



Mémoire déposé pour la consultation publique sur
*Projet de Ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité
de la Ville de Montréal*

**PROJETONS-NOUS EN 2050 POUR BÂTIR DES
MILIEUX DE VIE FAVORABLES À L'ADOPTION DES
SAINES HABITUDES DE VIE!**



Auteur.es

Charlène Blanchette, Dt.P.
Géna Casu, M.Sc.

Jalila Mafhoum, Inf. clin., M.Sc.
Tristan Péloquin, M.Sc.
Corinne Voyer, M.Sc.

Collaboratrices du Réseau d'action pour la santé durable du Québec

Justine Amiot, Inf.
Laurence Sauvé-lévesque, M.Sc.

Ce document est disponible intégralement en format électronique (PDF) sur le site web de la Coalition québécoise sur la problématique du poids : www.cqpp.qc.ca. Les informations contenues dans le document peuvent être citées, à condition d'en mentionner la source.

© Coalition québécoise sur la problématique du poids (2022).

Coalition québécoise sur la problématique du poids

La Coalition québécoise sur la problématique du poids (Coalition Poids), une initiative parrainée par l'Association pour la santé publique du Québec, a pour mandat de revendiquer des modifications législatives et réglementaires et des politiques publiques afin de favoriser la mise en place d'environnements facilitant les saines habitudes de vie, qui contribuent à prévenir les enjeux reliés au poids et les maladies chroniques. La Coalition Poids réunit les appuis de plus de 700 partenaires issus du monde municipal, scolaire, de la santé, de la recherche, de l'environnement, de la nutrition et de l'activité physique.

5455, avenue de Gaspé, bureau 200
Montréal (QC), H2T 3B3
Tél. : 514 598-8058

info@cqpp.qc.ca | cqpp.qc.ca
twitter.com/CoalitionPoids
facebook.com/CoalitionPoids



Une initiative parrainée par l'Association pour la santé publique du Québec

Mise en contexte

Dans le cadre de la consultation publique menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur le document préparatoire appelé *Projet de Ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité*, la Coalition québécoise sur la problématique du poids (Coalition Poids) souhaite partager ses différentes recommandations pour **bâtir des milieux de vie favorables à l'adoption des saines habitudes de vie pour toutes et tous**.

L'environnement dans lequel nous vivons influence grandement notre mode de vie. Le nombre de Québécois.es atteint.e.s de maladies chroniques comme le diabète de type 2, l'hypertension, les maladies cardiovasculaires et les cancers ne cesse d'augmenter chaque année¹. Parallèlement, la santé mentale globale de la population se dégrade depuis le début de la pandémie et les troubles de santé mentale sont en hausse^{2,3}.

Pour plusieurs citoyen.ne.s, les milieux de vie dans lesquels ils ou elles vivent, grandissent, apprennent, jouent, travaillent et vieillissent ne sont pas toujours propices à l'adoption d'une saine alimentation et d'un mode de vie physiquement actif. L'aménagement urbain, l'utilisation partagée des équipements et des installations, la sécurité et l'accessibilité constituent des enjeux pour de nombreuses communautés.

Ainsi, le futur *Plan d'urbanisme et de mobilité* qui planifiera l'avenir de la Ville de Montréal jusqu'en 2050 (PUM 2050) doit tenir compte des défis sociaux, économiques, environnementaux et de santé rencontrés par la population montréalaise et proposer des actions concrètes pour y remédier.

Les municipalités jouent un rôle stratégique dans la prévention de plusieurs maladies chroniques et la promotion de saines habitudes de vie.



Portrait de l'alimentation des Montréalais.es

Selon Statistique Canada, les fruits et légumes sont particulièrement affectés par la hausse des prix reliée à l'inflation. En moyenne, entre avril 2021 et avril 2022, les fruits frais coûtaient 10 % de plus et les légumes frais 8 % de plus⁴. **Cette forte hausse des prix contribue à accentuer l'insécurité alimentaire vécue par un nombre croissant de ménages.** Or, une alimentation pauvre en ces aliments sains est associée à un risque plus élevé de développer certains cancers, des maladies cardiovasculaires et d'autres maladies chroniques⁵.

- À Montréal, **62 % des jeunes de 6^e année ne mangent pas** les six portions de fruits et légumes recommandées chaque jour⁶.
- **Près d'un.e Montréalais.e sur quatre (24 %) est en situation d'insécurité alimentaire**, ce qui est supérieur aux autres régions de la province⁷.



Par ailleurs, **la surconsommation d'aliments et de boissons ultra-transformés observée au sein de la population québécoise a des effets délétères sur la santé et l'environnement.** Effectivement, étant associés à des pratiques agricoles néfastes, ces produits ultra-transformés contribuent à polluer l'eau, l'air et les sols, en plus de générer des gaz à effet de serre en raison de leur transport⁸. Ce sont également des aliments suremballés qui génèrent des quantités importantes de déchets de plastique. De plus, cette surconsommation d'aliments ultra-transformés entraîne des conséquences sociales majeures, notamment en accentuant la perte des compétences et des savoirs culinaires, un obstacle à l'adoption de saines habitudes alimentaires.

