur existence ou leur absence, de même que leur échelle de collecte et de regroupement. À titre d'exemple, les indicateurs socio-économiques (par ex. indice de défavorisation matérielle) et sur l'environnement bâti (par ex. largeur des trottoirs) sont fréquemment requis pour effectuer une planification. Néanmoins, ils sont moins fréquemment collectés à l'échelle de petits secteurs bâtis, des quartiers ou des rues. Il en va de même avec les indicateurs portant sur les problématiques sociales de la communauté (cohésion sociale, niveau d'entraide, sentiment d'insécurité). Conséquemment, les grandes bases de données administratives, globalement utiles, ne permettent pas toujours de documenter des situations qui sont des éléments importants dans la chaîne de facteurs constituant des environnements favorables aux SHV.

Des outils et des méthodes d'analyse et de diagnostics ont été développés par des organisations de santé publique ou des organismes non gouvernementaux. La plupart de ces outils ont été développés pour des contextes spécifiques et n'ont pas été nécessairement évalués de façon formelle. Néanmoins, plusieurs peuvent être transposés pour des actions en milieu municipal ou être adaptés en y joignant un volet d'évaluation. Afin d'engager la réflexion, quelques exemples d'outils seront proposés dans la section portant sur la démarche.

Les enjeux du transfert de connaissances

Un des enjeux en matière de gestion et d'utilisation des connaissances est de savoir conjuguer de façon judicieuse et équilibrée les différents types de connaissances afin de prendre la meilleure décision en tenant compte du contexte des acteurs impliqués. Pour les responsables du transfert des connaissances, un des grands défis est de réussir à s'introduire efficacement à l'intérieur des processus de réflexion et d'action afin de transmettre les bonnes connaissances dans le bon format aux bonnes personnes et au bon moment.

Renforcer les efforts pour améliorer la santé et le bien-être en misant sur l'aménagement et l'optimisation des environnements pour les rendre plus favorables aux SHV implique nécessairement de partager la recherche et l'état des connaissances les plus récentes tout en assurant la promotion des pratiques exemplaires.

Il importe aussi que le choix des actions privilégiées, après l'identification des enjeux, repose non seulement sur les qualités qui leur sont propres, mais aussi sur leur potentiel à créer un effet d'entraînement qui contribuera à accroître l'efficacité des autres mesures mises en place.

Enfin, la préoccupation de la réduction des inégalités en santé doit aussi être introduite afin de s'assurer que les actions privilégiées ne contribuent pas à accroître l'écart entre les mieux nantis et les populations plus vulnérables.

L'évaluation, une étape clé d'une organisation apprenante et efficiente

Il est important de prévoir une évaluation de la démarche et des actions réalisées; c'est habituellement une pratique courante et recommandée en santé publique. L'évaluation nécessite minimalement d'identifier des objectifs, des actions et des indicateurs. Plusieurs interventions pour créer des environnements favorables aux SHV sont générées par les organisations sans but lucratif, les municipalités ou les acteurs de santé publique. Certaines reproduisent de bonnes pratiques réalisées ailleurs ou s'inspirent de mesures développées dans d'autres contextes. D'autres interventions sont créées grâce à l'ingéniosité des parties prenantes ou des citoyens de même qu'à la suite de l'analyse des besoins et de la littérature scientifique. Toutefois, relativement peu d'interventions et de politiques de création d'environnements favorables aux SHV ont été évaluées au Québec. Un certain nombre d'exemples proposés dans ce guide appartiennent à cette catégorie de mesures prometteuses, mais non évaluées. Il y a donc là un champ de recherches et d'évaluation à développer pour les prochaines années.

POUR EN SAVOIR PLUS

François Benoit. « *Soutenir la production de politiques publiques en santé publique, par le partage des évidences, le modèle des étapes et le modèle de l'équilibre ponctué* ». Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé. Ottawa, Ontario, 2015.

Source: http://www.ccnpps.ca/160/presentations.ccnpps?id_article=1462

INSPQ. Animer un processus de transfert de connaissances. Bilan des connaissances et outils d'animation, octobre 2009

Source: https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1012_AnimerTransfertConn_Bilan.pdf

LES ÉTAPES CLÉS DE LA COLLABORATION POUR LA RÉALISATION DE PROJETS CRÉANT DES ENVIRONNEMENTS FAVORABLES

On peut synthétiser en six étapes typiques le travail de collaboration des partenaires de santé publique et des municipalités. La démarche n'est souvent pas formée d'étapes s'enchaînant de façon linéaire, surtout lors du déploiement de processus s'échelonnant à long terme. Il arrive aussi fréquemment que certaines phases regroupent des actions habituellement associées à une autre étape.

- Connaître le contexte, les acteurs, les projets;
- Susciter le dialogue, mobiliser les acteurs et développer des liens collaboratifs;
- Favoriser le développement d'une vision mobilisatrice et encourager l'engagement;
- Soutenir le choix des interventions et établir un plan;
- Se donner les moyens d'agir et mettre en œuvre un plan de soutien à l'action;
- Surveiller et communiquer le changement.

Connaître le contexte, les acteurs et les projets en cours

Le bilan sociosanitaire dont dispose la majorité des organisations de santé publique permet de cerner les problématiques de santé sur le territoire, d'identifier des objectifs et de proposer des actions pour créer des environnements favorables. Néanmoins, plusieurs organisations œuvrant dans un système complexe doivent être mobilisées pour créer ces environnements favorables qui viendront atténuer les problématiques de santé publique. Conséquemment, il est important d'établir un portrait des parties prenantes afin de comprendre le système d'acteurs publics, communautaires et

privés exerçant un rôle dans la création d'environnements favorables sur le territoire. Cette étape de cartographie des acteurs (*stakeholder mapping*) permet de discerner les différents services municipaux et les autres organismes impliqués, les comités et instances existantes ou manquantes, les leviers d'action et d'influence, tout comme les politiques, les programmes et les planifications en vigueur. La cartographie des acteurs permet de compléter le portrait, essentiel, de la situation en

matière de SHV (SA et MVPA). Ce portrait devrait mettre en lumière les forces et les éléments à améliorer en tenant compte des leviers et des ressources disponibles. La réflexion stratégique qui suivra s'appuiera sur l'identification des besoins d'interventions de même que des projets à venir et en cours.

EXEMPLES

Différents outils existent pour élaborer un portrait des environnements favorables aux SHV. Pour estimer le potentiel de l'environnement bâti à soutenir le transport actif, certains outils peuvent s'avérer particulièrement intéressants.

LE PROJET HABITAT

Le projet Habitat de la Direction de santé publique du CISSS Montérégie-Centre a permis de dresser le portrait de l'environnement bâti et de la santé. Le portrait de l'environnement bâti (Projet Habitat) présente une vision intégrée d'un ensemble de déterminants environnementaux et sociaux et permet une lecture exhaustive, telle une photographie, de la situation dans des milieux défavorisés de la Montérégie.

Pour en savoir plus: <http://extranet.santemonteregie.qc.ca/userfiles/file/sante-publique/sante-environnementale/FICHE-THEMATIQUE-Projet-Habitat-quelques-reperes.pdf>

PORTRAIT DE L'ENVIRONNEMENT BÂTI ET DE L'ENVIRONNEMENT DES SERVICES

Les indicateurs portant sur la population, la défavorisation, l'environnement bâti et l'accessibilité aux services contenus dans l'outil cartographique « Portrait de l'environnement bâti et de l'environnement des services » de l'INSPQ et de Québec en Forme permettent d'amorcer un diagnostic des caractéristiques de l'environnement liées au transport actif dans les municipalités et les MRC. L'outil est accessible sur le Web et permet la production de cartes utiles pour le diagnostic et la communication aux décideurs.

Pour en savoir plus: <https://www.inspq.qc.ca/environnement-bati/accueil>

L'AUDIT DE POTENTIEL PIÉTONNIER ACTIF SÉCURITAIRE (PPAS)

Pour dresser un portrait de la fonctionnalité, du confort et de la sécurité des rues et des intersections, l'audit de potentiel piétonnier actif sécuritaire (PPAS) est tout indiqué. L'audit PPAS développé par la DSP de Montréal permet aux municipalités et à leurs partenaires communautaires et de santé d'identifier parmi 80 indicateurs les forces et les lacunes de l'aménagement pour les piétons et les cyclistes. Le diagnostic enrichit concrètement la prise de décision des municipalités et les oriente dans la mise en place de correctifs visant à créer des environnements favorables au transport actif sécuritaire. Le Grille d'analyse du potentiel de déplacements actifs (GAPDA) de la DSP de la Montérégie est un autre exemple québécois d'audit de potentiel piétonnier.

