

Consultation publique de la Ville de Montréal sur le thème
Montréal, physiquement active

Rendre Montréal physiquement active par l'aménagement urbain et les transports actifs

**Mémoire présenté
à la Commission sur la culture, le patrimoine
et les sports de Montréal
par le**



5 décembre 2012

Remerciements

Nous tenons à remercier Corinne Voyer, Chargée de dossiers – Mode de vie physiquement actif à la Coalition québécoise sur la problématique du poids, pour sa précieuse collaboration dans la préparation de ce mémoire.

TABLE DES MATIERES

1.	LE CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL EN BREF	1
2.	LES BÉNÉFICES POUR MONTRÉAL DE FAVORISER L'ACTIVITÉ PHYSIQUE	2
3.	LE RÔLE DE LA VILLE ET DES ARRONDISSEMENTS DE MONTRÉAL	4
4.	L'AMÉNAGEMENT URBAIN POUR MULTIPLIER LES OCCASIONS D'ACTIVITÉ PHYSIQUE	5
4.1	Adapter les politiques publiques et les pratiques d'aménagement pour favoriser le transport actif	6
4.1.1	Privilégier les piétons et les cyclistes	6
4.1.2	Développer les transports collectifs	8
4.1.3	Réduire l'attractivité de l'automobile	9
4.1.4	Revoir les règles d'urbanisme de manière à normaliser la marche et le vélo comme modes de transport quotidiens	9
4.2	Accroître le verdissement et l'accessibilité aux espaces verts	10
5.	LE NÉCESSAIRE ARRIMAGE DES DIVERS POLITIQUES, PLANS, PROGRAMMES ET PROJETS.....	12
6.	RECOMMANDATIONS.....	13

1. LE CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL EN BREF

Organisme indépendant à but non lucratif fondé en 1996, le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) a pour mission de développer et de proposer des pratiques et des politiques urbaines contribuant à créer des villes écologiques, démocratiques et en santé. Le CEUM intervient principalement dans trois domaines : 1) l'aménagement urbain favorable aux transports actifs, 2) l'intégration de la nature en ville par le verdissement et l'agriculture urbaine ainsi que 3) la démocratie participative et la citoyenneté. Notre approche d'intervention se fonde sur :

- la valorisation du droit des citoyennes et des citoyens de participer aux décisions ayant un impact sur leur milieu de vie;
- la conjugaison des savoirs citoyens et des savoirs spécialisés;
- la connaissance et la promotion des pratiques inspirantes d'ici et d'ailleurs;
- la mobilisation des acteurs;
- l'expérimentation et la mise en application des idées novatrices.

Les interventions du CEUM s'inscrivant dans le volet Aménagement et transport actif visent à créer des milieux de vie de qualité, conviviaux et sécuritaires, qui favorisent, par leur aménagement, les déplacements actifs de toute la population. Pour ce faire, le CEUM tente d'assurer l'intégration systématique des besoins des piétons et des cyclistes aux politiques et aux décisions touchant la planification, la conception, l'aménagement et l'entretien du domaine public.

Grâce au soutien de Québec en Forme, de l'Agence de la santé publique du Canada et de la Fédération canadienne des municipalités, le CEUM mène, depuis 2009, le projet *Quartiers verts, actifs et en santé* – principal projet du volet – en partenariat avec des organismes communautaires montréalais, quatre arrondissements¹, la Ville de Montréal, la Direction de santé publique de Montréal, de nombreux chercheurs universitaires et la Coalition québécoise sur la problématique du poids. Ce projet vise à repenser l'aménagement de l'espace public, dont la rue, pour favoriser les déplacements actifs de tous, en portant une attention particulière aux besoins des jeunes. Il inclut la planification participative de quatre « quartiers verts, actifs et en santé » (QVAS) et le soutien à la mise en œuvre des quatre plans qui en ont découlé, la promotion des bonnes pratiques en matière d'aménagement



¹ Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Le Plateau-Mont-Royal et Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce.

favorable au transport actif, l'analyse et la proposition de politiques publiques liées au transport et à l'aménagement ainsi que le transfert de connaissances auprès de divers publics.



Par ailleurs, le CEUM mène, en partenariat avec l'Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM), le projet La ville en vert (2010-2012), qui s'inscrit dans le volet Verdissement et agriculture urbaine. Ce projet propose diverses mesures de lutte contre les îlots de chaleur dans des complexes d'habitation gérés par l'OMHM. Les principales interventions consistent à réaménager les espaces communs extérieurs en y intégrant plus de verdissement. On observe déjà des changements de comportement de la part des résidents. Par exemple, les résidents d'une habitation pour les aînés sortent davantage sur la terrasse qui est à leur disposition et y sont plus actifs depuis que des bacs surélevés y ont été aménagés pour la culture de légumes, de fleurs et de fines herbes. Ailleurs, ce sont les enfants qui bénéficient d'aires de jeu plus naturelles dans la cour du complexe où ils demeurent et qui sont davantage portés à y être actifs.

