

660

**LE PRÉSIDENT :**

665

Alors, la commission appelle la Coalition québécoise pour la problématique du poids représentée par monsieur Marc-André Parenteau et monsieur Mikhael St-Pierre du Centre d'écologie urbaine de Montréal aussi.

670

**M. MARC-ANDRÉ PARENTEAU :**

Bonjour.

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, messieurs.

675

**M. MARC-ANDRÉ PARENTEAU :**

680

Alors, merci les commissaires, merci de nous permettre de se prononcer aujourd'hui. Je nous présente, alors Mikhael St-Pierre du Centre d'écologie urbaine, Marc-André Parenteau de la Coalition québécoise pour la problématique du poids. Donc, rapidement, la Coalition québécoise travaille, elle a pour mandat de revendiquer les modifications réglementaires et les politiques publiques pour favoriser la mise en place d'environnements favorables aux saines habitudes de vie, afin de prévenir les problèmes associés au poids et les maladies chroniques qui y sont reliées. On va changer.

685

Du côté du Centre d'écologie urbaine de Montréal, elle a pour mission de proposer des pratiques et des politiques pour créer des villes écologiques, démocratiques et en santé. Nos deux organisations ont travaillé par le passé sur d'autres projets. Notamment sur le développement des quartiers verts actifs et en santé dans la foulée du plan de transport 2008.

690            Alors, un portrait de la situation au Québec. Donc, l'embonpoint, l'obésité touche près de 4 millions d'adultes et on parle de 30% d'enfants qui sont en surpoids. C'est une problématique qui est complexe. L'environnement dans lequel on vit joue un énorme rôle sur... évidemment, sur la problématique, mais notamment du point de vue de la sédentarité.

695            Donc, on parle de 56% de jeunes qui n'atteignent pas les recommandations en termes d'activité physique. Près de 80% des travailleurs qui se déplacent en voiture, contre seulement 7% qui le font de manière active au Québec.

700            Pour la région de Montréal, on parle de 6% des déplacements qui pourraient se faire à pied et 21% qui pourraient se faire à vélo. Toutefois, la majorité des gens ne le font pas par... en fait, du point de vue d'un manque d'intérêt, mais c'est en fait un manque d'infrastructures... infrastructures sécuritaires en fait qui freinent leurs élans.

705            Maintenant, d'un point de vue retombées. Quelles sont les retombées d'une population qui serait active? Quelles seraient les retombées pour les municipalités? Alors, on parle tout d'abord d'une meilleure santé physique, évidemment une meilleure santé mentale également. Ces quartiers qui sont plus propices aux déplacements actifs favorisent également de meilleures interactions sociales. Les résidents qui y sont part font également participation à la vie politique et sociale, des gens plus impliqués. On parle également d'une plus grande vitalité, d'une  
710            meilleure productivité et de plusieurs avantages économiques pour la santé.

                 On va exposer nos six principales recommandations. Tout d'abord, - pardon -...

**M. MIKHAEL ST-PIERRE :**

715            Désolé, c'est ça le travail à deux.

                 Donc, vous avez vu il y a comme un certain nombre d'ancrages, de politiques qui valent la peine d'être mentionnés. Vous les avez lus, toutefois moi je tiens peut-être à en mettre une de

720 l'avant, la politique Vision Zéro de la ville de Montréal qui a été adoptée il y a de ça quelques années et puis, qui est vraiment mise en branle depuis un peu plus d'un an.

725 Il faut vraiment garder en tête qu'il faut dans toute planification avoir un parti pris pour la mobilité équitable et vraiment l'équité, l'accès à l'emploi, l'accès ... à la ville de Montréal, il se passe plein, plein de trucs. L'accès à l'emploi, l'accès aux résidences, aux commerces, etc. Et que cette équité-là, bien, il faut garder en tête l'âge, il faut garder en tête le sexe, puis la condition, donc, vraiment avoir une accessibilité dans la mobilité, un élément qui est quand même assez important à garder en tête pour ce projet-là.

730 Donc, oui, c'est moi. Nos six recommandations, on y va très, très rapidement. D'abord, un quartier carboneutre dans des milieux de vie urbains, conviviaux et favorables à la santé. Peut-être quelques éléments qu'on voudrait mettre de l'avant, là, considérant que vous connaissez déjà notre position.