Pour en savoir plus: http://www.dsp.santemontreal.qc.ca/dossiers_thematiques/environnement_urbain/thematiques/audit_de_potentiel_pietonnier_actif_securitaire/problematique.html

PROGRAMME QUARTIERS VERTS ACTIFS ET EN SANTÉ (QVAS)

Le Centre d'écologie urbaine (CEUM), dans son programme Quartiers verts actifs et en santé (QVAS), établit un portrait de quartier en étudiant les documents de planification, en mettant en place des activités de consultation citoyenne et en réalisant des observations directes, entre autres, avec l'enquête *Public Space, Public Life de Gehl Architects* de Copenhague. Cette technique quantifie les débits piétonnier et cycliste sur une rue.

Pour en savoir plus: <http://www.ecologieurbaine.net/fr/documentation/articles-specialises/70-reamenager-la-ville-un-quartier-a-la-fois-linitiative-quartiers-verts-actifs-et-en-sante/file>

PORTRAIT DES ENVIRONNEMENTS MUNICIPAUX AYANT LE POTENTIEL D'INFLUENCER LES HABITUDES DE VIE DE LA POPULATION

Différents outils existent pour dresser la cartographie des acteurs du milieu. À titre d'exemple, le « *Portrait des environnements municipaux ayant le potentiel d'influencer les habitudes de vie de la population* » développé par la DSP de la Montérégie comporte une section permettant d'identifier les acteurs, les projets et certains besoins d'environnements favorables aux SHV dans les municipalités.

Pour en savoir plus: <http://extranet.santemonteregie.qc.ca/sante-publique/promotion-prevention/saines-habitudes-vie/index.fr.html>

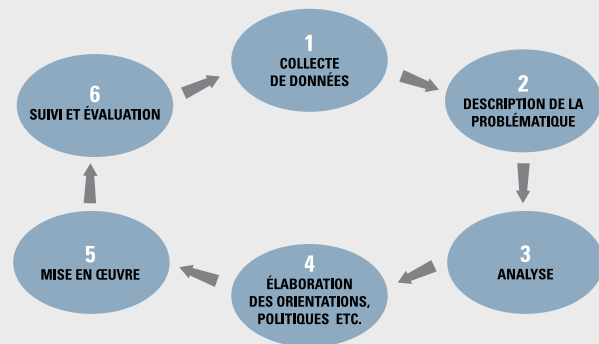
OUTIL DIAGNOSTIC EN SHV POUR LE MILIEU MUNICIPAL

L'« *Outil diagnostic en SHV pour le milieu municipal* » (version en cours de développement), sous la coordination du ministère de l'Éducation, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche (MEESR-secteur Loisir et Sport) et du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS), facilitera le portrait des environnements liés aux SHV dans les municipalités et des acteurs concernés.

ANALYSE DIFFÉRENCIÉE SELON LES SEXES (ADS)

L'analyse différenciée selon les sexes est une approche qui vise la prise en compte des réalités (économiques, sociales, culturelles, etc.) et des besoins différenciés des femmes et des hommes lors de la planification, de la programmation et de la dispensation des services (MSSS, 2011). Des données ventilées selon les sexes et une analyse des effets distincts sur les femmes et les hommes des politiques, des projets et des mesures permettent de créer des environnements favorables et durables, utiles et garants d'une meilleure qualité de vie.

L'ADS peut s'appliquer à différentes étapes du processus menant à la création ou à l'amélioration d'environnements favorables.



Source: MSSS, 2011:8

Pour en savoir plus:

- Un guide sur l'ADS, rédigé par le MSSS (2011), est disponible au <http://www.equilibre.ca/documents/files/GuideMemoire ADS MSSS2011.pdf>.
- Autres guides: http://www.scf.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/ADS/ads_guide2007-10.pdf

EN RÉSUMÉ

- Dresser un état de situation préliminaire, mais assez complet du territoire et de la santé de la population;
 - Identifier les intervenants à mobiliser, leurs mandats et les leviers dont ils disposent;
 - Identifier les « champions » et les alliés;
 - Recenser les politiques publiques, les comités existants et les projets en cours et à venir.
-

Susciter le dialogue, mobiliser les acteurs et développer des liens collaboratifs

Il est judicieux de saisir les occasions que génèrent les milieux pour exercer des actions d'influence et de concertation pour la création d'environnements favorables. Lorsque l'on connaît les actions en cours et à venir des municipalités et des acteurs du milieu, il est plus facile d'identifier les données dont la municipalité et les partenaires ont besoin. Cela permet d'optimiser la diffusion des données de l'état de situation, les bonnes pratiques en environnements favorables et la formulation des messages de santé publique afin de susciter le dialogue.

Plusieurs politiques publiques, dont les documents d'aménagement, sont l'objet de consultation publique ou d'exercice de concertation intersectorielle. La participation à ces instances ou activités

constitue des opportunités de communiquer une perspective de santé publique rigoureusement documentée et de montrer les gains que peuvent réaliser les parties prenantes si un projet ou une politique publique plus favorable aux SHV est mis en place. Une démarche d'évaluation d'impact sur la santé de projets d'aménagement ou de politiques publiques permet de démontrer les enjeux de santé publique, de sensibiliser l'ensemble des parties prenantes et d'améliorer le projet initial.

Bien qu'être à l'affût de développements de politiques et de projet locaux soit essentiel, il est souvent nécessaire de créer des situations qui appuieront le développement d'environnements favorables. Par exemple, voici autant de façons d'amorcer un travail plus soutenu avec les organisations territoriales en prévention et promotion des SHV : la rédaction de plans de communication sur la diffusion des données sur la santé comportant un volet spécifique pour les municipalités; l'établissement du portrait de l'environnement bâti et de ses effets sur les SHV; l'organisation d'ateliers de sensibilisation; l'offre de services pour réaliser des évaluations d'intervention ou des études d'impact sur la santé; le déploiement de programmes de santé publique auquel on a ajouté la collaboration avec les municipalités ou les OBNL du territoire. La participation à des initiatives de développement des communautés (par ex. dans le cadre de Villes et Villages en santé ou autres) et à différentes instances de concertation (par ex. regroupement en SHV, table de concertation locale), et la sollicitation directe de collaborations constituent aussi des moyens pour mobiliser les acteurs et développer des liens collaboratifs.

EXEMPLES

DSP DE LA MONTÉRÉGIE – FICHES ACTIONS SUR LES ENVIRONNEMENTS FAVORABLES

Pour mobiliser les acteurs et susciter des liens collaboratifs, la Direction régionale de santé publique du CISSS de la Montérégie-Centre a développé une série d'outils d'information pour les intervenants de santé publique et les acteurs municipaux. Ces fiches appuient les agents de promotion pour le développement d'environnements favorables aux SHV dans le milieu municipal.

Pour en savoir plus :

- <http://extranet.santemonteregie.qc.ca/sante-publique/promotion-prevention/saines-habitudes-vie/milieu-municipal.fr.html>
- Un site Web traitant des SHV visant le grand public est aussi disponible. <http://www.bienentoures.com/>

EXEMPLE

QUARTIERS VERTS ACTIFS ET EN SANTÉ

Dans le cadre des projets de Quartiers verts actifs et en santé (QVAS), de nombreuses activités de participation sociale ont été élaborées, et le processus de consultation et de participation des parties prenantes a été systématisé.



Pour en savoir plus: CEUM. L'urbanisme participatif

<http://www.ecologieurbaine.net/fr/transformer-sa-ville>

EXEMPLES

L'ÉVALUATION D'IMPACT SUR LA SANTÉ

« L'évaluation d'impact sur la santé (ÉIS) est une pratique qui vise à déterminer les conséquences possibles d'une politique ou d'un projet sur la santé de la population, et ce, avant que les décisions finales ne soient prises par les autorités publiques. L'ÉIS vise ainsi à éclairer la prise de décision en mettant en lumière des effets potentiels inattendus sur la santé et à suggérer des moyens pour remédier aux effets négatifs et maximiser les effets potentiels positifs. » (St-Pierre *et coll.* 2011 : 5)

C'est une démarche en cinq étapes utilisant différents outils (par ex. statistiques, enquêtes, entrevues d'experts) et souvent mise en œuvre par les intervenants de la santé, en collaboration avec le milieu, pour des projets et des politiques ayant cours hors du champ de la santé publique. L'objectif final de l'ÉIS est d'amener la création de politiques publiques favorables à la santé.

À titre d'exemple, la Direction de santé publique de la Montérégie a procédé à plusieurs ÉIS pour des projets et des politiques avec des partenaires municipaux (politique sur les aînés, plan de revitalisation de secteurs municipaux, projet immobilier).

Pour en savoir plus: <http://extranet.santemonteregie.qc.ca/sante-publique/promotion-prevention/eis.fr.html>

Certains outils existent pour amorcer des ÉIS, dont la Boîte à outils pour l'évaluation d'impact sur la santé (ÉIS) – calculatrice des coûts, grille de dépistage et outil de cadrage du Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé.

Pour en savoir plus: http://www.ccnpps.ca/100/publications.ccnpps?id_article=1213

Les ÉIS s'inscrivent dans un processus de concertation, différents outils existent pour mobiliser l'ensemble des parties prenantes et la collectivité.