Nous ne prétendons pas être des experts de l'activité physique et ne nous prononcerons pas sur les activités et installations sportives à mettre en place à Montréal. Des acteurs compétents en la matière sauront formuler des recommandations judicieuses à la Commission sur la culture, le patrimoine et les sports. Toutefois, à partir de l'expertise développée dans le cadre des projets brièvement décrits, nous croyons pouvoir proposer à la Commission une analyse et quelques pistes d'action pertinentes pour faire de Montréal une ville résolument active!

Bien que la Ville de Montréal ne puisse à elle seule combler tous les besoins liés à la pratique d'activités physiques, nos recommandations s'adressent à l'administration municipale puisqu'elle est le principal décideur en matière d'aménagement. Les recommandations formulées à la suite de notre analyse sont rassemblées à la fin de ce mémoire. Nous remercions les membres de la Commission pour l'attention qu'ils y porteront.

2. LES BÉNÉFICES POUR MONTRÉAL DE FAVORISER L'ACTIVITÉ PHYSIQUE

Au Québec, près d'un enfant sur quatre et plus d'un adulte sur deux souffrent d'embonpoint ou d'obésité². Lorsqu'ils sont acquis au cours de la petite enfance, ce qui survient de plus en plus fréquemment, ces problèmes de poids perdurent généralement à l'âge adulte, ce qui signifie qu'ils affectent les individus durant toute leur vie.

La sédentarité est un facteur de risque majeur de l'obésité et de plusieurs maladies chroniques qui entraînent de sérieuses répercussions sur la santé, notamment chez les enfants. Pourtant, comme

² Mongeau, L., Audet, N., Aubin, J. et Baraldi, R. (2005). *L'excès de poids dans la population québécoise de 1987 à 2003*. Québec : Institut national de santé publique du Québec et Institut de la statistique du Québec.

l'illustre le portrait de la situation dressé dans le document de consultation, les Montréalais, comme les autres Québécois, ont adopté un mode de vie de plus en plus sédentaire au cours des dernières décennies. Les récentes données canadiennes révèlent que seulement 15 % des adultes et 7 % des jeunes atteignent les niveaux d'activité physique recommandés qui sont de 150 minutes par semaine pour les adultes et de 60 minutes par jour pour les enfants^{3,4}.

Des bénéfices sociaux...

En plus des bénéfices que chaque individu retirerait d'une vie plus active physiquement, la communauté montréalaise entière y gagnerait. La pratique d'activités physiques contribue à accroître la cohésion sociale et le sentiment d'appartenance des individus à leur collectivité. L'organisation d'activités sportives rassemble et mobilise des intervenants de la communauté dans le but d'améliorer la qualité de vie des résidents. Une municipalité aménagée pour favoriser la pratique régulière d'activités physiques variées contribue à la qualité de vie de ses citoyens et est plus attrayante aux yeux des ménages qui songent à s'y installer⁵.

...économiques...

Sur le plan économique, les collectivités qui soutiennent l'activité physique par un ensemble de moyens qui répondent aux besoins des citoyens de tous les âges bénéficient de la meilleure santé de la population, qui se traduit en une plus grande vitalité et une meilleure productivité. Les quartiers denses et favorables à la marche procurent également des bénéfices économiques en réduisant les dépenses de transport des ménages, en augmentant les recettes fiscales des municipalités et en réduisant le coût des infrastructures (les coûts de construction, d'opération et d'entretien des rues, aqueducs, égouts, etc. sont bien moindres pour des quartiers compacts que pour des développements de style banlieue)⁶.

Un transfert modal substantiel vers les transports collectif et actif, ce que favoriserait un aménagement urbain propice à la marche et au vélo, permettrait de réduire la congestion qui assaille la métropole depuis de nombreuses années et qui entraîne des pertes d'un milliard et demi de dollars annuellement⁷. Enfin, l'activité économique générée par le cyclotourisme au Québec en 2012 est estimée à 131 millions de dollars et il est démontré que les gens qui effectuent une large part de leurs

³ Colley RC, Garriguet D, Janssen I, Craig CL, Clarke J et Tremblay MS. 2011. *Activité physique des adultes au Canada : résultats d'accélérométrie de l'Enquête canadienne sur les mesures de la santé de 2007-2009*. Ottawa : Statistique Canada.

⁴ Colley RC, Garriguet d, Janssen I, Craig CL, Clarke J et Tremblay MS. 2011. *Activité physique des enfants et des jeunes au Canada : résultats d'accélérométrie de l'Enquête canadienne sur les mesures de la santé de 2007-2009*. Ottawa : Statistique Canada.

⁵ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. 2012. *Environnement urbain – Activité physique en milieu municipal – Stratégies*.

⁶ Québec en forme. 2011. *Les bénéfices économiques des espaces verts, des installations de loisirs et des aménagements urbains favorables à la marche*. Faits saillants de la recherche. Numéro 4.