735 On parle de favoriser une planification des transports qui positionne l'humain au centre des préoccupations. L'orientation qui est à suivre et qui est vraiment fondamentale pour nous, c'est d'optimiser les déplacements d'un plus grand nombre de personnes plutôt que celui d'un plus grand nombre de véhicules. On l'a abordé un peu plus tôt. Ça va de soi, selon nous.

740 Deuxième élément, quand on parle d'implanter des aménagements sécuritaires 12 mois par année pour les piétons et les cyclistes, ça fait référence entre autres à Vision Zéro, au parti pris dont je faisais mention.

745 Peut-être un simple rappel, l'année dernière malheureusement à Montréal, c'est 24 piétons qui ont été happés mortellement dans les rues de la ville. Ça, ça représente une personne aux deux semaines. Puis, ça, c'est les cas qui sont rapportés, donc peut-être qu'il y a des cas également qui ne sont pas rapportés d'où l'importance de vraiment garder ça en tête et d'en faire une orientation, d'avoir des aménagements qui sont accessibles douze mois par année et pour toute la population, peu importe leur condition, leur sexe, etc.

750 Puis, également, on parlait d'offrir une expérience de déplacement optimale. On voit une opportunité dans le cas de Hippodrome, considérant qu'on est quand même dans un quartier qui est circonscrit, qui est enclavé. Il y a toutefois la station Namur qui n'est pas très loin.

755 On a fait à Montréal l'expérimentation avec la mobilité autonome, entre autres dans le coin du secteur Maisonneuve. Il y a de l'expérimentation qui se fait un peu partout dans le monde. Potentiellement que la mobilité autonome avec des bus sans conducteur, qui fait des trajets autour du quartier très, très rapide vers la station Namur, qui dessert toute une population d'un quartier densément peuplé, ça pourrait être une orientation qui pourrait être intéressante et à envisager pour le secteur Hippodrome.

760

**M. MARC-ANDRÉ PARENTEAU :**

765 L'autre recommandation qu'on remettrait de l'avant également, c'est... on... il y a une mouvance de plus en plus en termes de permettre le jeu libre dans les rues résidentielles et les ruelles. Jeu libre, donc activités spontanées accessibles à tous. On sait que les enfants qui jouent dehors sont plus actifs et risquent moins de souffrir d'embonpoint ou d'être obèse. Le jeu extérieur favorise également la prise de décision, évaluation des risques, résolution de problème. Donc, plusieurs effets positifs à favoriser ce type de jeu.

770

Nous avons l'opportunité de travailler en amont, de réfléchir en amont, donc à la construction de ce quartier, donc je pense que ce serait important de mettre de l'avant, de permettre évidemment dans certaines rues sécuritaires, bien balisées, de le faire. Et un article justement du code de sécurité routière qui depuis 2016 nous permet... permet aux municipalités de le faire de façon sécuritaire.

775

**M. MIKHAEL ST-PIERRE :**

780 Peut-être y aller rapidement considérant le temps qui avance. Les écoles, bien, nous on  
salue la présence de la Commission scolaire de Montréal. On sait que, bon, c'est mouvementé  
au niveau de la planification scolaire présentement. On salue leur présence dans tout le  
processus préalable et on met vraiment de l'avant l'importance de non seulement la planification  
scolaire de l'école, mais également l'opportunité de partager des espaces aussi par rapport aux  
785 futures écoles qu'il y aura dans le quartier.

**M. MARC-ANDRÉ PARENTEAU :**

790 Un mot sur... Mikhael mentionne justement les choix des terrains de la Commission  
scolaire, donc important également de considérer l'emplacement, les environnements sains  
autour des écoles. Donc, peut-être de limiter les restaurants rapides autour des écoles, on sait  
que présentement à Montréal 75% des écoles ont un restaurant rapide à moins de quinze  
minutes de marche. Donc, c'est important justement en amont d'interdire à l'avance ces types de  
restauration là.

795 D'ailleurs, on sait que Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce a adopté un règlement  
allant dans ce sens en 2017. Règlement qui a été même mis à l'épreuve par la Cour... à la Cour  
qui a finalement confirmé le droit de la municipalité d'utiliser le zonage pour restreindre.

**M. MIKHAEL ST-PIERRE :**

800 Avant 1907, avant la construction du merveilleux Blue Bonnets, c'était des champs de  
chou dans le secteur de l'Hippodrome, donc on fait face... particulièrement Hippodrome, c'est  
dans les derniers secteurs inoccupés, mais c'est également des secteurs qui ont toujours été  
naturalisés et puis, nous, on voit vraiment une opportunité de travailler à préserver ou à mettre en  
805 valeur les espaces verts. On mettait de l'avant entre autres là, bon de favoriser la contribution de  
fins de parc, mais dans le quartier Hippodrome particulièrement pour éviter que ça aille ailleurs  
dans l'arrondissement.