Pour en savoir plus: <http://www.humanimpact.org/capacity-building/hia-tools-and-resources/>

EN RÉSUMÉ

- Saisir les opportunités de contribuer à des actions d'influence, de consultation et de développement d'environnements favorables;
 - Assurer le transfert de connaissances sur la base d'informations validées et de pratiques exemplaires;
 - Se préoccuper non seulement des connaissances à transmettre, mais aussi des processus et des modes de communications à privilégier (par ex. production d'avis de santé publique lors de consultations publiques, participation à des ateliers de travail portant sur les politiques publiques organisés par le milieu ou les municipalités, vulgarisation des enjeux, etc.);
 - Promouvoir la démarche d'évaluation d'impact sur la santé en tant que modèle collaboratif qui a pour objectif de minimiser les effets négatifs et de maximiser les effets positifs d'un projet ou d'une politique tout en réduisant les inégalités de santé et en soutenant les décisions par des données probantes et un cadre d'analyse;
 - Développer des messages clés pour sensibiliser les intervenants hors du réseau de santé.
-

Favoriser le développement d'une vision mobilisatrice et encourager l'engagement

La communication des enjeux doit se faire de façon à rejoindre les préoccupations des élus et des intervenants municipaux tout en leur ouvrant un éventail de possibilités. Le développement d'une vision partagée sur les environnements favorables aux SHV est nécessaire pour rallier les différents acteurs et les conduire au développement d'actions concrètes et concertées. Cette vision partagée s'appuie sur le partage de données sur les environnements favorables et les SHV, et sur la mobilisation des partenaires. Des règles officielles et des incitatifs peuvent accentuer le processus de concertation. La vision commune et les liens collaboratifs amènent habituellement les responsables municipaux et de la santé publique à mettre en place ou consolider des environnements favorables aux SHV. Cet engagement gagnerait à être formalisé (par ex. entente, nomination à des instances de concertation, etc.).

EXEMPLE

DES AVIS DE SANTÉ PUBLIQUE POUR BONIFIER LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

La Direction de santé publique (DSP) de Montréal a élaboré un avis de santé publique sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Cet avis détaille, au nom de la DSP, l'avis sectoriel sur la conformité du PMAD aux Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT) demandé par le MAMOT par l'entremise du MSSS. Avant de présenter publiquement son mémoire, l'équipe Environnement urbain et santé de la DSP de Montréal a rencontré la CMM pour lui présenter les analyses. Par la suite, les principales recommandations du mémoire ont été présentées par la DSP lors des assemblées de consultations publiques. Les autres DSP de la CMM ont aussi chacune émis un avis sur le PMAD, qu'elles ont déposé avec ou sans présentation orale lors des séances de consultation publique.

La DSP de Montréal a aussi participé au colloque Agora métropolitaine 2013 sur le PMAD, organisé par les leaders régionaux afin de diffuser les informations et d'exprimer les préoccupations en matière de santé publique et de SHV. Un des objectifs était d'amener la prise en compte de ces enjeux dans les orientations et les mesures d'aménagement du territoire proposées dans le document de planification.

Pour en savoir plus: http://www.dsp.santemontreal.qc.ca/dossiers_thematiques/environnement_urbain/thematiques/transport/problematique.html

EXEMPLE

LA COLLABORATION ENTRE DES INTERVENANTS DE SANTÉ PUBLIQUE, LA MUNICIPALITÉ ET LES PARTENAIRES POUR L'ÉLABORATION D'UNE STRATÉGIE D'ENVIRONNEMENTS FAVORABLES AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS SÉCURITAIRE À SAINT-PASCAL DE KAMOURASKA.

Saint-Pascal de Kamouraska est séparée par la route régionale 230; cette situation géographique entraîne plusieurs lacunes de sécurité lors des déplacements actifs aux abords des écoles et au cœur du village. La population a fait part de ses préoccupations à cet égard lors de consultations citoyennes ainsi que dans l'étude menée par le programme À pied à vélo ville active. La municipalité, le regroupement de partenaires Québec en Forme, l'Agence de la santé et des services sociaux et plusieurs organisations locales ont engagé un partenariat visant à apporter des solutions concrètes au problème posé.

La Direction régionale de santé publique et le CSSS local ont collaboré à la démarche par du financement, l'élaboration d'un protocole d'entente et un modèle de résolution pour la municipalité. Cette dernière a présenté un plan de déplacement amélioré qui proposait des actions concrètes avec du financement interne et un volet de sensibilisation en collaboration avec le regroupement Québec en Forme et le CSSS. Les interventions suivantes ont été mises en place : balises *PedZone* et *CycloZone* installées aux intersections à risque; marquage au sol permanent pour délimiter les traverses piétonnes; corridor sécurisé (marquage et signalisation) aux endroits où le trottoir est inexistant; pose de mobilier urbain au coin de la rue en face de la traverse piétonne; diminution de la limite de vitesse dans le périmètre autour des écoles; opération radar effectuée par la ville et la SQ aux avenues où la limite de vitesse n'est pas respectée. De plus, des travaux de réfection de la route par le MTQ ont permis de réaliser plusieurs actions qui étaient prévues dans le plan de déplacement. La municipalité en a profité pour élargir ses trottoirs et les prolonger jusqu'à la rue transversale menant à l'école.

EXEMPLES D'OUTILS

Il existe différentes banques d'outils, dont plusieurs permettent les collaborations entre les organisations de santé publique et les municipalités.

- Communagir
<http://www.communagir.org/comprendre-et-agir/>
- Centre de collaboration nationale des méthodes et outils
<http://www.nccmt.ca/registry/index-fra.html>
- Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé (avec un volet environnement bâti)
<http://www.ccnpps.ca/fr/>

EN RÉSUMÉ

- Favoriser la mobilisation des intervenants et des décideurs à l'égard d'une vision partagée et pragmatique de la création d'environnements favorables aux SHV;
 - Favoriser l'engagement des responsables municipaux et de santé publique à l'égard de l'approche des environnements favorables aux SHV et au développement d'actions concrètes et concertées.
-

Soutenir le choix des interventions et établir un plan

La mobilisation des parties prenantes devrait générer des projets d'intervention sur le territoire. Le développement de politiques et de projets comporte les étapes habituelles, soit le choix des objectifs découlant de la vision et des problématiques identifiées et l'exploration de stratégies d'intervention.

Les objectifs poursuivis gagnent à être clairs et mesurables. Le choix des actions et l'évaluation de la mise en œuvre en seront facilités. Avant de sélectionner des interventions à réaliser, il est utile de faire l'éventail des actions possibles et de leurs retombées. Il peut s'agir de nouveaux projets ou d'intégration de la notion d'environnements favorables dans des projets et des politiques existantes. Certaines actions sont plus faciles à mettre en place (« *quick start* »). Certaines ont aussi peu de retombées concrètes ou durables sur les SHV. D'autres vont s'inscrire dans des documents de planification dont la réalisation s'échelonne sur une plus longue période de temps (par ex. plan d'urbanisme). Les acteurs de la santé publique peuvent être d'une aide appréciable pour documenter les problématiques et rechercher les stratégies basées sur les données probantes. Il faut donc jauger les interventions qui détiennent le plus de potentiel, qui peuvent être rapidement mises en place, avoir un effet de levier ou de « *boost* » pour d'autres interventions ou pour un changement de culture locale.

Des priorisations sont alors nécessaires et pourraient avantageusement se faire dans une démarche de concertation entre la municipalité et ses partenaires. La consultation des intervenants du milieu et de la population est pertinente à cette étape, car elle permet de vérifier la pertinence des mesures en regard des besoins de la population qui en bénéficiera. Cela assure aussi l'acceptabilité sociale et encourage l'implication citoyenne dans le projet.

EXEMPLE

PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE ET DURABLE DE LA VILLE DE SAINTE-CATHERINE

La Ville de Sainte-Catherine a adopté son plan de mobilité active et durable en 2015. La démarche d'élaboration a comporté plusieurs étapes de documentation de la problématique et de participation de la collectivité. En effet, des ateliers participatifs et des enquêtes à l'aide de questionnaires ont été organisés pour bien comprendre les besoins et préoccupations de sa population et des organismes du milieu. Le processus a permis de mobiliser les différents acteurs de la société civile et de développer une vision partagée sur les environnements favorables à la mobilité active, et plus globalement aux SHV. Le plan comprend une série de mesures pour favoriser les déplacements piétonniers, le développement du réseau cyclable et du transport collectif avec une forme urbaine qui supporte les déplacements actifs et collectifs. Ces mesures d'intervention directe ou de planification peuvent être mises en place à différentes échéances. Plusieurs d'entre elles peuvent être évaluées à court et moyen terme. Plusieurs autres planifications et politiques municipales sont cohérentes avec ce plan et comportent des mesures qui le supportent (par ex. plan d'urbanisme, politique sur les SAV).