- **Les aliments ultra-transformés sont surconsommés** et représentent près de la **moitié des calories consommées** tandis que la consommation de fruits et légumes demeure insuffisante au Québec⁹.
- Les jeunes consomment plus de **boissons sucrées**, de sucre, de sodium et de gras saturés que le reste de la population, d'où la pertinence d'améliorer l'offre alimentaire dans les environnements plus fréquentés par ces derniers^{10,11,12,13}.

Portrait de l'activité physique des Montréalais.es

L'activité physique est essentielle au développement du plein potentiel des enfants et des adolescent.e.s, tant sur le plan de la santé physique et mentale qu'au niveau social et cognitif. Au Québec, on observe non seulement **une diminution de la pratique d'activités physiques chez les jeunes, mais également une diminution de leur condition physique, leurs capacités cardiovasculaires et leurs habiletés motrices**¹⁴. Pour permettre aux jeunes d'adopter et de maintenir un mode de vie physiquement actif, il est essentiel qu'ils vivent des expériences positives d'activités physiques et que leurs différents milieux de vie leur offrent la possibilité d'être actifs au quotidien en toute sécurité.

- À Montréal, **65 % des élèves de 6^e année n'atteignent pas les recommandations** en matière d'activité physique, à savoir 60 minutes d'activité physique modérée ou intense au quotidien. Les filles sont plus nombreuses (71 %) que les garçons (59 %) à ne pas atteindre ces recommandations¹⁵.
- De même, **70 % des élèves de secondaire 1 à 5 n'atteignent pas ces recommandations** quotidiennes d'activité physique (85 % ne sont pas suffisamment actifs dans leurs loisirs et 94 % ne le sont pas assez dans leurs déplacements quotidiens)¹⁶.
- La pandémie de COVID-19 a eu des **répercussions négatives sur l'activité physique pour l'ensemble de la population**. Les récentes données de surveillance de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) démontrent une **réduction de la pratique d'activité physique plus importante au sein de la population montréalaise en comparaison à la moyenne québécoise**¹⁷.



En somme, **les conditions propres aux différents milieux de vie ne permettent pas toujours l'adoption et le maintien de saines habitudes de vie de manière équitable pour l'ensemble des Montréalais.es**. Le *PUM 2050* est une occasion pour la Ville de Montréal d'agir comme vecteur de changement pour assurer une santé durable pour toutes et tous.

Projetons-nous en 2050 : la métropole

Les municipalités ont toutes la légitimité d'agir pour promouvoir les saines habitudes de vie. Selon la *Loi sur les compétences municipales* (LCM), les municipalités peuvent exercer leurs compétences avec souplesse pour répondre aux besoins évolutifs de la population (article 2 de la LCM). D'ailleurs, la compétence municipale « nuisances » a été définie par les tribunaux comme : « tout facteur qui constitue un préjudice, une gêne ou un désagrément pour la santé, le bien-être ou l'environnement ». Afin de créer des environnements favorables, les municipalités peuvent aussi s'appuyer sur d'autres lois provinciales, telles que la *Loi sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme* et la *Loi sur le développement durable* ^{18,19}.

La Coalition Poids souhaite partager ses recommandations associées aux différentes propositions du *Projet de Ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité* à l'échelle de la métropole.

Projetons-nous en 2050 : la métropole

- 1 Les citoyennes et citoyens ont un meilleur accès aux berges et en profitent toute l'année! Vivre à Montréal, c'est vivre sur une île et profiter d'activités au bord des plans d'eau.
- 2 Montréal est un laboratoire d'innovations en agriculture urbaine! Un réseau d'entreprises, d'universités et d'organismes communautaires soutient ces expérimentations et participe à la diffusion des connaissances et des pratiques.
- 3 De nouveaux liens verts, actifs et collectifs amoindrissent les effets de barrière des autoroutes et des autres grandes infrastructures de transport. Ils connectent les quartiers par des liens directs et conviviaux.
- 4 La multiplication de mini-hubs sur l'ensemble du territoire structure efficacement les livraisons, en plus d'adapter les modes de transport de marchandises au contexte.
- 5 Les secteurs de pointe – intelligence artificielle, sciences de la vie, technologies propres, etc – et la recherche universitaire sont des vecteurs de changement et d'innovation partout à Montréal. Ils assurent le rayonnement et la compétitivité de la métropole.
- 6 Le cœur de la métropole est un lieu de convergence et de rencontre où foisonnent une grande diversité d'activités d'envergure. Toutes et tous s'y retrouvent.
- 7 Les transports collectifs sont performants et confortables. Ils permettent aux Montréalais et Montréalaises d'accéder aux pôles d'emplois et aux grands équipements collectifs. Ce réseau fait la fierté de Montréal et réduit les iniquités.
- 8 La qualité des infrastructures de transport et la performance de la logistique urbaine soutiennent la compétitivité des entreprises montréalaises.
- 9 Les quartiers industriels sont transformés : ils sont verdifiés et accessibles en transports actifs et collectifs. Plus compacts, ils abritent une diversité d'activités économiques, de fonctions complémentaires et compatibles.
- 10 Les espaces naturels et verts riches en biodiversité sont plus nombreux et mieux protégés à Montréal. Ils sont maintenant interreliés par des corridors verts en plus d'être accessibles à toute la population.