⁷ Chambre de commerce du Montréal métropolitain. 2010. *Le transport en commun, au cœur du développement économique de Montréal*. 58 p.

déplacements à pied ou à vélo sont plus portés à dépenser dans les commerces de proximité, ce qui accroît évidemment la viabilité économique de leur collectivité⁸.

...et environnementaux

Une municipalité qui favorise un mode de vie physiquement actif en mettant à la disposition de sa population de nombreux espaces verts et des aménagements favorables au transport actif et collectif contribue également à l'amélioration de la qualité de l'environnement. Réduction des émissions de gaz à effet de serre, amélioration de la qualité de l'air (à la fois par la réduction des déplacements motorisés et par une filtration naturelle par les arbres), création d'îlots de fraîcheur, amélioration de la gestion des eaux de pluie grâce au plus grand couvert végétal sont autant de bénéfices indirects d'un aménagement urbain plus vert.

3. LE RÔLE DE LA VILLE ET DES ARRONDISSEMENTS DE MONTRÉAL

Même si elles n'ont pas un mandat spécifique en matière de santé, les municipalités québécoises ont la responsabilité de contribuer à la qualité de vie de leurs citoyens, dont la possibilité d'adopter un mode de vie physiquement actif constitue une composante essentielle. La Ville de Montréal reconnaît explicitement ce rôle, l'ayant enchâssé dans la Charte montréalaise des droits et responsabilités.

Cela repose bien sûr en partie sur l'offre d'activités sportives mais également sur l'aménagement de la ville et de ses quartiers. Ainsi, les systèmes et infrastructures de transport, la trame urbaine, la mixité des fonctions (résidentielle, commerciale, industrielle, institutionnelle), l'accès à des espaces verts ou à un terrain de jeu, la qualité du design de l'espace public, etc. peuvent tous faciliter, pour les citoyens, l'intégration de l'activité physique à leur vie quotidienne.

La promotion de l'activité physique constitue donc une dimension transversale de la vie urbaine et l'offre de services et d'infrastructures pour la favoriser repose sur une multitude d'acteurs, notamment de nombreux services et divisions de l'administration municipale. Elle nécessite également un arrimage entre les différents niveaux de gouvernement (arrondissements, Ville, agglomération, Communauté métropolitaine, Québec), entre les divers politiques et plans déjà adoptés ou en cours d'élaboration et entre l'administration municipale et ses nombreux partenaires. Elle requiert également des représentations faites avec conviction auprès des paliers de gouvernement supérieurs.

⁸ Bergeron, K. & Cragg, S. (2009). *Encourager le transport actif : Bulletin no3 : Les avantages économiques du transport actif*. Ontario, Ottawa : Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie.

4. L'AMÉNAGEMENT URBAIN POUR MULTIPLIER LES OCCASIONS D'ACTIVITÉ PHYSIQUE

De nombreux Montréalais souhaiteraient adopter un mode de vie plus actif mais ont du mal à intégrer l'activité physique à leur horaire surchargé. Les activités sportives, organisées ou non, demandent de libérer du temps, déjà trop rare, notamment pour les familles. Pour ces gens, il nous semble donc

judicieux de miser sur des activités qui s'intègrent à la vie quotidienne.



Adopter des modes de déplacement actifs pour les activités de tous les jours constitue une façon de le faire qui est accessible à la majorité, peu importe (ou presque) l'âge, la situation socioéconomique ou la condition physique. Le transport actif comporte un double avantage pour la santé : faire bouger les gens quotidiennement et diminuer le nombre de déplacements en voiture, réduisant du même coup la pollution atmosphérique, les risques d'accidents et

l'effet d'îlots de chaleur urbains.

Il faut toutefois que l'aménagement urbain et les infrastructures de transport permettent de tels déplacements! Il est nécessaire que de nombreuses destinations soient accessibles à pied et à vélo et que des infrastructures rendent ces déplacements sécuritaires, efficaces et agréables pour tous. À l'heure où Montréal doit déployer des efforts considérables pour retenir les jeunes familles sur son territoire, miser sur l'aménagement de tels quartiers nous semble une stratégie à privilégier.

Trois dimensions de l'environnement bâti sont à prendre en compte pour créer des quartiers « marchables » ou « cyclables », ce que les experts de l'aménagement désignent par « les trois D » : la Densité d'occupation du sol, la Diversité (ou mixité) des fonctions et le Design urbain. La densité d'occupation (nombre d'habitations, de commerces, de services par unité de superficie) et la mixité des fonctions font en sorte qu'une multitude de destinations sont accessibles à courte distance, rendant ainsi possible de se déplacer à pied ou à vélo dans son quartier.

Il importe de noter qu'un quartier dense n'est pas nécessairement constitué de tours d'habitation! Les quartiers centraux de Montréal, avec leurs logements de type plex en rangée, atteignent une forte densité tout en procurant une grande qualité de vie à leurs résidents. La densité à échelle humaine, qui repose sur la qualité des bâtiments et des espaces privés et publics, est à rechercher. C'est ici qu'entre en ligne de compte le design urbain, pour assurer une architecture adaptée aux besoins, un aménagement de qualité du domaine privé et du domaine public ainsi que des transitions harmonieuses entre les deux. Un bon aménagement de l'interface entre les résidences ou les commerces et l'espace public qui les entoure incite aux interactions sociales et aux déplacements à pied.