Pour en savoir plus:

- http://www.ville.sainte-catherine.qc.ca/francais/politique_municipales.html
- http://www.ville.sainte-catherine.qc.ca/_site/SAINTE-CATHERINE/DOCUMENTS/2015/Plan-mobilit_FINAL_2014-02-06_avec_carte2.pdf

EN RÉSUMÉ

- Établir des objectifs mesurables;
 - Explorer les options et identifier les interventions, dont celles de type « *quick start* » qui ont le plus de potentiel;
 - Vérifier la pertinence des actions auprès du milieu et de la population;
 - Planifier les actions en concertation.
-

Se donner les moyens d’agir et mettre en œuvre un plan de soutien à l’action

La mise en œuvre du projet est effectuée sous la responsabilité du porteur du projet, habituellement la municipalité. Néanmoins, pour aider les acteurs territoriaux à passer à l’action, il faut positionner la posture d’accompagnement (par ex. conseil, appui stratégique, coaching, partenariat) que peuvent adopter les intervenants de santé publique. Pour réaliser le projet, il est important de prévoir les ressources financières, humaines et techniques nécessaires. Les contributions des acteurs gouvernementaux, communautaires et privés doivent être précisées. Des programmes de financement gouvernementaux ou privés, peuvent s’avérer utiles (par ex. les différents programmes d’aide gouvernementale pour le transport collectif, le fonds vert ou le programme pour la mise aux normes des installations sportives). La municipalité dispose du plan triennal d’immobilisation pour planifier ses dépenses d’équipements et d’infrastructures. Cet outil de planification financière permet d’établir un calendrier des investissements et de déterminer les besoins de financement.

EXEMPLE

PACTE RURAL

Plusieurs projets d’équipement d’activités physiques et de transport ont bénéficié d’un financement associé au Pacte rural (par ex. sentier récréatif en forêt, service de navette de transport collectif, coopérative de production maraichère et de distribution en milieu rural dévitalisé).

Pour en savoir plus: <http://www.mamrot.gov.qc.ca/>

EN RÉSUMÉ

- Réaliser les différentes étapes de la mise en œuvre;
 - Engager des ressources financières et arrimer le plan triennal d’immobilisation avec les projets retenus.
-

Surveiller et communiquer le changement

Il est important de prévoir une évaluation de la démarche et des actions réalisées. Il faut également surveiller à moyen terme le projet et ses retombées afin d’estimer le changement. En effet, trop souvent, l’évaluation du processus et des résultats est une étape escamotée. Les professionnels de santé publique peuvent apporter une contribution intéressante dans la démarche d’évaluation des besoins, du processus de développement et d’implantation du projet de même que dans les résultats obtenus.

La phase d’évaluation est importante. Elle permet de reconnaître les éléments qui ont bien fonctionné, les résultats obtenus anticipés et imprévus, les éléments qui ont entraîné des lacunes dans l’atteinte des objectifs. L’évaluation permet aussi d’estimer l’effet des mesures sur le milieu et sur les environnements. En plus de traiter de l’atteinte des résultats et du déploiement des mesures, l’évaluation devrait comprendre un volet portant sur les différentes phases du processus.

Les interventions réalisées constituent une transformation, de degré variable, dans l'environnement. Les changements devraient être monitorés pour évaluer leurs effets à court et à moyen terme. Les changements apportés et leurs effets devraient aussi être communiqués, afin de susciter l'acceptabilité de la population, de susciter l'engouement et de changer les normes sociales.

Ces interventions devraient avoir des effets sur les pratiques alimentaires, de transport actif ou d'activités physiques de loisirs. L'échelle de temps dans laquelle ces effets se manifestent peut être variable. Néanmoins, lorsque les conditions pour l'adoption de comportements propices à la santé sont réunies, lorsque les choix peu santé deviennent moins accessibles, les environnements favorables contribuent à la permanence des effets et ultimement à leur impact sur la santé de la population.

EXEMPLE

ÉVALUATION DES PARTENARIATS

Les partenariats développés entre les intervenants de santé publique, les municipalités et les autres organisations peuvent être évalués en cours de parcours. Les conclusions permettent d'apporter les ajustements qui amélioreront les processus et contribueront à l'atteinte des résultats.

Pour en savoir plus: <http://www.rqvvs.qc.ca/documents/file/diagnostique-action-partenariat.pdf>

EN RÉSUMÉ

- Planifier et effectuer le monitoring et l'évaluation (en continu);
 - Fournir les rétroactions aux parties prenantes;
 - Communiquer le changement à la population et aux autres intervenants.
-

**NÉANMOINS, LORSQUE
LES CONDITIONS
POUR L'ADOPTION DE
COMPORTEMENTS
PROPICES À LA SANTÉ
SONT RÉUNIES, LORSQUE
LES CHOIX PEU SANTÉ
DEVIENNENT MOINS
ACCESSIBLES, LES
ENVIRONNEMENTS
FAVORABLES
CONTRIBUENT À LA
PERMANENCE DES
EFFETS ET ULTIMEMENT
À LEUR IMPACT SUR
LA SANTÉ DE LA
POPULATION.**



LES MUNICIPALITÉS, AU CŒUR DE L'ACTION !

**Les municipalités
gagnent à développer
et consolider leurs
interventions
visant la création
d'environnements
favorables aux saines
habitudes de vie.**



CONCLUSION

Le guide se veut un outil pratique permettant de répondre aux besoins de soutien et de formation des professionnels de santé publique et de les appuyer dans leurs démarches avec les municipalités dans la création d'environnements favorables aux saines habitudes de vie. Les municipalités se retrouvent sans contredit au cœur de l'action, car elles disposent de leviers importants pour agir vers la création d'environnements favorables à l'adoption d'un mode de vie physiquement actif et de saines habitudes alimentaires.

Le guide a pour originalité de rassembler et d'exposer les stratégies d'action associées aux pouvoirs dont disposent les municipalités sous trois grandes catégories : le pouvoir de planification et de réglementation, le pouvoir d'adoption de politiques et d'élaboration de programmations et le pouvoir d'interventions directes dans l'espace public. Les stratégies d'action présentées se déclinent en mesures, bonnes pratiques et exemples courts pour toutes les catégories de municipalités.

L'intérêt pour les questions touchant le transport actif, les activités physiques de loisirs et la saine alimentation est en croissance au Québec. Les retombées sont tout aussi importantes. Les municipalités gagnent à développer et consolider leurs interventions visant la création d'environnements favorables aux saines habitudes de vie. C'est pourquoi le guide propose des pistes de réflexion concrètes pour favoriser une collaboration fructueuse générant des retombées positives et menant à des actions efficaces pour l'adoption d'un mode de vie physiquement actif et d'une saine alimentation, ainsi que pour améliorer sensiblement la qualité de vie des collectivités.



LES MUNICIPALITÉS, AU CŒUR DE L'ACTION !

Pour la création
d'environnements
bâti favorables
à la santé et à
l'amélioration de la
qualité de vie des
communautés.



BIBLIOGRAPHIE

Les liens Internet des références sont présentés à titre indicatif et ont été consultés de janvier 2015 à janvier 2016.

1. Organisation mondiale de la santé (OMS). *Charte d'Ottawa pour la promotion de la santé*. Genève, 1986.
2. Sasseville, Nathalie. *Interventions en milieu municipal sur les saines habitudes de vie : état de situation et synthèse des consultations auprès des acteurs municipaux*. Réseau québécois de Villes et Villages en santé, 2014. <http://www.rqvvs.qc.ca/documents/file/interventions-en-milieu-municipal-sur-les-saines-habitudes-de-vie-final.pdf>.
3. Schilling, Joseph, et Leslie S. Linton. « The Public Health Roots of Zoning: In Search of Active Living's Legal Genealogy. » *American Journal of Preventive Medicine* 28, no. 2 Supplement 2 (2005): 96-104.
4. Ashe, Marice, David Jernigan, Randolph Kline et Rhonda Galaz. « Land Use Planning and the Control of Alcohol, Tobacco, Firearms, and Fast Food Restaurants ». *American Journal of Public Health* 93, no. 9 (2003): 1404-08.
5. Frank, Lawrence D., Peter O. Engelke et Thomas L. Schmid. *Health and Community Design: The Impact of the Built Environment on Physical Activity*. Washington DC: Island Press, 2003.
6. Frumkin, Howard, Lawrence D. Frank et Richard J. Jackson. *Urban Sprawl and Public Health: Designing, Planning and Building for Healthy Communities*. Washington DC: Island Press, 2004.
7. Frank, Lawrence D. et Sarah Kavage. « Urban Planning and Public Health: A Story of Separation and Reconnection. » *Journal of Public Health Management and Practice* 14, no. 3 (2008): 214-20.
8. Ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS). *Pour une vision commune des environnements favorables à la saine alimentation, à un mode de vie physiquement actif et à la prévention des problèmes reliés au poids*. Document rédigé en collaboration avec Québec en Forme et l'Institut national de santé publique du Québec, Gouvernement du Québec, 2012. <http://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/fichiers/2012/12-289-03.pdf>
9. Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS). *Mode de vie physiquement actif : définition commentée*. Gouvernement du Québec, 2013.
10. Giles-Corti, Billie, Sarah Foster, Trevor Shilton et Ryan Falconer. « The Co-Benefits for Health of Investing in Active Transportation ». *New South Wales Public Health Bulletin* 21, no. 6 (2010): 122-27.
11. Cloutier Kathleen et Audrey Leblond. *La saine alimentation en milieu municipal*. Document de travail. Ministère de la Santé et des Services sociaux, Gouvernement du Québec, 2015.
12. Blais, Pierre. *Guide de bonnes pratiques: La réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'aménagement du territoire*. Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, Gouvernement du Québec, 2004.
13. Turcotte, Martin. « Le temps pour se rendre au travail et en revenir ». *Enquête sociale générale sur l'emploi du temps: cycle 19*. Statistique Canada, no 89-622-XIF, 2006.
14. Direction du transport terrestre des personnes. *Stratégie nationale de mobilité durable: Une approche responsable et novatrice*. Ministère des Transports du Québec, Gouvernement du Québec, 2014.
15. Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (MAMM). *Une vision d'action commune. Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales: Région métropolitaine de Montréal, 2001-2021*. Gouvernement du Québec, 2001.