2

Offrir l'accès à une alimentation saine et durable à Montréal

Les experts sont unanimes, l'alimentation est une cible de choix pour avoir un impact tant pour la santé humaine que planétaire²⁰. Le PUM 2050 doit inclure l'alimentation dans sa vision de manière à assurer l'accès et à promouvoir une saine alimentation sur l'ensemble de son territoire.

Pour promouvoir l'alimentation saine et durable auprès des citoyen.ne.s, voici quelques initiatives prometteuses à mettre en place :

- favoriser l'implantation de marchés publics | [Politique en saines habitudes de vie de Montréal-Nord](#);
- soutenir l'établissement de commerces alimentaires de proximité autour des centres d'intérêts, dans les zones résidentielles et les déserts alimentaires (ex. : zonage, avantage foncier, mesures incitatives, rez-de-chaussée commerciaux) | [Politique en saines habitudes de vie de Rivières-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles](#) ;
- encourager le démarrage d'entreprises d'économie sociale visant la mise en place de commerces locaux d'alimentation, notamment dans les quartiers défavorisés | [Politique en saines habitudes de vie de Rivières-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles](#) ;
- bâtir des aménagements attrayants et conviviaux pour manger | [Politique alimentaire de la Ville de Laval](#) ;
- favoriser le développement d'environnements favorables à l'acquisition de compétences alimentaires | [Politique alimentaire de Ville-Marie](#).
- faire valoir les environnements alimentaires dans la planification de la desserte de transport collectif et du Plan local de déplacements | [Politique alimentaire de Ville-Marie](#).



3

7

9

Restreindre la place de l'automobile et assurer une planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports

Comme indiqué dans le *Projet de Ville*, il faut « penser l'urbanisme et la mobilité comme un tout ». L'occupation du sol, les systèmes de transport et le design urbain déterminent en grande partie les modes de transport adoptés par les individus. Ils ont ainsi d'importantes répercussions sur la santé des populations en incitant ou en décourageant l'adoption d'un mode de vie physiquement actif. La planification de l'aménagement du territoire et celle des systèmes de transport sont intimement liées et s'influencent mutuellement. De nos jours, il n'est plus possible de concevoir l'une sans l'autre. La congestion routière causée par le nombre toujours croissant de déplacements effectués en automobile entraîne des coûts faramineux pour les individus, les entreprises, les organisations et toute la société. Une planification intégrée, à toutes les échelles, est nécessaire pour renverser de manière durable les tendances des dernières décennies en matière de développement urbain et de transports.

L'utilisation des modes de transport actifs s'accroît systématiquement quand l'environnement bâti les rend plus favorables, c'est-à-dire qu'ils peuvent être effectués de manière efficace, sécuritaire et confortable. Cela implique de repenser les pratiques d'aménagement du territoire, les systèmes de transport et le design urbain pour raccourcir les distances de déplacement et ainsi faire plus de place aux piétons et aux cyclistes dans l'espace public. De plus, l'utilisation combinée des transports actifs et des transports en commun est une excellente façon d'atténuer les impacts négatifs de la sédentarité et de la pollution atmosphérique causée par les automobiles sur la santé de nos collectivités. En plus de développer des liens verts, actifs et collectifs comme stratégie de lutte à l'automobile, le prochain *PUM 2050* doit aussi prévoir des actions qui **restreignent l'expansion routière, réduisent les volumes de circulation automobile et réduisent les distances parcourues en voiture.**

Ainsi, la Coalition Poids recommande à la Ville de Montréal de :

- intégrer systématiquement, lors des travaux de réfection, des voies réservées dédiées aux transports collectifs, au covoiturage et aux taxis, et restreindre les flux vers le centre-ville;
- assurer une plus grande part des investissements et de l'espace public aux modes de transport plus efficaces et sécuritaires que l'automobile;
- opérer un transfert modal de la voiture vers le transport en commun;
- aménager des rues pour toutes et tous (*complete streets*) peu importe l'âge et les capacités;
- mettre en place des « régimes routiers »*;
- limiter et réduire les espaces de stationnement près des pôles d'emplois, des pôles commerciaux et des institutions pour dissuader la population d'utiliser la voiture.

*Le régime routier est une technique d'ingénierie qui consiste en un nouveau partage de l'espace d'une rue ou d'une route au profit d'autres usages que la circulation motorisée, lorsque le design des voies est surdimensionné ou comporte trop de voies.

Pour en savoir plus :

https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/1843_regimes_routiers.pdf.

Assurer l'accès à l'eau pour la population dans les stations de métro et à proximité des stations d'autobus

Dans un mode de vie sain, l'eau est la boisson principale et les boissons sucrées sont évitées ou consommées exceptionnellement. Or, les boissons sucrées représentent la principale source de sucre des Québécois.es. Boissons énergisantes, boissons gazeuses ou pour sportifs, thés glacés, eaux vitaminées, cocktails fruités et autres bonbons en bouteille occupent une place démesurée dans l'alimentation. De plus, les boissons sucrées, qui sont très abordables, bénéficient d'un marketing intensif encourageant leur surconsommation.