4.1 ADAPTER LES POLITIQUES PUBLIQUES ET LES PRATIQUES D'AMÉNAGEMENT POUR FAVORISER LE TRANSPORT ACTIF

Pour faire en sorte que la marche et le vélo soient davantage adoptés comme modes de déplacement quotidiens, il est primordial de fournir un environnement bâti adapté aux besoins des usagers vulnérables de la rue que sont les piétons et les cyclistes, dont les enfants, c'est-à-dire un environnement sécuritaire et invitant. Les volumes de circulation toujours croissants sur l'île de Montréal représentent un risque, particulièrement pour les enfants qui se déplacent à pied ou à vélo, et font en sorte que les parents jugent dangereux de laisser leurs enfants marcher ou pédaler entre la maison et l'école ou toute autre destination du quartier^{9,10}. Les parents conduisent alors leurs enfants en voiture et c'est ainsi toute la famille qui perd des occasions de marcher (tout en accentuant le problème d'insécurité dû à la circulation automobile!).

Les aménagements pour piétons et cyclistes ainsi que les mesures d'apaisement de la circulation sont des outils indispensables et parmi les plus efficaces pour arriver à créer des milieux de vie conviviaux et sécuritaires^{11,12,13}. Ils font partie d'une stratégie globale d'aménagement sécuritaire des espaces publics que constituent les rues qui requiert des actions selon quatre orientations complémentaires¹⁴, décrites dans les paragraphes suivants.

4.1.1 Privilégier les piétons et les cyclistes

L'aménagement du territoire (échelle régionale), la planification des transports et l'aménagement urbain (échelle locale), depuis le milieu du 20^e siècle, ont clairement privilégié la voiture au détriment des autres modes de transport (ou les automobilistes au détriment des autres usagers de la route) à Montréal comme ailleurs dans le monde occidental. Maintenant que l'on perçoit, voire que l'on ressent les répercussions de ces pratiques et que l'on souhaite renverser la tendance en faveur des modes de transport alternatifs à la voiture, il nous faut revoir l'aménagement de l'espace public.



⁹ Lewis, P. et al. 2009. *Le transport actif et le système scolaire à Montréal et à Trois-Rivières*. Montréal, Groupe de recherche ville et mobilité, Université de Montréal. 42 p.

¹⁰ Lewis, P. 2011. *Les villes et les municipalités : Des acteurs incontournables en matière d'urbanisme et de transport actif*. Bulletin de santé publique, Association pour la santé publique du Québec, Volume 33, no 1.

¹¹ Direction de santé publique de Montréal. 2006. *Le transport urbain, une question de santé*. Rapport annuel 2006 sur la santé de la population Montréalaise

Pucher, J. et L. Dijkstra. 2003. *Promoting Safe Walking and Cycling to Improve Public Health: Lessons From The Netherlands and Germany*. American Journal of Public Health, Volume 93, no 9

¹² Burden, Dan. 2006. *Healthycommunities – Walkablecommunities*, présentation au Forum transport, aménagement urbain et santé, Montréal, 9 juin

¹³ Pucher, J. et L. Dijkstra. 2003. *Promoting Safe Walking and Cycling to Improve Public Health: Lessons From The Netherlands and Germany*. American Journal of Public Health, Volume 93, no 9

¹⁴ Lewis, P. 2011. *Op. cit.*

La Charte du piéton, enchâssée dans le Plan de transport de Montréal, affirme d'ailleurs explicitement « la primauté des piétons dans l'espace urbain », principe par lequel la Ville « compte accorder toute la place nécessaire à la pratique sécuritaire et conviviale de la marche ». Elle établit également l'objectif de « prioriser le piéton lors de la conception et de l'aménagement du domaine public »¹⁵.

La Ville de Montréal compte également sur le vélo pour réduire les déplacements motorisés et « fait le pari de devenir [...] un modèle d'inspiration par la mise en place de mesures audacieuses et à l'avant-garde »¹⁶. Malgré des efforts notables consentis depuis une dizaine d'années, la Ville reconnaît toutefois, que « le réseau cyclable actuel, en plus d'être incomplet, ne répond que partiellement à l'objectif d'accroître les déplacements actifs à vélo ».