810 Puis, également de se fixer un objectif de verdissement, puis j'aimerais ça mettre de l'avant, bon, on a quand même une proportion importante du site actuellement qui est couverte par un espace verdi. Il y a différentes stratégies qui pourraient être mises de l'avant. On en a nommé quelques-unes dans le mémoire : les toits verts, des allées verdies, des ruelles vertes, des parcs, etc.

815 Également, limiter, restreindre ou vraiment calculer la proportion de stationnements sur rue qui peut se faire en ayant des chaussées qui sont un peu moins larges en réduisant l'espace du stationnement pour rue. Bien, ça peut permettre justement d'aller un peu plus vers ces solutions-là qui permettent de soit conserver ou d'assurer qu'il y ait du vert dans le quartier également.

820 **M. MARC-ANDRÉ PARENTEAU :**

825 Enfin, sixième recommandation et dernière, on parle de favoriser l'accès des aliments sains à l'ensemble du territoire. Donc, dans une perspective de planification, encore une fois, en amont, c'est important de s'assurer d'avoir un accès facile à de nombreuses fontaines d'eau dans les lieux publics. On parle des parcs, mais également dans les différents espaces publics. Recommandation d'autant plus importante dans une optique de résilience face aux changements climatiques et également dans une perspective de retrait des bouteilles d'eau à usage unique, donc d'avoir une option pour la population.

830 Et enfin, au niveau de... on parle régulièrement des boissons sucrées comme étant un élément qui contribue à l'obésité, donc s'assurer de les restreindre dans les établissements publics et les établissements sportifs également.

835 **M. MIKHAEL ST-PIERRE :**

840 En conclusion très rapidement là, on reprend le champ lexical de la culture agricole, le  
terreau est fertile pour Namur-Hippodrome pour vraiment développer un quartier à échelle  
humaine du 21<sup>e</sup> siècle. Nous, on salue le travail de l'administration, des professionnels là-bas qui  
ont travaillé en concertation depuis déjà plusieurs années pour ce secteur-là.

845 Entre autres, il y a des études de cas qui ont été faites où on s'est inspiré de quartier à  
l'international, de quartiers verts, d'écoquartiers. Tout est sur la table pour que dans le futur  
Hippodrome-Namur devienne un quartier inspirant au même titre que Hammaby Sjöstad ou  
encore Malmö qui ont été des études de cas qui ont intéressé les gens.

850 Donc, vous avez quand même un travail important comme l'a souligné M. Boisclair, là,  
précédemment et merci beaucoup de l'opportunité de venir partager ça aujourd'hui.

**LE PRÉSIDENT :**

855 Je vous remercie beaucoup. Franchement, on a beaucoup apprécié votre... parce que  
c'est une couleur qu'on pourrait avoir tendance à oublier, mais qui vraiment vient marquer,  
disons, de façon importante. Et la façon aussi vous l'exprimez, je pense qu'il y a un très beau  
travail qui a été fait et on a quelques questions à vous poser.

**LE COMMISSAIRE :**

860 Petite question, la recommandation 6.1, vous avez parlé d'assurer une offre alimentaire  
saine dans les installations municipales. Vous voulez dire quoi par « offre alimentaire dans les  
installations municipales »?

865 **M. MARC-ANDRÉ PARENTEAU :**

On parle entre autres des... par exemple, dans les aré纳斯, les concessions alimentaires...

870

**LE COMMISSAIRE :**

O.K., les concessions alimentaires.

875

**M. MARC-ANDRÉ PARENTEAU :**

Oui, notamment. C'était ce qu'on avait en tête en fait, d'essayer de planifier à l'avance, d'avoir une offre saine. Éviter le classique hot-dog.

880

**LE COMMISSAIRE :**

Est-ce que vous voyez tous les services publics sur le site ou dans le secteur? Je m'excuse, est-ce...

885

**LE PRÉSIDENT :**

Non, non, non. Ça va.

890

**M. MARC-ANDRÉ PARENTEAU :**

C'était une perspective vraiment plus...