La surconsommation de boissons sucrées est associée à de nombreuses conséquences sur la santé, comme le diabète de type 2, les maladies cardiovasculaires, l'obésité, le syndrome métabolique et les problèmes dentaires ou osseux. Ces produits non-essentiels, distribués dans des contenants à usage unique, ont également un impact nocif sur l'environnement. Ils génèrent des déchets de plastique et d'aluminium, produisent des gaz à effet de serre et entraînent un gaspillage d'eau.

Faciliter l'accès à l'eau potable dans l'espace public permet notamment de faire une saine concurrence à l'omniprésence de boissons sucrées dans l'environnement urbain en offrant aux citoyen.ne.s un véritable choix santé et économique lorsqu'ils souhaitent s'hydrater. Actuellement, l'accès aux fontaines d'eau est inexistant dans les stations de métro. Ce manque d'accès est particulièrement problématique pour les populations plus vulnérables, comme les aînés et les jeunes enfants, notamment en période de chaleur. L'installation de fontaines d'eau serait possible dans plusieurs stations de métro ayant déjà des accès à l'eau pour les commerces ou les employés (marchés publics, restaurants, etc.).

Pour favoriser le mieux-être et la santé des citoyen.ne.s, la Coalition Poids suggère :

- d'installer au moins une fontaine d'eau (incluant un système de remplissage de bouteilles réutilisables) dans chacune des stations du métro de la Ville de Montréal et aux abords des terminus d'autobus.

Ce geste concret favoriserait un plus grand accès à l'eau potable gratuite dans les lieux publics montréalais, en plus de contribuer au développement durable en réduisant l'usage des bouteilles de plastique à usage unique.



Faciliter l'accès aux espaces verts et revoir leur aménagement

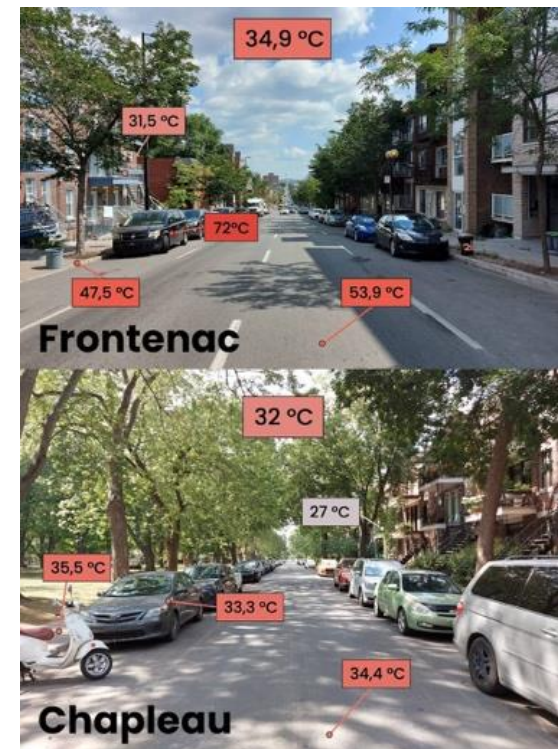
Les parcs, les espaces publics et les terrains de jeu comptent parmi les lieux les plus fréquentés pour la pratique d'activités physiques^{21,22}. Ils constituent donc des atouts importants dans la promotion d'un mode de vie physiquement actif^{21,23}. Toutefois, **l'offre d'espaces verts publics n'est pas toujours répartie de façon équitable sur territoire montréalais**, notamment dans les quartiers plus défavorisés où les populations ont souvent un accès limité aux parcs et autres installations sportives ou de loisirs^{24,25}.

Le *Plan nature et sports* menée par la Ville de Montréal pour l'horizon 2030 vise justement à **créer et aménager des parcs et d'autres espaces verts publics pour assurer une meilleure qualité de vie à l'ensemble de la population montréalaise**. Une attention particulière est portée aux enjeux d'accessibilité, en veillant à relier les espaces verts aux différents milieux de vie des montréalais.es via des infrastructures de transports actifs et collectifs et par un réseau de corridors verts favorables à la mobilité active²⁵. **La Coalition Poids soutient la mise en application de ce plan qui demeure complémentaire aux orientations du futur PUM 2050, pour permettre à toutes et tous d'accéder à la nature et ses bienfaits.**

Les enfants qui vivent dans les quartiers où se trouve un plus grand nombre de parcs, d'espaces verts et d'aires récréatives s'engagent davantage dans le transport actif. Il existe un lien très fort entre la marche et le nombre d'espaces publics ouverts et récréatifs se trouvant à proximité (parcs, terrains de jeu et de sport etc.).