Pour arriver à redonner aux piétons et aux cyclistes la place qui leur revient, il faut intégrer *systématiquement* l'analyse de leurs besoins lors de l'élaboration de politiques publiques, dont les budgets¹⁷, ainsi qu'aux étapes de planification, de conception, de construction et d'entretien des projets qui touchent le domaine public. Parmi les mesures très concrètes qu'il nous semble essentiel de mettre rapidement en œuvre, nous soulignons :

- l'accélération du programme de sécurisation des intersections intégré au Plan de transport. L'objectif était de 50 intersections par année. Depuis l'adoption du Plan de transport en 2008, la Ville n'a réussi à atteindre cet objectif que lors de la première année (67 intersections). En 2009, 39 intersections ont été sécurisées, seulement 8 en 2010 et 22 en 2011¹⁸;
- l'accélération du déploiement du réseau cyclable pour atteindre l'objectif fixé dans le Plan de transport. Alors que le réseau cyclable était censé passer de 400 à 800 km de 2008 à 2015, à ce jour, seulement 160 km ont été ajoutés en cinq ans. Il devient urgent de créer d'autres axes pour désengorger les axes actuels qui sont saturés (Boyer/Brébeuf, Maisonneuve, Berri, etc.), d'assurer la continuité des parcours en complétant les tronçons manquants et de relier les pôles d'emploi au réseau cyclable;
- l'analyse systématique, lors de *toutes* les réfections routières et de *tous* les travaux sur les infrastructures souterraines sous rue, du potentiel de repartage de la rue entre ses divers usagers, d'apaisement de la circulation et de verdissement;
- l'application rigoureuse, sur tout le territoire de la ville de Montréal (idéalement de l'agglomération) de l'article 386 du Code de la sécurité routière du Québec qui stipule que « nul ne peut immobiliser un véhicule routier [...] dans une intersection,



¹⁵ Plan de transport. p. 41

¹⁶ Ville de Montréal. 2008. *Plan de transport*. p. 109

¹⁷ Nous incluons dans l'expression « politique publique » les outils de vision, de planification, règlementaires, budgétaires, etc. dont se dote l'administration municipale.

¹⁸ Ville de Montréal, bilans annuels du Plan de transport. En ligne :

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99681587&_dad=portal&_schema=PORTAL

sur un passage pour piétons clairement identifié et sur un passage à niveau *ni à moins de 5 mètres de ceux-ci* » afin d'améliorer la visibilité réciproque de tous les usagers de la rue. À l'heure actuelle, on trouve à Montréal de nombreux parcomètres à l'intérieur de cette zone de 5 m. Il s'agit d'une des mesures les plus faciles à appliquer, avec du marquage ou de la signalisation. Il est d'ailleurs difficile à comprendre comment un article d'un règlement provincial peut être ignoré de la sorte dans la plus grande ville du Québec alors qu'il s'agit d'une mesure essentielle à la sécurité des piétons.

- l'application systématique des mesures prévues au Plan de transport qui visent à sécuriser pour les piétons les zones de chantiers de construction. Bien que ces mesures soient censées faire partie des devis lors d'appels d'offres par la Ville de Montréal, une grande part des chantiers qui débordent sur la rue ne comporte aucune mesure pour assurer des déplacements sécuritaires par les piétons.

En ce qui concerne le développement du réseau cyclable, nous attirons l'attention des membres de la Commission sur les besoins particuliers des femmes. De nombreuses études montrent que les femmes sont plus soucieuses que les hommes des risques que comporte le cyclisme urbain et sont beaucoup moins nombreuses à le pratiquer¹⁹. Les femmes représentent ainsi un important bassin de cyclistes potentiels et le meilleur moyen d'attirer les femmes vers le vélo est de leur fournir des aménagements sécuritaires^{20,21}.

4.1.2 Développer les transports collectifs

L'offre d'infrastructures pour le transport actif et l'aménagement urbain local ne peuvent toutefois à eux seuls assurer la création de quartiers favorisant la pratique de la marche et du vélo. Cela exige la prise en compte de l'organisation du territoire et des systèmes de transport à une échelle plus large que celle des quartiers afin de soutenir des stratégies permettant un transfert modal durable. Malgré les gains notables effectués au cours des dernières années par le transport en commun, on est encore loin du transfert modal structurant souhaité et la motorisation des ménages et le nombre de kilomètres parcourus en voiture continuent leur progression.

La Ville de Montréal doit donc poursuivre ses efforts de représentation auprès des gouvernements supérieurs afin d'obtenir le financement nécessaire au développement des réseaux de transport en commun. À cet effet, nous invitons la Ville à mener les interventions nécessaires pour bénéficier du Fonds Chantiers Canada, du gouvernement fédéral, qui finance notamment des projets d'infrastructures pour le transport en commun. D'autres villes et régions du Canada ont profité de ce programme pour réaliser des projets structurants. Toronto, par exemple, est allée y chercher des

¹⁹ Pucher John, Ralph Buehler et Mark Seinen. 2011. *Bicycling renaissance in North America? An update and re-appraisal of cycling trends and policies*. Transportation Research Part A 45 (2011) 451–475

²⁰ Larsen, Jacob. 2010. *Beyond the Bike Lane: An Analysis of Cyclists' Travel Behavior in Montreal & A Methodology for Locating New Routes*. Projet de recherche supervisé dans le cadre du programme de maîtrise en urbanisme, Université McGill

²¹ Garrard, Jan, Rose, Geoffrey et Lo, Sing Kai. 2008. *Promoting transportation cycling for women: The role of bicycle infrastructure*. Preventive Medicine, 46 (1). pp. 55-59.

sommes importantes pour prolonger son réseau de métro et remettre en état la gare Union. Calgary en a profité pour améliorer ses trains légers sur rail et ses lignes d'autobus express. Vancouver a mis en place un système de paiement intelligent et accru le service du SkyTrain et des trains de banlieue²². Aux élus de Montréal, maintenant, de faire preuve de leadership.