16. Communauté métropolitaine de Montréal. *Portrait statistique agricole de l'agglomération de Montréal*. Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, Gouvernement du Québec, 2005.

17. Vivre en ville. *Villes nourricières: mettre l'alimentation au c ur des collectivités*. Collection « Outiller le Québec », 2014.

18. Monteiro, Carlos A., J. C. Moubarac, G. Cannon, S. W. Ng et B. Popkin. « Ultra-Processed Products Are Becoming Dominant in the Global Food System ». *Obesity Reviews* 14 (2013): 21-28.

19. Organisation mondiale de la Santé (OMS). *Activité physique*. Aide-mémoire no 384. 2015. <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs385/fr/>

20. Société canadienne de physiologie de l'exercice. « Directives canadiennes en matière d'activité physique et en matière de comportement sédentaire ». 2012. <http://www.csep.ca/fr/directives/obtenez-les-directives>

21. Nolin, Bernard et Denis Hamel. « Les Québécois bougent plus mais pas encore assez ». Dans *l'Annuaire du Québec 2006*. Sous la direction de M. Venne et A. Robitaille, p. 296-311. Montréal: Fides, 2005.

22. Martel, Sylvie, Ernest Lo, Denis Hamel, Patricia Lamontagne, Yun Jen, Chantal Blouin, et Colin Steensma. *Poids corporel et santé chez les adultes québécois*. Institut national de santé publique du Québec, Gouvernement du Québec, 2014.

23. Organisation mondiale de la Santé (OMS). *Obésité: Prévention et prise en charge de l'épidémie mondiale. Rapport d'une consultation de l'OMS*, Genève: Organisation mondiale de la santé, 2003.

24. Lamontagne, Patricia et Denis Hamel. *Surveillance du statut pondéral chez les adultes québécois. Portrait et évolution de 1987 à 2010*. Institut national de santé publique du Québec, Gouvernement du Québec, 2012.

25. Lamontagne, Patricia et Denis Hamel. *Le poids corporel chez les enfants et adolescents du Québec: de 1978 à 2005*. Institut national de santé publique du Québec, Gouvernement du Québec, 2009.

26. Janssen, Ian. « Health Care Costs of Physical Inactivity in Canadian Adults ». *Applied Physiology, Nutrition, and Metabolism* 37, no. 4 (2012): 803-06.

27. Blouin, Chantal, Denis Hamel, Nathalie Vandal, Yun Jen, Ernest Lo et Sylvie Martel. *Les conséquences économiques associées à l'obésité et l'embonpoint au Québec: les coûts liés à la consommation de médicaments et à l'invalidité*. Institut national de santé publique du Québec, Gouvernement du Québec, 2015.

28. Frank, Lawrence D., Martin A Andresen et Thomas L. Schmid. « Obesity Relationships with Community Design, Physical Activity, and Time Spent in Cars ». *American Journal of Preventive Medicine* 27, no. 2 (2004): 87-96.

29. Hamer, Mark et Yoichi Chida. « Active Commuting and Cardiovascular Risk: A Meta-Analytic Review ». *Preventive Medicine* 46, no. 1 (2008): 9-13.

30. de Hartog, Jeroen Johan, Hanna Boogaard, Hans Nijland et Gerard Hoek. « Do the Health Benefits of Cycling out Weigh the Risks ». *Environment Health Perspectives* 118, no. 8 (2010): 1109-16.

31. De Nazelle, Audrey, , Mark J. Nieuwenhuijsen, Josep M Anto, Michael Brauer, David Briggs, Charlotte Braun-Fahrlander, Nick Cavill, et al. « Improving Health through Policies That Promote Active Travel: A Review of Evidence to Support Integrated Health Impact Assessment ». *Environment International* 37 (2011): 766-77.

32. Comité scientifique de Kino-Québec. *Quantité d'activité physique requise pour en retirer des bénéfices pour la santé. (Avis du comité)*. Ministère de l'Éducation, Gouvernement du Québec, 1999.

33. Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). *Bilan routier 2014*. Gouvernement du Québec, 2014.

34. Morency, Patrick, Lise Gauvin, Céline Plante, Michel Fournier et Catherine Morency. « Neighborhood Social Inequalities in Road Traffic Injuries: The Influence of Traffic Volume and Road Design ». *American Journal of Public Health* 102, no. 6 (2012): 1112-1119.

35. Ewing, Reid et Eric Dumbaugh. « The Built Environment and Traffic Safety: A Review of Empirical Evidence ». *Journal of Planning Literature* 23, no. 4 (2009): 347-67.
-
36. Strauss, Jillian, Luis F. Miranda-Moreno et Patrick Morency. « Multimodal Injury Risk Analysis of Road Users at Signalized and Non-Signalized Intersections ». *Accident Analysis & Prevention* 71 (2014): 201-09.
-
37. Morency, Patrick, Judith Archambault, Marie-Soleil Cloutier, Mathieu Tremblay et Céline Plante. « Major Urban Road Characteristics and Injured Pedestrians: A Representative Survey of Intersections in Montréal, Quebec ». *Canadian Journal of Public Health* 106, no. 6 (2015): e388-e94.
-
38. Grundy, Chris, Rebecca Steinbach, Phil Edwards, Judith Green, Ben Armstrong et Paul Wilkinson. « Effect of 20 Mph Traffic Speed Zones on Road Injuries in London, 1986-2006: Controlled Interrupted Time Series Analysis ». *BMJ* 339 (2009).
-
39. Ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS). *Les traumatismes au Québec: comprendre pour prévenir*. Sous la direction de Beaulne, Ginette. Gouvernement du Québec, 1991.
-
40. Beck, Laurie F., Ann M. Dellinger et Mary E. O'Neil. « Motor Vehicle Crash Injury Rates by Mode of Travel, United States: Using Exposure-Based Methods to Quantify Differences ». *American Journal of Epidemiology* 166, no. 2 (2007): 212-18.
-
41. Morency, Patrick, J Grondines, Félix Pépin, François Tessier et Judith Archambault. « Comparaison de la sécurité des déplacements en automobile et en autobus de la STM ». *48e Congrès de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR)*, 25 mars 2013.
-
42. Bellefleur, Olivier et François Gagnon. *Apaisement de la circulation urbaine et santé*. Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé, Institut national de santé publique, Gouvernement du Québec, 2011.
-
43. Watson, Margaret et Andrew L. Dannenberg. « Investment in Safe Routes to School Projects: Public Health Benefits for the Larger Community ». *Preventing chronic disease* 5, no. 3 (2008): 1-7.
-
44. Boarnet, Marlon G., Craig L. Anderson, Kristen Day, Tracy McMillan et Mariela Alfonzo. « Evaluation of the California Safe Routes to School Legislation: Urban Form Changes and Children's Active Transportation to School ». *American Journal of Preventive Medicine* 28, no. 2, Supplement 2 (2005): 134-40.
-
45. Hume, Clare, Anna Timperio, Jo Salmon, Alison Carver, Billie Giles-Corti et David Crawford. « Walking and Cycling to School: Predictors of Increases Among Children and Adolescents ». *American Journal of Preventive Medicine* 36, no. 3 (2009): 195-200.
-
46. Lucas, Karen. *Transport and social exclusion. A Survey of the Group of seven nations. Summary Report*. London: FIA Foundation for the Automobile and Society, 2003.
-
47. Social Exclusion Unit. *Making the Connection: Final Report on Transport and Social Exclusion*. London: Social Exclusion Unit, 2003.
-
48. Lalonde, Benoît et Éric Robitaille. *L'environnement bâti autour des écoles et les habitudes de vie des jeunes: États des connaissances et portrait du Québec*. Institut national de santé publique du Québec, Gouvernement du Québec, 2014.
-
49. Ministère du développement durable, de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques. *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2012 et leur évolution depuis 1990*. Québec: ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère, 2015. <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2012/inventaire-1990-2012.pdf>
-
50. King, Norman, Patrick Morency, François Thérien, Lucie Lapierre, Céline Gosselin et Louis Drouin. *Le transport urbain, une question de santé. Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise*. Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, Gouvernement du Québec, 2006.
-

51. Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GEIC). *Changements climatiques 2014. Incidences, adaptation et vulnérabilité*. Contribution du Groupe de travail II au cinquième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (sous la direction de Field, C.B., V.R. Barros, D.J. Dokken, K.J. Mach, M.D. Mastrandrea, T.E. Bilir, M. Chatterjee, K.L. Ebi, Y.O. Estrada, R.C. Genova, B. Girma, E.S. Kissel, A.N. Levy, S. MacCracken, P.R. Mastrandrea et L.L. White). Organisation météorologique mondiale, Genève, Suisse, 2014.
-
52. Gosselin, Pierre, Diane Bélanger et Bernard Doyon. « Les effets des changements climatiques sur la santé au Québec ». Dans *Santé Canada, Santé et changements climatiques: Évaluation des vulnérabilités et de la capacité d'adaptation au Canada*, p. 241-342. Ottawa, Ontario: Santé Canada, 2008.
-
53. Conférence régionale des élus (CRÉ) de Montréal. *Plan de développement d'un système alimentaire équitable et durable de la collectivité montréalaise (SAM 2025)*. CRÉ de Montréal, 2015. http://credemontreal.qc.ca/wp-content/uploads/2014/03/brochure_SAM.pdf
-
54. Bertrand, Lise, François Thérien, Sophie Goudreau et Michel Fournier. *Étude sur l'accès aux aliments santé à Montréal. Six ans après la première étude, même disparités?* Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, Gouvernement du Québec, 2013.
-
55. Pucher, John et Ralph Buehler. « Walking and Cycling for Healthy Cities ». *Built Environment* 36, no. 4 (2010): 391-414.
-
56. Woodcock, James, Phil Edwards, Cathryn Tonne, Ben G. Armstrong, Olu Ashiru, David Banister, Sean Beevers, et al. « Public Health Benefits of Strategies to Reduce Greenhouse-Gas Emissions: Urban Land Transport ». *The Lancet* 374, no. 9705 (2009): 1930-43.
-
57. Morabia, Alfredo et Michael C. Costanza. « Multiple Health Behavior Change Interventions: Tell Us What You See » *Preventive Medicine* 50, no. 1-2 (2010): 1-2.
-
58. Lachapelle, Ugo, Brian E Saelens, James F Sallis et Terry L Conway. « Commuting by Public Transit and Physical Activity: Where You Live, Where You Work, and How You Get There ». *Journal of Physical Activity and Health* 8, Supplement 1 (2011): S72-S82.
-
59. Tranter Paul Joseph. « Speed Kills: The Complex Links Between Transport, Lack of Time and Urban Health ». *Journal of Urban Health* 87, no. 2 (2010): 155-166.
-
60. Eicher, Caitlin et Ichiro Kawachi. « Social Capital and Community Design ». In *Making Healthy Places*, 117-28. Washington, DC: Island Press, 2011.
-
61. Lund, Hollie. « Pedestrian Environments and Sense of Community ». *Journal of Planning Education and Research* 21, no. 3 (2002): 301-12.
-
62. Koslowsky, Meni, Avraham N. Kluger et Mordechai Reich. *Commuting stress: causes, effects and methods of coping*, New York: Plenum,, 1995.
-
63. Sullivan, William. C. et Chun-Yen Chang. « Mental Health and the Built Environment ». Dans *Making Healthy Places*. Sous la direction de A. L. Dannenberg, H. Frumkin et R. J. Jackson, p. 106-116. Washington DC: Island Press, 2011.
-
64. Bergeron Pascale et Éric Robitaille. *Mémoire concernant la Politique québécoise de mobilité durable des interventions pour favoriser le transport actif et la pratique d'activité physique*. Institut national de santé publique, Gouvernement du Québec, 2013.
-
65. Pivo, Gary et Jeffrey D. Fisher. « The Walkability Premium in Commercial Real Estate Investments ». *Real Estate Economics* 39, no. 2 (2011): 185-219.
-
66. Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL). « Les coûts de l'infrastructure liés aux approches traditionnelles et nouvelles en matière d'aménagement ». *Le point en recherche. Série socio-économique*, no 26 (1996). <https://www.cmhc-schl.gc.ca/publications/fr/rh-pr/socio/socio026.pdf>
-
67. Nelson, Arthur C. et Thomas W. Sanchez. « The Effectiveness of Urban Containment Regimes in Reducing Exurban Sprawl ». *Network City and Landscape* 160, (2005): 42-47.
-

68. Donnan, Jack A. *Economic Implications and Consequences of Population Growth, Land Use Trends and Urban Sprawl in Southern Ontario*. Rapport préparé pour Environmental Commissioner of Ontario, 2008.
-
69. Garrett-Peltier, Heidi. *Pedestrian and Bicycle Infrastructure: A National Study of Employment Impacts*. University of Massachusetts, Amherst: Political Economy Research Institute, 2011.
-
70. Chambre de commerce du Montréal Métropolitain. *Le transport en commun. Au cœur du développement économique de Montréal*. Montréal, 2010.
-
71. Frank, Lawrence D., Michael J. Greenwald, Steve Winkelman, James Chapman et Sarah Kavage. « Carbonless Footprints: Promoting Health and Climate Stabilization through Active Transportation ». *Preventive Medicine* 50, Supplement 1 (2010): S99-S105.
-
72. Association du transport urbain du Québec (ATUQ). *La contribution des sociétés de transport en commun au développement durable des villes du Québec*. Montréal, Québec, 2009. http://atuq.com/Portals/0/ressources/Publications/Etudes/ET_contribution_transport_commun_developpement_durable_villes_Quebec_2009.pdf
-
73. Ewing, Reid et Robert Cervero. « Travel and the Built Environment ». *Journal of the American Planning Association* 76, no. 3 (2010): 265-94.
-
74. Frank, Lawrence D., James F. Sallis, Terry L. Conway, James E. Chapman, Brian E. Saelens et William Bachman. « Many Pathways from Land Use to Health: Associations between Neighborhood Walkability and Active Transportation, Body Mass Index, and Air Quality ». *Journal of the American Planning Association* 72, no. 1 (2006): 75-87.
-
75. Gagnon, C., D. Boulet et R. Mallet. *Qualité de l'air à Montréal. Rapport annuel 2008*. Montréal: Ville de Montréal, Service des infrastructures, transport et environnement, Direction de l'environnement et du développement durable, Division de la planification et du suivi environnemental, Réseau de surveillance de la qualité de l'air, 2008.
-
76. Transport Canada. *Les transports au Canada 2011. Rapport approfondi*. Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Gouvernement du Canada, 2012
-
77. Rajan, Sudhir Chella. « Climate change dilemma: technology, social change or both? An Examination of long-term transport policy choices in the United States ». *Energy Policy* 34 (2006): 664-679.
-
78. Boucher, Isabelle et Nicolas Fontaine. *L'aménagement et l'écomobilité, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable*. Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, coll. « Planification territoriale et développement durable », 2011. http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/grands_dossiers/developpement_durable/amenagement_ecomobilite.pdf
-
79. Vivre en ville. « Collectivités viables ». 2016. <http://collectivitesviables.org/>
-
80. Vivre en ville. *Croître sans s'étaler: où et comment reconstruire la ville sur elle-même*. 2015.
-
81. Transport Canada. *Guide de planification et de ressources sur les transports actifs au Canada*. Gouvernement du Canada, 2010
-
82. Vivre en ville. *Retisser la ville: [ré] articuler urbanisation, densification et transport en commun*. Collection « Outiller le Québec », 2013.
-
83. Vivre en ville et Accès transports durables. *Réunir les modes: l'intermodalité et la multimodalité au service de la mobilité durable*. Collection « Outiller le Québec », 2013.
-
84. Otis, Lyne, Carl Clements, Diane Boudreault et Sylvio Manfredi. *Aménageons nos milieux de vie pour nous donner le goût de bouger pour une meilleure qualité de vie*. Ministère de l'Éducation du Loisir et du Sport et Kino-Québec, Gouvernement du Québec, 2005.
-
85. Vivre en ville. *Objectif écoquartiers: Principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs*. 2014.
-