En plus d'avoir des effets bénéfiques sur la santé et d'être des lieux propices aux interactions sociales, **les espaces verts contribuent grandement à la réduction des îlots de chaleur, un phénomène préoccupant pour le monde municipal**. Des aménagements urbains peuvent être mis en place pour lutter contre ce phénomène associé au réchauffement climatique, en particulier le verdissement de l'espace public. En effet, à Montréal, il est possible d'observer des différences de température pouvant aller jusqu'à 10 degrés entre les lieux sans ou avec très peu d'espaces verts et ceux plus densément verdissés. Autrement dit, le verdissement des rues contribue à créer des îlots de fraîcheur en contexte de canicule^{26,27}. Sur l'image ci-jointe, on peut voir deux rues de Montréal séparées d'à peine 500 mètres de distance, mais avec une variation de température ambiante de près de 3 degrés du fait de leur différence de verdissement²⁷.

Image tirée du journal 24heures
publié le 26 août 2021.



Par ailleurs, le *Projet de Ville* fait état **des espaces occupés par les véhicules privés au sein de l'espace public et souhaite agir**, notamment, **sur l'offre de stationnement à travers la métropole**. Des initiatives sont portées par différents organismes, notamment par le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) qui travaille depuis plusieurs années sur **l'optimisation des espaces de stationnement** tout en luttant pour la réduction de l'utilisation de l'automobile au profit des transports collectifs et actifs²⁸. L'une des pistes de solutions avancée par le CRE-Montréal porte sur **le verdissement des aires de stationnement voire leurs transformations en espaces verts**.

Pour en savoir plus, le projet **I^{LEAU}** (interventions locales en environnement et aménagement urbain) coordonné par le CRE-Montréal dans l'Est de Montréal traite justement des enjeux du verdissement de l'espace public et de la réduction des îlots de chaleur²⁹.

Afin d'augmenter la disponibilité et l'accessibilité aux espaces verts publics, la Coalition Poids recommande à la Ville de Montréal de :

- tenir compte du principe d'équité dans la disponibilité des espaces verts, des parcs ainsi que des installations sportives et de loisirs sur le territoire montréalais d'ici 2050, en priorisant les quartiers les plus défavorisés;
- aménager des parcs multifonctions et intergénérationnels;
- poursuivre le développement d'un réseau de corridors piétonniers et cyclables pour relier les espaces verts aux différents milieux de vie, favorisant ainsi la mobilité active en plus de renforcer l'accessibilité à la nature;
- maximiser les mesures d'aménagement urbain en matière de verdissement du domaine public, dont les espaces de stationnements.

Verdir les établissements du réseau de la santé

Face à la crise climatique et à ses effets sur la santé de la population, les montréalais.es bénéficieraient du verdissement et de la végétalisation des nombreux établissements de soins de santé (CH, CLSC, CHSLD, CR) présents sur le territoire. Démontrés bénéfiques pour la santé physique, mentale et le sentiment de bien-être, les espaces verts contribuent aussi à l'adaptation et à la résilience des communautés face aux changements climatiques³⁰. Les infrastructures urbaines vertes favorisent, entre autres, la capture du CO₂, le confort thermique et une meilleure efficacité énergétique, en plus de mitiger les effets des précipitations intenses^{30,31}. Ainsi, verdir les infrastructures de santé et leur terrain a le potentiel de générer de nombreux co-bénéfices pour la santé des patients, des résidents, des employés et des populations avoisinantes, par la création d'aménagements urbains favorables à la santé durable. En plus de faciliter l'adoption de saines habitudes de vie, le verdissement des établissements de santé contribue à la lutte contre les îlots de chaleur, au confort en milieu de vie et de soin, à la biodiversité urbaine et à la qualité de l'air³².

Le Réseau d'action pour la santé durable du Québec, une initiative parrainée par l'Association pour la santé publique du Québec, rassemble les organisations de la santé et des services sociaux pour la santé durable dans un environnement sain au Québec.