895

**LE COMMISSAIRE :**



900 On n'a pas posé la question à monsieur Boisclair tout à l'heure, mais le site s'insère dans un secteur beaucoup plus grand, puis on parle d'aréna, je ne sais pas si c'est prévu qu'il y ait une aréna sur le site Namur-Hippodrome, là, mais...

**LE PRÉSIDENT :**

905 Parce que vous parlez de l'école dans votre mémoire, mais on pense aussi... La ville annonçait aussi l'importance d'avoir des lieux culturels, sportifs, récréatifs, communautaires, scolaires. Alors, on parle d'écoles primaires, d'écoles secondaires, donc il y a comme un ensemble.

910 Puis, la commission est quand même saisie du fait qu'il y a une vingtaine de milliers de nouveaux logements qui se construisent dans ce secteur-là, donc il y a d'autres secteurs où il pourrait y avoir des écoles primaires, mais c'est la distribution de tout ça. Puis, comment, par exemple, en se concentrant sur Namur-Hippodrome avec un... toute la question du transport actif ou même on peut dire de la vie active, plus que juste le transport parce qu'on peut jouer, ce n'est pas nécessairement du transport.

915 Alors, je pense que c'est cette variable-là que vous nous amenez, puis qui nous... qui soulève toutes les questions, là, qui sont liées aux distances de marche par rapport à une école parce qu'on parle d'école de marcheurs, on parle de services pour tous les âges, c'est autant pour les personnes âgées que pour les adolescents et tout.

920 Donc, c'est toute cette grande variable-là qui doit venir teinter le quartier à construire. Est-ce que vous voyez ça de la même façon?

925 **M. MIKHAEL ST-PIERRE :**

930 Bien, le travail qu'on a fait à développer l'approche quartier vert, actif et en santé sur laquelle on a collaboré, nous on croit que c'est une approche qui peut s'adapter à différents milieux, différents contextes et différentes échelles qu'on soit au centre de Montréal avec le quartier Hippodrome ou ailleurs. Même, c'est une approche qu'on avait mise à l'échelle du Québec et du Canada.

935 Présentement, l'approche qu'on a développée dans le cadre du plan de transport de 2008, on travaille à Calgary, à Peterborough, à Toronto. Je reviens d'un voyage dans les communautés nordiques inuits, puis on... cette approche où on favorise l'aménagement favorable à la santé, on l'a mise à l'échelle du pays.

940 Ceci étant dit, nous on croit que les balises qu'on met de l'avant ou l'essence de ces balises-là peuvent être mises de l'avant dans tout projet de planification ou de requalification d'un secteur. On les a adaptées pour le projet du secteur Namur-Hippodrome, bien évidemment, mais quand on parle par exemple de saines habitudes de vie dans les concessions ou les dans les infrastructures municipales, bien on croit que ça peut être quelque chose qui peut s'appliquer globalement et de façon systémique.

945 **LA COMMISSAIRE :**

950 Mais, on sait que l'adoption du transport actif n'est quand même pas une chose encore réalisée malgré toutes les intentions à cet égard, alors il y a des embûches. Vous avez attiré l'attention sur l'aménagement du territoire qui peut favoriser ou non. Pouvez-vous nous en parler davantage parce que cette idée d'un aménagement qui permettrait que le transport actif soit opérationnel toute l'année pour les enfants pour aller à l'école effectivement, bien, ne nous apparaît pas une évidence d'une part.

955 Puis, deuxièmement, comment on favorise l'adoption de ce comportement-là? Une fois qu'on a peut-être fait tout ce qu'il y avait à faire au niveau du design, qu'est-ce qu'on peut faire pour accompagner les gens dans les changements de mode de vie et d'habitudes?

**M. MIKHAEL ST-PIERRE :**

960

Il y a peut-être deux choses. Oui, on met de l'avant la mobilité active, mais également le fait d'avoir accès à différentes options de mobilité. Comme je le disais plus tôt, il y a la station Namur qui est tout près, il y a une opportunité de créer une desserte directe entre le secteur Hippodrome qui va être le centre, disons, du développement qui va se faire et la station Namur. Donc, c'est vraiment d'assurer le cocktail. On entend souvent le cocktail de transports, d'assurer qu'il y a différentes options qui se retrouvent.