86. Vivre en ville. *Bâtir au bon endroit: la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables*. Collection « Outiller le Québec », 2013.
-
87. Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM). *Aménager des îlots de fraîcheur et aménager les espaces de vie. Guide pour les gestionnaires d'habitation*. 2014.
-
88. Paquin, Sophie. *Ma ville en toute confiance. Guide des meilleures pratiques pour un aménagement sécuritaire destiné aux municipalités et à leurs partenaires*. Union des municipalités du Québec, Gouvernement du Québec, 2009.
-
89. Conseil interprovincial du sport et des loisirs et de l'Association canadienne des parcs et loisirs. *Sur la voie du bien-être. Cadre stratégique 2015 pour le loisir au Canada*. 2015.
-
90. Comité scientifique de Kino-Québec. *Stratégies éprouvées et prometteuses pour promouvoir la pratique régulière d'activités physiques au Québec (Avis du comité)*. Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir. Gouvernement du Québec, 2004.
-
91. Carpentier, Louis, Stéphanie Côté et André Poirier. *Huit principes pour construire la ville du transport durable*. Conseil régional de l'environnement de Montréal, 2003.
-
92. Gilbert, Richard, Catherine O'Brien, Paul Lewis et Alain Rajotte. *Pour un aménagement et des transports favorables aux Jeunes. Guide à l'intention des villes du Québec*. Le Centre pour un transport durable. The University of Winnipeg, 2010.
-
93. Jolicoeur, Marc, Juan Torres, Paul Mackay et Myriam Lalancette. *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes: Guide technique*. Vélo-Québec, Ministère des transports, Gouvernement du Québec, 2009.
-
94. Comité scientifique de Kino-Québec. *L'activité physique, le sport et les jeunes. Savoir et agir (Avis du comité)*. Secrétariat au loisir et au sport, Gouvernement du Québec, 2011.
-
95. Vivre en ville (2014). *Verdir les quartiers, une école à la fois: le verdissement des cours d'école pour une nature de proximité*. Collection « Outiller le Québec », Hors série. 2014.
-
96. Alliance québécoise du loisir public (AQLP). *Cadre de référence du projet des parcs et autres espaces publics pour le jeu libre et actif. Projet Espaces*. 2015.
-
97. Brady, Joan. *Systèmes alimentaires locaux durables: assurer notre approvisionnement alimentaire aujourd'hui et dans le futur*. Réseau CS, Le lien pour des communautés en santé, 2015. <http://veilleaction.org/en/les-documents-%C3%A0-t%C3%A9-%C3%A9changer/306-syst%C3%A8mes-alimentaires-locaux-durables-r%C3%A9seaux-cs/file.html>
-
98. Pageau, Martine. *Cadre de référence en matière de sécurité alimentaire*. Ministère de la Santé et des Services sociaux, Gouvernement du Québec, 2008.
-
99. Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM). *Pour une ville qui marche*. 2014.
-
100. Ewing, Reid. *Traffic calming: State of the Practice*. Prepared for the Institute of Transportation Engineers et United States Department of Transportation Federal Highway Administration, 1999.
-
101. Loi sur les compétences municipales. Gouvernement du Québec, 2016. http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/C_47_1/C47_1.html
-
102. Ministère des Affaires municipales et des Régions. *La Loi Sur Les Compétences Municipales Commentée Article Par Article*. Gouvernement du Québec, 2006. http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/ministere/legislation/loi_compétences_municipales_commentee.pdf
-
103. Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Gouvernement du Québec, 2016. http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/A_19_1/A19_1.html
-

- 104.** Schnebelen, Marion, Claire Laliberté et Daniel Bolduc. *Les schémas d'aménagement et de développement du territoire: Une cible d'intervention de santé publique efficace?* Direction Risques biologiques, environnementaux et occupationnels, Institut national de santé publique, Gouvernement du Québec, 2007.
-
- 105.** Loi sur le développement durable. Gouvernement du Québec, 2016. <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/developpement/loi.htm>
-
- 106.** Ministère de l'Agriculture des Pêcheries et de l'Alimentation. « *Plan de développement de la zone agricole (PDZA)* ». Gouvernement du Québec, 2015. <http://www.mapaq.gouv.qc.ca/fr/Productions/developpementregional/Pages/PDZA.aspx>
-
- 107.** Caron, Alain et Roger P. Martel. « Guide La Prise De Décision ». Ministère des Affaires municipales et Occupation du territoire, Gouvernement du Québec, 2015. <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/plan-durbanisme/>
-
- 108.** Goudreau, Sophie, Anne Pelletier, Céline Plante, Stéphane Perron, Patrick Morency, Colleen Fuller et David Kaiser. *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 CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, Gouvernement du Québec, 2015. http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/978-2-89673-506-8.pdf
-
- 109.** Litman, Todd. *Evaluating Transportation Land Use Impacts. Considering the Impacts, Benefits and Costs of Different Land Use Development Patterns*. Victoria Transport Policy Institute, 2015. <http://www.vtpi.org/landuse.pdf>
-
- 110.** Ewing, Reid et R. Cervero. « Travel and the Built Environment: A Synthesis ». *Transportation Research Record* 1780, no. 01-3515 (2001):87-114.
-
- 111.** Frank, Lawrence D. et Peter Engelke. *The Impacts of the Built Environment on Physical Activity and Public Health*. Centers for Disease Control and Prevention, 2000.
-
- 112.** Pucher, John et Ralph Buehler. « Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany ». *Transport Reviews* 28, no. 4 (2008): 495-528.
-
- 113.** Lewis, Paul, Yves Bussière, Marion Carlier, Katerine Fortin-Lacasse, Sébastien Gagné, Lucie Lapierre, Marie Lessard, Marie José Thivierge et Juan Torres. *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. Rapport Synthèse*. Groupe de recherche Ville et mobilité, 2008.
-
- 114.** Timperio, A., Kylie Ball, Jo Salmon, Rebecca Roberts, Billie Giles-Corti, Dianne Simmons, Louise A. Baur et David Crawford. « Personal, Family, Social, and Environmental Correlates of Active Commuting to School ». *American Journal of Preventive Medicine* 30, no.1 (2006): 45-51.
-
- 115.** Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. « Programmes d'aide ». 2015. <https://www.mtq.gouv.qc.ca/partenaires-publics/municipalites/programmes-aide/Pages/Transport-collectif-personnes-SOFIL.aspx>
-
- 116.** Lachapelle, Ugo et Lawrence D. Frank. « Transit and Health: Mode of Transport, Employer-Sponsored Public Transit Pass Programs, and Physical Activity ». *J Public Health Pol* 30, no. S1 (2009): S73-S94.
-
- 117.** Besser, Lilah M. et Andrew L. Dannenberg. « Walking to Public Transit: Steps to Help Meet Physical Activity Recommendations ». *American Journal of Preventive Medicine* 29, no. 4 (2005): 273-80.
-
- 118.** Sénécal, Gilles, Pierre J. Hamel et Nathalie Vachon. « Forme urbaine, qualité de vie, environnements naturels et construits: éléments de réflexion et test de mesure pour la région métropolitaine de Montréal ». *Cahiers de géographie du Québec* 49, no 136 (2005): 19-43.
-
- 119.** ATUQ *Impacts sociaux du transport collectif* (2013).
-
- 120.** Giles-Corti, Billie et Robert J. Donovan. « The Relative Influence of Individual, Social and Physical Environment Determinants of Physical Activity ». *Social Science & Medicine* 54, no. 12 (2002): 1793-812.
-