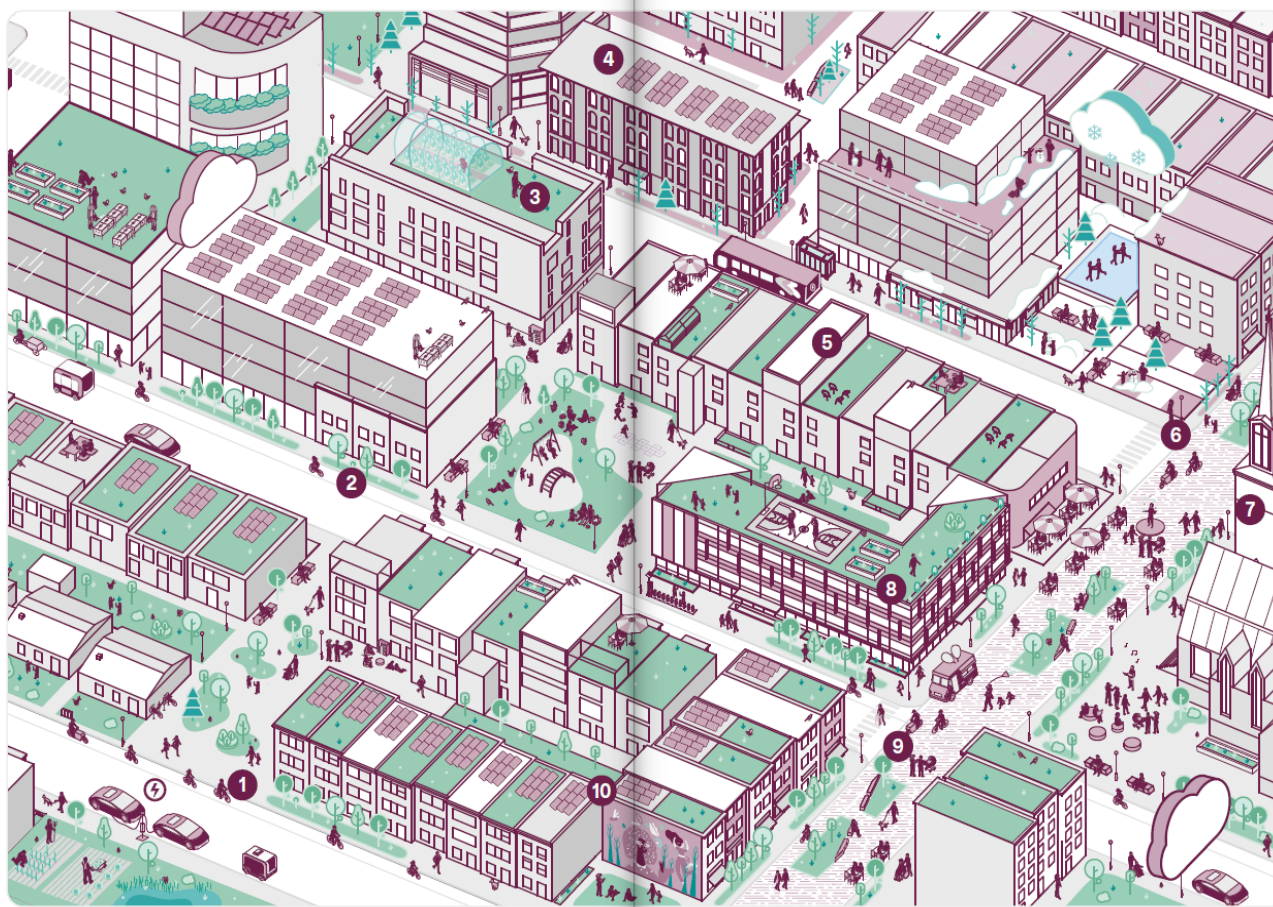
Projetons-nous en 2050 : le quartier

Les quartiers sont des milieux de vie de proximité. Il est donc essentiel que ceux-ci répondent aux besoins de l'ensemble de leurs résidents.es, quel que soit leur âge ou leurs capacités, pour qu'ils puissent y vivre de manière agréable et sécuritaire.

La Coalition Poids désire exposer ses pistes de solutions rattachées à plusieurs propositions du *Projet de Ville* à l'échelle des quartiers de Montréal.

Projetons-nous en 2050 : le quartier

- 1 Les rues verdies, sont des espaces de vie qui se prêtent au jeu libre et qui invitent à bouger. Ils contribuent à briser l'isolement en favorisant les activités sociales comme le jardinage.
- 2 Les aménagements cyclables permettent à toute personne, peu importe son âge ou ses capacités, de se déplacer à vélo de façon sécuritaire et agréable. Le vélo est une façon simple de circuler dans tous les quartiers, et ce, en toute saison!
- 3 L'économie circulaire s'implante dans les quartiers et contribue à réduire les besoins en transport. Le matin, une serre sur le toit fournit des fruits et légumes frais aux restaurants et commerces à proximité et l'après-midi, elle accueille les élèves du quartier pour un atelier sur l'agriculture urbaine.
- 4 Des solutions de lutte et d'adaptation aux changements climatiques sont développées et intégrées aux bâtiments dans le respect de leurs qualités patrimoniales.
- 5 Des bâtiments et des étages s'ajoutent au quartier de manière à créer un environnement agréable.



- 6 Les vélos cargo assurent les livraisons de marchandises. Ils répondent rapidement aux besoins des commerçants et commerçantes tout en étant compatible avec la vie de quartier.
- 7 Les bâtiments emblématiques sont préservés et mis en valeur. Ils accueillent de nouveaux usages adaptés aux besoins de la population.
- 8 L'école est un lieu de qualité au cœur de la vie de quartier. Les résidentes et les résidents se l'approprient à différentes heures de la journée pour y apprendre, se divertir, pratiquer des sports et s'y rencontrer.
- 9 Les rues sont aménagées pour la sécurité et le confort des piétonnes et des piétons. Elles permettent à toutes et à tous de se déplacer, peu importe leurs capacités.
- 10 Près de chez soi, il est facile de faire ses courses, de faire des rencontres, de se rendre à l'école et de participer une conférence à la bibliothèque.

1

Permettre le jeu libre dans les rues résidentielles et ruelles

Le Coalition Poids se réjouit de constater que la valorisation du jeu libre dans certaines rues résidentielles et ruelles fait partie intégrante du *Projet de Ville*. Nous souhaitons ainsi soutenir la Ville de Montréal dans cette démarche en partageant notre expertise de cet enjeu.

Le jeu libre à l'extérieur a plusieurs bienfaits sur le développement et la santé globale des enfants. Il s'agit donc de bien plus qu'une activité spontanée destinée à s'amuser ou se distraire :

- les enfants qui jouent dehors sont plus actifs au quotidien;
- le jeu à l'extérieur favorise la prise de décision, l'évaluation des risques, la résolution de problèmes, les interactions sociales et la créativité³³.