965

970

Pour ce qui est de la mobilité durable et active, c'est-à-dire, si vous me permettez un anglicisme, c'est : « build it and they will come ». C'est ce qu'on voit à Montréal, c'est ce qu'on voit ailleurs particulièrement en Amérique du Nord. À partir du moment où on construit des infrastructures favorables à la mobilité active, pensons à une piste cyclable sécurisée, par exemple, on voit qu'il va y avoir un taux d'adhésion à ces infrastructures-là qui vont augmenter.

975

Ensuite, il faut garder en tête qu'il y a certaines caractéristiques des aménagements qui vont favoriser certains usagers. Je... ce n'est pas... C'est un élément que j'aime mettre de l'avant, mais bon, certaines caractéristiques d'une piste cyclable ou d'une bande cyclable vont favoriser l'utilisation par les femmes, par exemple. Une bande cyclable non sécurisée à une rue comme par exemple la rue Sherbrooke, les études remarquent... les données probantes remarquent que ça ne favorise pas les usagères.

980

985

C'est la même chose si on parle de trottoirs. Si les trottoirs sont étroits, bon, bien les familles en poussette, les personnes à mobilité réduite, ce n'est pas nécessairement des infrastructures qui vont favoriser la mobilité active pour tous les usagers, puis, c'est la raison pour laquelle on mettait de l'avant l'équité également dans notre mémoire. Donc, de garder en tête qu'il y a différents profils d'usagers qui vont utiliser ces équipements-là 12 mois par année.

990                   Donc, c'est vraiment de, je crois d'avoir un parti pris favorable pour la mobilité active dès la conception des chaussées. On parlait de façon anecdotique un peu plus tôt de Copenhague où là-bas c'est vraiment on met de l'avant la mobilité cyclable, ensuite la mobilité active piétonne et par la suite, l'espace résiduel ira éventuellement aux transports collectifs et/ou à la voiture.

995                   Pour nous, Namur, c'est une opportunité pour expérimenter avec ces approches-là d'autant plus qu'il y a des infrastructures lourdes que ce soit de transports en commun ou autoroutière à proximité qui permettent de se déplacer autrement également.

**LA COMMISSAIRE :**

1000                   Peut-être une dernière question? Hier, on a eu quelqu'un qui est venu en nous disant que ce n'était pas si évident que ça l'adoption d'un nouveau comportement comme celui-là, qu'il ne s'agissait pas seulement d'aménager, mais qu'il fallait accompagner les gens vraiment dans l'appropriation de cette façon de faire. On a donné un exemple, par exemple d'informations qui étaient données individuellement aux personnes pour qu'ils comprennent mieux les avantages je suppose et comment procéder. Est-ce que vous avez des expériences à nous... dont nous faire profiter en termes d'accompagnement des publics à l'adoption de nouveaux comportements?

**M. MIKHAEL ST-PIERRE :**

1010                   J'aurais peut-être envie de mentionner les gens de Vélo Québec qui font un travail incroyable un peu partout au Québec. Il y a des certifications qui existent, il y a de la formation qui existe tant auprès des professionnels, des milieux d'accueil, entreprises et aux municipalités, également auprès des usagers.

1015                   C'est sûr que nous au centre d'écologie urbaine, on est moins dans ce type de pratique-là si on pourrait dire. On travaille plus auprès des municipalités, des professionnels.

Ceci étant dit, gardons en tête que la plus récente étude de la... j'allais dire de l'AMT, de RTM Exo et voilà, Origine Destination nous démontrent que pour une des premières fois à Montréal que le taux de possession de véhicule diminue. On a... On se stabilise ou on augmente un petit peu la part modale des modes actifs et des modes de transports collectifs également.

1020

Moi, je pense que c'est une culture qui tranquillement est en train d'être appropriée à Montréal, puis gardons en tête également que la culture du vélo d'hiver à chaque année on voit de plus en plus. C'est des données qui sont documentées également.

1025

Puis, encore là, moi je continue de croire... c'est un peu mon... la phrase que je me répète en tant que professionnel qui s'intéresse à la mobilité active et équitable: « build it and they will come », et on le voit partout dans tous les quartiers de Montréal à partir du moment où il y a un équipement, une infrastructure de mobilité active qui est construite, bien, les gens l'utilisent.

1030

**LA COMMISSAIRE :**

Merci.

1035

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. On apprécie énormément votre contribution, vraiment c'est très intéressant. Merci beaucoup.

1040

La commission appelle maintenant monsieur Alexandre Campeau-Vallée, s'il vous plaît.

**M. ALEXANDRE CAMPEAU-VALLÉE :**

1045

Bonjour.