4.1.3 Réduire l'attractivité de l'automobile

Comme l'indique clairement le Plan de transport de Montréal, « l'expérience a démontré que l'on ne pourra jamais favoriser l'utilisation accrue du transport en commun et des modes actifs pour les déplacements domicile-travail tant que l'on n'imposera pas des contraintes plus importantes à l'utilisation de la voiture individuelle » (p. 144). La Ville de Montréal entendait mettre ce principe en œuvre en révisant les avantages qu'elle accorde aux employés municipaux qui disposent d'une allocation pour l'utilisation de leur voiture personnelle et d'une place gratuite de stationnement.

Ces mesures, si louables soient-elles, sont toutefois insuffisantes. Des interventions plus convaincantes doivent être menées en matière de stationnement, à la fois pour modifier l'aménagement urbain par la réduction de l'espace dévolu à la voiture et pour envoyer un message fort à l'ensemble de la population montréalaise et aux visiteurs. La nouvelle taxe sur le stationnement au centre-ville est une mesure intéressante mais elle devrait être appliquée à plus grande échelle pour avoir un réel impact sur l'usage de la voiture et pour éviter de pénaliser les commerçants du centre-ville.

La ville de Copenhague, au Danemark, où la part modale des transports actifs atteint 45%, a réussi un tel pari en éliminant progressivement des places de stationnement et en convertissant les espaces ainsi libérés en places publiques conviviales. Au moment où cette politique a été initiée, dans les années 1960, Copenhague était loin d'être la capitale du vélo qu'elle est devenue. Les décideurs, inquiets de voir leur ville de plus en plus envahie par la voiture au début de la décennie, se sont dotés d'une vision et l'ont mise en œuvre progressivement, année après année.

Le même principe devrait être appliqué aux voies de circulation. Chaque fois qu'une rue doit être réaménagée ou rénovée et à chaque fois que l'offre de transport en commun est améliorée de manière substantielle, le potentiel de réduction de la capacité routière devrait être analysé. Nous invitons donc la Ville de Montréal et les arrondissements à faire preuve de plus d'audace en matière de gestion du stationnement et de la capacité routière.

4.1.4 Revoir les règles d'urbanisme de manière à normaliser la marche et le vélo comme modes de transport quotidiens

Enfin, il importe de revoir les règles d'urbanisme qui régissent l'aménagement des quartiers de Montréal afin qu'elles reflètent cette volonté de la collectivité montréalaise de redonner à la marche ses lettres de noblesse et de faire du vélo un mode de transport de prédilection pour une large part des citoyens. Il serait temps, par exemple, de revoir à la baisse le nombre d'unités de stationnement exigé pour une nouvelle construction ou l'agrandissement d'un bâtiment existant, conformément à la volonté exprimée de restreindre l'attractivité de la voiture.

²² TRANSIT. 2012. *Développement des infrastructures : Québec doit se servir du fonds chantiers canada pour financer les transports collectifs*. Communiqué de presse. 16 février 2012

Nous invitons également les arrondissements à intégrer les préoccupations pour favoriser un mode de vie physiquement actif à leurs outils de planification. À cet égard, nous saluons le plan d'action adopté par l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, l'un des partenaires du projet Quartiers vert, actifs en en santé, pour mettre en œuvre sa politique en faveur des saines habitudes de vie. L'arrondissement a fait du « maintien, [de] la modernisation et [de] la création d'infrastructures urbaines qui favorisent l'activité physique et le transport actif sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement »²³ une priorité puisqu'ils constituent l'un des trois axes de travail qui définissent le plan d'action. Ce plan comporte des mesures telles que :

- la mixité d'usage dans les quartiers;
- le design des rues de manière à favoriser l'interaction entre les commerces et le domaine public;
- la création d'espaces verts et l'aménagement d'espaces publics qui invitent à la pratique d'activités physiques non structurées;
- l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation;
- l'aménagement et l'entretien des voies cyclables;
- l'ajout de stationnements à vélo;
- le déneigement et le déglçage prioritaires des accès piétonniers;
- etc.