Si les parcs et arrière-cours semblent être les lieux privilégiés pour le jeu libre, cela ne signifie pas que tous les jeunes montréalais.es y ont facilement accès. Les rues résidentielles et les ruelles demeurent une option intéressante, considérant leur proximité et l'absence de temps de déplacement.

D'autre part, un nombre grandissant de voix exprime la volonté de se réappropriier les voies publiques, longtemps dominées par l'automobile. Cette réflexion est essentielle, tout comme l'instauration de mesures à cet effet, pour profiter pleinement de la vie de quartier. Les citoyen.ne.s recherchent des villes adéquates pour fonder et élever leurs familles, et ce, dans des environnements favorisant la santé. Ainsi, agir pour faciliter le jeu libre dans la rue envoie un message positif et accueillant aux familles.



Lorsqu'il est question d'autoriser le jeu sur certaines voies publiques, il est impératif de considérer les paramètres de sécurité : les enfants doivent être en mesure de jouer dans un contexte où les sources de risque sont fortement réduites, afin qu'ils puissent bénéficier d'une meilleure mobilité indépendante³⁴. Il a été démontré que les enfants tendent à être plus actifs dans les rues où le trafic automobile est réduit ou absent^{35,36,37}. Pour réduire ce risque, il est essentiel d'implanter des mesures d'apaisement de la circulation, de nature réglementaire et physique, contraignant les conducteurs à réduire la vitesse de leurs véhicules ou à changer de chemin.

Un modèle de résolution pour passer à l'action!

La Coalition Poids a conçu, en 2015, un modèle de résolution clé en main pour les municipalités souhaitant revoir leurs règlements pour permettre aux familles de jouer plus librement dans l'espace public. Ce modèle est accompagné d'un avis juridique destiné à appuyer cette démarche. Chaque municipalité peut le réutiliser ou l'adapter en fonction de sa réalité et de ses besoins spécifiques.

Pour en savoir plus : <https://cqpp.qc.ca/fr/76/jeu-libre>

Par ailleurs, la Coalition Poids a collaboré à plusieurs reprises avec le milieu municipal pour promouvoir l'implantation du jeu libre dans la rue. Le projet *Rues de jeu libre* de l'Arrondissement de Verdun à Montréal, lancé au cœur de la pandémie de COVID-19, fait partie des initiatives que notre équipe a suivi de près. Pour que le jeu libre dans les rues et ruelles se réalise sur l'ensemble du territoire montréalais, il est possible de s'inspirer du projet *Rues de jeu libre* de Verdun, tout en veillant à ce qu'il soit adapté à la réalité de chacun des arrondissements. La Coalition Poids a documenté plus amplement l'expérience de Verdun dans une étude de cas disponible au <https://cqpp.qc.ca/fr/76/jeu-libre>.

D'autres initiatives peuvent inspirer la Ville de Montréal pour promouvoir le jeu libre dans la rue, à l'image des concepts de *rue-école* et *rue ludique*, développé par le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM), la professeure Katherine Frohlich de l'École de santé publique de Montréal (ESPUM) et le Centre de recherche en santé publique (CReSP)³⁸. Ces derniers ont publié une fiche comprenant huit études de cas provenant d'Europe et d'Amérique du Nord : [Revue des exemples inspirants de rues ludiques et de rues-écoles](#).

Aussi, le projet des *Ruelles vertes* du Regroupement des éco-quartiers et son équivalent en hiver, les *Ruelles blanches*, sont des initiatives inspirantes développées sur le territoire montréalais^{39,40,41}. En effet, ces ruelles mettent en place les conditions favorables au jeu libre pour les familles avec :

- un aménagement visant à réduire la circulation automobile et favoriser le sentiment de sécurité;
- la mise en disposition de jeux au sol et de boîtes à jouets communautaires en été, ou encore d'aménagements tels que des patinoires ou des glissoires en hiver, font de ces ruelles des espaces de jeu attrayants pour les enfants.

La Coalition Poids soutient ces différentes initiatives de rues de jeu libre et souhaite que la Ville de Montréal les développe dans l'ensemble de ses quartiers.

Miser sur la mobilité active en toute saison

Dans le *Projet de Ville*, la Ville de Montréal s'engage à investir dans des aménagements qui favorisent le transport actif, à pied et à vélo, sur l'ensemble de son territoire de façon sécuritaire et agréable. C'est une véritable culture de la « mobilité douce » que la Ville souhaite développer, à la fois pour améliorer la qualité de vie et le bien-être de la population montréalaise mais aussi dans une perspective de transition écologique. **La Coalition Poids souhaite mettre de l'avant quelques recommandations pour alimenter les réflexions de la Ville de Montréal sur cet enjeu de la mobilité active en toute saison.**

Les habitudes de vie des familles sont largement influencées par leur environnement. La façon dont les quartiers sont aménagés, les différentes politiques et certains règlements municipaux peuvent influencer la pratique d'activité physique chez les enfants et les adultes. **Les déplacements actifs, pour se rendre au travail, à l'école ou encore à l'épicerie, sont reconnus comme des piliers essentiels de la mobilité durable et sont une façon simple d'intégrer l'activité physique au quotidien.** À titre d'exemple, une étude montréalaise a révélé que les utilisateurs de transports en commun peuvent remplir jusqu'à 25 % des recommandations journalières en matière d'activité physique grâce aux trajets effectués à pied entre le domicile, le réseau de transport et le lieu de travail ou d'étude⁴². Il apparaît donc essentiel pour le milieu municipal d'assurer l'accès à des espaces sécuritaires et attrayants réservés au transport actif, afin d'encourager sa population à adopter et maintenir un mode de vie physiquement actif tout au long de l'année.