121. Sallis, James F., Melbourne F. Hovell, C. Richard Hofstetter, John P. Elder, Mimi Hackley, Carl J. Caspersen et Kenneth. E. Powell. « Distance between Homes and Exercise Facilities Related to Frequency of Exercise among San Diego Residents ». *Public Health Reports* 105, no. 2 (1990): 179-85.
-
122. Brownson, Ross C., Robyn A. Housemann, David R. Brown, Jeannette Jackson-Thompson, Abby C. King, Bernard R. Malone, and James F. Sallis. « Promoting Physical Activity in Rural Communities: Walking Trail Access, Use, and Effects ». *American Journal of Preventive Medicine* 18, no. 3 (2000): 235-41.
-
123. Giles-Corti, Billie, Melissa H. Broomhall, Matthew Knuiaman, Catherine Collins, Kate Douglas, Kevin Ng, Andrea Lange et Robert J. Donovan. « Increasing Walking: How Important Is Distance to, Attractiveness, and Size of Public Open Space? ». *American Journal of Preventive Medicine* 28, no. 2, Supplement 2 (2005): 169-76.
-
124. Cervero, Robert et Kara Kockelman. « Travel Demand and the 3ds: Density, Diversity, and Design. » *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 2, no. 3 (1997): 199-219.
-
125. Grasser Gerlinde, Delfien Van Dyck, Sylvia Titze et Willibald Stronegger. « Objectively Measured Walkability and Active Transport and Weight-Related Outcomes in Adults: A Systematic Review ». *International Journal of Public Health* 58, no. 4 (2013): 615-25.
-
126. Paquin, Sophie. « Le zonage municipal comme outil de planification urbaine contribuant à créer un environnement urbain favorable à l'obésité ». *Revue canadienne de recherche urbaine* 17, no. 1, supplément sur Aménagement et politiques publiques au Canada (2008).
-
127. Mayo, Mariel Leah, Stephanie B. Jilcott Pitts et Jamie F. Chriqui. « Associations between County and Municipality Zoning Ordinances and Access to Fruit and Vegetable Outlets in Rural North Carolina, 2012 ». *Preventing Chronic Disease* 10 (2013): E203.
-
128. Kaczynski, Andrew T., Luke R. Potwarka, Bryan J. A. Smale, et Mark E. Havitz. « Association of Parkland Proximity with Neighborhood and Park-Based Physical Activity: Variations by Gender and Age ». *Leisure Sciences* 31, no. 2 (2009): 174-91.
-
129. Ministère de la Santé et des services Sociaux et Québec en Forme. *Fiches d'interventions: référents commun en sécurité alimentaire et saine alimentation. (À paraître).*
-
130. Brownson, Ross C., Elizabeth A. Baker, Robyn A. Housemann, Laura K. Brennan, and Stephen J. Bacak. « Environmental and Policy Determinants of Physical Activity in the United States ». *American Journal of Public Health* 91, no. 12 (2001): 1995-2003.
-
131. Mountain, L., W. M. Hirst et M. J. Maher. « Are speed enforcement cameras more effective than other speed management measures? The impact of speed management schemes on 30mph roads ». *Accident Analysis & Prevention* 37, no. 4 (2005): 731-41.
-
132. Hirst, W. M., L. J. Mountain et M. J. Maher. « Are Speed Enforcement Cameras More Effective Than Other Speed Management Measures?: An Evaluation of the Relationship between Speed and Accident Reductions ». *Accident Analysis & Prevention* 37, no. 4 (2005): 731-41.
-
133. Association des transports du Canada. *The Canadian Guide to Neighbourhood Traffic Calming*, Ottawa: 1998.
-
134. Pucher, John et Lewis Dijkstra. « Promoting Safe Walking and Cycling to Improve Public Health: Lessons from the Netherlands and Germany ». *American Journal of Public Health* 93, no. 9 (2003): 1509-16.
-
135. Morrison, David S, Hilary Thomson, and Mark Petticrew. « Evaluation of the Health Effects of a Neighbourhood Traffic Calming Scheme » *Journal of Epidemiology and Community Health* 58, no. 10 (2004): 837-40.
-
136. Bellalite, Lynda. « L'aménagement des traversées d'agglomération en Europe ». *Routes et paysages villageois*. Conseil du paysage québécois. 2000
-

137. Fontaine, Nicolas. *La rue complète, l'accessibilité universelle qui fait du chemin*. Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, Gouvernement du Québec, 2012.
-
138. Julian Reed, Dawn K. Wilson, Barbara E. Ainsworth Heather Bowles et Gary Mixon. « Perceptions of Neighbourhood Sidewalks on Walking and Physical Activity Patterns in a Southeastern Community in the US ». *Journal of Physical Activity and Health* 3 (2006) : 243-53.
-
139. Sallis, James F., Heather R. Bowles, Adrian Bauman, Barbara E. Ainsworth, Fiona C. Bull, Cora L. Craig, Michael Sjöström, et al. « Neighborhood Environments and Physical Activity among Adults in 11 Countries » *American Journal of Preventive Medicine* 36, no. 6 (2009) : 484-90.
-
140. New Zealand Transport Agency. *Pedestrian planning and design guide*. New Zealand: Land Transport New Zealand, 2007
-
141. Hoehner, Christine M., Laura K. Brennan Ramirez, Michael B. Elliott, Susan L. Handy, and Ross C. Brownson. « Perceived and Objective Environmental Measures and Physical Activity among Urban Adults » *American Journal of Preventive Medicine* 28, no. 2, Supplement 2 (2005): 105-16.
-
142. Handy, Susan. *Critical Assessment of the Literature on the Relationships among Transportation, Land Use, and Physical Activity*. Transportation Research Board Special Report 282, 2005.
-
143. Pikora, Terri, Billie Giles-Corti, Fiona Bull, Konrad Jamrozik et Rob Donovan. « Developing a Framework for Assessment of the Environmental Determinants of Walking and Cycling ». *Social Science & Medicine* 56, no. 8 (2003): 1693-703.
-
144. Lusk, Anne C, Peter G Furth, Patrick Morency, Luis F Miranda-Moreno, Walter C Willett et Jack T Dennerlein. « Risk of Injury for Bicycling on Cycle Tracks Versus in the Street » *Injury Prevention* 17 (2011): 131-5.
-
145. Pucher, John et Lewis Dijkstra. « Making Walking and Cycling Safer: Lessons from Europe ». *Transportation Quarterly* 54, no. 3 (2000).
-
146. Loukaitou-Sideris Anastasia, Robin Liggett, Hiroyuki Iseki et William Thurlow « Measuring the effects of built environment on bus stop crime ». *Environment and Planning B: Planning and Design* 28, no. 2 (2004) : 255-280.
-
147. Sondage Léger Marketing. *Étude sur le sentiment de sécurité des montréalais*. 2004.
-
148. Laroche, Diane. La victimisation. dans *Portrait social du Québec*: 405-435 (2001).
-
149. Colas, Véronique. *Mettons la sécurité à sa place ! Avis sur le sentiment de sécurité et les jeunes Montréalais dans l'espace public*. Conseil jeunesse de Montréal, Ville de Montréal, 2009
-
150. Paquin, Sophie. « Le sentiment d'insécurité dans les lieux publics urbains et l'évaluation personnelle du risque chez des travailleuses de la santé ». *Nouvelles pratiques sociales* 19, no. 1 (2006) : 21-39.
-
151. Statistique Canada. *Enquête sociale générale Victimization*. Gouvernement du Canada, 2004.
-
152. Maurice, Pierre. « L'approche par milieu de vie, particularités et avantages », Promouvoir la sécurité, prévenir la violence : quand les réseaux font l'équipe. Montréal: Journées annuelles de santé publique 2006.
-
153. Painter, Kate. « The Influence of Street Lighting Improvements on Crime, Fear and Pedestrian Street Use, after Dark ». *Landscape and Urban Planning* 35, no. 2-3 (1996): 193-201.
-
154. Farrington, David P. et Brandon C Welsh. « Effects of Improved Street Lighting on Crime: A Systematic Review ». *Home Office, Research Development and Statistics Directorate* (2002): 61.
-
155. Cozens, Paul, and Terence Love. « A Review and Current Status of Crime Prevention through Environmental Design (Cpted) ». *Journal of Planning Literature* (2015).
-
156. Oc, Taner et Steven Tiesdell. *Safer city centre: reviving the public realm*. London: Paul Chapman, 1997.
-

157. Wilson James Q et George L. Kelling. « Broken windows: the police and neighborhood safety ». *Atlantic Monthly* 249, no. 3 (1982):29-38.
-
158. Barry Poyner et BWebb. *Crime free housing*. Oxford: Butterworth Architecture. 1991
-
159. Gagnon, François. « Les interventions de traversée d'agglomération: Vers une cohabitation plus équilibrée entre la circulation routière et la vie en petites municipalités ». Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé. Montréal, Québec, 2015.
-
160. Paquette, Sylvie, Nicolas Saunier, Caroline Gagnon, Gérald Domon, Julie Bergeron, Juliette Nortier et Sophie Lacoste. *Enjeux de paysage et sécurité routière en contexte de traversée d'agglomération*. Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal, 2012. <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1135462.pdf>
-
161. Sallis, James, Rachel .A. Millstein et Jordan .A Carlson. « Community Design for Physical Activity ». Dans *Making Healthy Place: Designing and Building for Health, Well-Beings, and Sustainability*, 33-49: Island Press, 2011.
-
162. Fournel, Marie-Chantal, Hélène Gagnon, Patrick Savoie et Carmen Schaefer. *Pour un environnement favorable à la pratique d'activités physiques de loisir en milieu municipal*. Agence de la santé et des services sociaux de la Montérégie, Direction de santé publique, Gouvernement du Québec, en collaboration avec Loisir et Sport Montérégie, 2014.
-
163. Projet Espaces. 2015. <http://projetespaces.com/accueil.asp>
-
164. Mendes, Wendy. *Les conseils de politique alimentaire*. Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé, Gouvernement du Québec, 2011.
-
165. Lowe, Melanie, Carolyn Whitzman, Hannah Badland, Melanie Davern, Lu Aye, Dominique Hes, Iain Butterworth et Billie Giles-Corti. « Planning Healthy, Liveable and Sustainable Cities: How Can Indicators Inform Policy? » *Urban Policy and Research* 33, no. 2 (2015): 131-44.
-
166. Robitaille, Éric. *Indicateurs géographiques de l'environnement bâti et de l'environnement des services influant sur l'activité physique, l'alimentation et le poids corporel*. Institut national de santé publique, Gouvernement du Québec, 2009.
-
167. Jennie Naidoo et Jane Wills. *Foundations for Health Promotions* (3éd.). Edinburgh: Toronto: Ballière Tindall/Elsevier, 2009.
-



Prendre soin de notre monde

1-866-370-6688 poste 5
info@prendresoindenotremonde.com