4.2 ACCROÎTRE LE VERDISSEMENT ET L'ACCESSIBILITÉ AUX ESPACES VERTS

En plus d'être influencée par la présence d'aménagements sécuritaires, l'adoption de la marche et du vélo comme modes de déplacement repose sur la convivialité des cheminements piétonniers et cyclables. Le verdissement, par la plantation d'arbres en bordures de rue, l'aménagement de saillies



de trottoirs plantées, l'installation de bacs à fleurs, etc., contribue considérablement à rendre les déplacements à pied agréables. Le verdissement en général améliore l'esthétique de la rue et les arbres procurent de l'ombre en période estivale tout en créant une séparation physique entre les piétons et les voitures. Nous accueillons donc très favorablement l'adoption à venir du Plan canopée, qui vise à accroître le couvert arboricole partout sur l'île de Montréal, et le programme en cours d'élaboration des Promenades urbaines²⁴.

²³ Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce. 2011. *Mise en œuvre du plan d'action de la Politique en faveur des saines habitudes de vie*. Mesures et futurs plans d'action.

²⁴ « Il s'agit d'une part, de donner plus de place aux piétons dans l'espace urbain central montréalais et d'y développer un réseau de promenades. Il s'agit d'autre part, d'inscrire ces promenades dans un réseau d'infrastructures vertes, définies comme des infrastructures naturelles ou construites qui procurent des services écologiques » (Ville de Montréal. 2012. *Promenades urbaines – La vision*)

Par ailleurs, une étude menée à l'Université de Montréal montre que la propension des enfants à marcher est accrue par l'accessibilité, dans leur quartier, à des parcs, des espaces verts et des aires récréatives, et pas seulement pour se rendre à ces lieux mais également dans leurs déplacements vers l'école (surtout pour les filles) ou pour une promenade de détente (pour les garçons)²⁵. Chaque parc situé dans un rayon de 750 m du domicile fait doubler la probabilité de marcher jusqu'à l'école chez les filles et fait augmenter de 60% celle de la marche de détente chez les garçons, et ce, peu importe le revenu familial et le degré de scolarisation des parents. Accroître le nombre de parcs et en assurer une répartition équitable sur tout le territoire de Montréal semble donc une avenue très prometteuse pour accroître l'activité physique quotidienne des jeunes.



D'autres chercheurs ont observé que les jeunes enfants étaient plus actifs dans les parcs lorsque ceux-ci étaient aménagés de manière naturelle (aménagement de buttes, installation de grosses pierres, de billots de bois, végétation, etc.) plutôt qu'avec des modules de jeu²⁶. Les activités auxquelles ils s'adonnent dans ces aménagements naturels contribuent davantage au renforcement du système musculosquelettique et de la capacité cardiovasculaire ainsi qu'au développement des habiletés motrices. En même temps, les enfants doivent bénéficier d'espaces ouverts suffisamment grands pour pouvoir courir et pratiquer divers sports.



Enfin, les personnes âgées sont attirées par le jardinage et leur procurer la possibilité de le pratiquer en leur fournissant des aménagements adéquats leur permet d'être plus actifs physiquement. L'aménagement d'un jardin sur une terrasse adjacente à la salle communautaire d'un complexe d'habitations à loyer modique pour aînés dans le cadre du projet La ville en vert en est un exemple probant. Des bacs surélevés ont été installés pour éviter que les jardiniers aient à s'agenouiller pour travailler. Les végétaux cultivés ont été sélectionnés par les résidents, qui étaient

²⁵ Université de Montréal. 2009. *Les enfants vivant à proximité d'espaces verts marchent davantage*. Communiqué de presse, 12 mars. En ligne : <http://www.nouvelles.umontreal.ca/recherche/sciences-de-la-sante/les-enfants-vivant-a-proximite-despaces-verts-marchent-davantage.html>

²⁶ *Children Inspired By Natural Playgrounds Tend To Be More Physically Active*; Main Category: Pediatrics / Children's Health; Also Included In: Sports Medicine / Fitness; Article Date: 15 Oct 2012

conseillés par une horticultrice professionnelle. Les résidents ont participé à la journée de plantation et assurent eux-mêmes l'entretien des légumes, fleurs et herbes qu'ils ont plantés.

Depuis l'aménagement de la terrasse au printemps 2011, les résidents la fréquentent plus que jamais! La terrasse, auparavant peu utilisée, amène maintenant beaucoup de fierté et de moments de détente aux locataires qui peuvent maintenant profiter du soleil ou d'un peu d'air frais en soirée, tout en discutant avec leurs voisins.

5. LE NÉCESSAIRE ARRIMAGE DES DIVERS POLITIQUES, PLANS, PROGRAMMES ET PROJETS

Le document de consultation appelle à l'action concertée des forces vives et à la mobilisation des ressources pour favoriser l'activité physique de la population montréalaise. Cela constitue tout un défi étant donné la multitude d'acteurs engagés dans la promotion de l'activité physique ou qui ont un impact sur la pratique de cette dernière. Seulement à la Ville de Montréal et dans les arrondissements, les diverses unités administratives interpellées sont très nombreuses et les politiques, plans, programmes et projets qu'elles ont à mettre en œuvre le sont tout autant.

Une priorisation des actions à réaliser à court terme est nécessaire pour arriver à concrétiser une vision cohérente de la ville. Le Plan de développement de Montréal (PDM), sur lequel la collectivité montréalaise sera bientôt appelée à se prononcer, est censé établir cette vision. Le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération et le Plan d'urbanisme de la ville, qui doivent être adoptés au cours de 2014, viendront ensuite poser les balises d'aménagement. Nous souhaitons que la volonté d'aménager la ville de manière à encourager un mode de vie physiquement actif soit davantage mise de l'avant dans le PDM et qu'elle se matérialise par des mesures concrètes intégrées au SAD et au Plan d'urbanisme.

En plus des politiques et plans, de nombreux programmes et projets menés par la Ville, avec des partenaires du milieu ou non, ont le potentiel de favoriser l'activité physique :

- Projet des Promenades urbaines
- Programmes Quartiers 21 et de Revitalisation urbaine intégrée
- Projet de révision des passages piétonniers²⁷ (qui sera soumis à la consultation publique au printemps 2013)
- Programmes de réfection routière
- Programme de sécurisation des intersections.

La Ville et les arrondissements devraient tirer profit de toutes les occasions qu'offrent ces programmes et projets pour intégrer les aménagements favorables à l'adoption d'un mode de vie physiquement actif.

²⁷ http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6877,100053628&_dad=portal&_schema=PORTAL

6. RECOMMANDATIONS

À la Ville de Montréal :

- 1) Intégrer des orientations et des interventions favorisant l'adoption d'un mode de vie physiquement actif au Plan de développement de Montréal et les traduire par des mesures concrètes dans le Schéma d'aménagement et de développement puis dans le Plan d'urbanisme.
- 2) Analyser systématiquement les besoins des piétons et des cyclistes lors de l'élaboration de politiques publiques ainsi qu'aux étapes de planification, de conception, de construction et d'entretien des projets qui touchent le domaine public.
- 3) Intégrer systématiquement des aménagements favorables aux piétons et aux cyclistes lors des travaux de réfection routière sur le réseau routier artériel et lors de travaux sur les infrastructures souterraines.
- 4) Analyser le potentiel d'apaisement de la circulation, de repartage de la chaussée et de verdissement lors de toute intervention majeure menée sur une rue artère.
- 5) Accélérer la mise en œuvre des projets et programmes du Plan de transport qui touchent les piétons et les cyclistes :
 - application de la Charte du piéton;
 - déploiement du réseau cyclable;
 - sécurisation des intersections;
 - élaboration d'un guide d'aménagement durable des rues de Montréal;
 - sécurisation des zones de chantiers de construction;
 - soutien aux arrondissements dans l'aménagement de quartiers verts.
- 6) Porter une attention particulière aux besoins des femmes dans la conception des infrastructures cyclables.
- 7) Faire appliquer rigoureusement l'article 386 du Code de la sécurité routière qui interdit le stationnement à moins de 5 mètres d'un passage piétonnier.
- 8) Faire les représentations qui s'imposent auprès des gouvernements provincial et fédéral pour obtenir le financement nécessaire à la réalisation des projets de transport collectif.
- 9) Adopter une politique de stationnement et des principes de conception de la rue (partage entre ses différents usagers) qui contribuent à réduire l'attractivité de la voiture individuelle.
- 10) Mettre en œuvre le Plan canopée et le projet des Promenades urbaines.

Aux arrondissements :

- 1) Adopter une politique en faveur de l'activité physique qui reconnaît le rôle de l'aménagement urbain et propose des mesures structurantes en ce sens.
- 2) Intégrer des mesures concrètes favorisant l'adoption d'un mode de vie physiquement actif à leur chapitre du Plan d'urbanisme.

- 3) Adopter ou poursuivre les programmes d'apaisement de la circulation.
- 4) Analyser systématiquement les besoins des piétons et des cyclistes lors de l'élaboration de politiques publiques ainsi qu'aux étapes de planification, de conception, de construction et d'entretien des projets qui touchent le domaine public.
- 5) Intégrer des aménagements favorables aux piétons et aux cyclistes lors des travaux de réfection routière sur le réseau routier local.
- 6) Analyser le potentiel d'apaisement de la circulation, de repartage de la chaussée et de verdissement lors de toute intervention majeure menée sur une rue locale.
- 7) Appliquer rigoureusement l'article 386 du Code de la sécurité routière qui interdit le stationnement à moins de 5 mètres d'un passage piétonnier.
- 8) S'assurer de la sécurisation systématique des zones de chantiers de construction.
- 9) Assurer l'accès à des parcs ou des espaces verts à distance de marche (500 m ou moins) dans tous les quartiers.
- 10) Intégrer le plus possible le verdissement aux espaces publics, incluant les rues.
- 11) Aménager des quartiers verts.
- 12) Aménager de nouveaux jardins collectifs et communautaires pour favoriser l'agriculture urbaine.



3516, avenue du Parc
Montréal (Québec) H2X 2H7
tél. : 514.282.VERT (8378)
www.ecologieurbaine.net