Il est bien démontré que la circulation motorisée intense diminue le sentiment de sécurité de la population. D'ailleurs, le nombre d'accidents dans une ville est directement proportionnel au volume de circulation⁴³. Pour de nombreuses familles, le risque d'accident est perçu comme étant si élevé qu'il est tout simplement préférable de ne pas laisser leurs enfants aller à l'école à pied ou à vélo. **L'aménagement sécuritaire du territoire, notamment par des mesures d'apaisement de la circulation, constitue une stratégie d'intervention des plus efficaces pour réduire les traumatismes routiers et favoriser le transport actif.** Les déviations de la voie, les entraves à la circulation automobile, les intersections surélevées et les avancées de trottoirs en sont des exemples concrets. Bien mises en œuvre, ses stratégies peuvent réduire la vitesse, le débit de la circulation et les conflits entre les différents usagers, rendant ainsi les rues plus sécuritaires et conviviales^{44,45}.

L'hiver, le déneigement et le déglçage des trottoirs sont des opérations de grande importance afin d'assurer aux piétons des déplacements sécuritaires et conviviaux. Les opérations de déneigement et d'épandage d'abrasif devraient intervenir en priorité dans les zones de forte affluence piétonne, particulièrement dans les arrondissements centraux et les rues commerciales, pour éviter les chutes et les blessures. De plus, avec la croissance de popularité du vélo, l'ouverture plus hâtive au printemps et la fermeture plus tardive des pistes cyclables à l'automne permettraient de prolonger l'usage de ce mode de déplacement actif.

Ainsi, pour favoriser des déplacements actifs et sécuritaires, la Coalition Poids recommande à la Ville de Montréal de :

- **diminuer la vitesse des véhicules et sécuriser les intersections :**
 - réaliser des aménagements physiques (prioritairement sur les grandes artères et intersections) qui réduisent la vitesse des véhicules et les possibilités de collision entre les usagers de la route, comme les bollards et le rétrécissement des voies;
 - intégrer systématiquement des mesures d'apaisement de la circulation et des aménagements physiques favorisant le transport actif dans la planification des projets de réfection routière (ex. : trottoir, refuge piétonnier, piste cyclable).
- **poursuivre l'aménagement et l'entretien des voies piétonnes et cyclables sécuritaires et de qualité en toute saison :**
 - consacrer une portion du budget de voirie pour les aménagements favorables au transport actif;
 - mieux penser l'urbanisme des nouveaux développements en assurant une densité du territoire et la connectivité des rues;
 - planifier, aménager et entretenir un réseau piétonnier et cyclable sécuritaire en toutes saisons, en tenant compte des besoins de tous les usagers de la voie publique;
 - sécuriser les traverses piétonnières et les intersections pour diminuer l'exposition des piétons au risque de collision avec un véhicule;
 - s'assurer qu'il y a suffisamment de stationnements pour vélos, situés à proximité de l'entrée des édifices ou des parcs.
 - prioriser le déneigement et le déglacage des voies piétonnes;
 - entretenir adéquatement les voies cyclables au début du printemps (incluant le marquage au sol) et à la fin de l'automne pour allonger la saison de nombreux cyclistes;
 - déneiger les voies cyclables au même titre que les chaussées et les trottoirs.



Augmenter l'accès aux jardins communautaires et collectifs

Nombreux sont les montréalais.es qui n'ont pas accès à une cour ou un espace pour cultiver. Ceux-ci dépendent donc de l'offre municipale en matière de jardins communautaires ou collectifs. Toutefois, **dans plusieurs arrondissements, les espaces destinés aux jardins communautaires sont limités et des listes d'attente sont nécessaires pour y accéder**⁴⁶.

Pour la population, les jardins communautaires et collectifs apportent des bénéfices tant pour la **santé physique et mentale** que pour **l'environnement** et sur le **plan social**^{47,48,49,50}, tels que :

- une amélioration de l'accès aux fruits et légumes, ce qui contribue à améliorer la qualité de l'alimentation, la sécurité alimentaire, les connaissances et les attitudes à l'égard d'une alimentation saine ;
- une augmentation de la pratique d'activités physiques ;
- une diminution de la tension artérielle et réduction du stress ;
- un impact positif sur l'estime de soi ;
- une réduction des îlots de chaleur ;
- une amélioration de la qualité de l'air et de la biodiversité ;
- un foisonnement d'interactions sociales ayant le potentiel d'augmenter le capital social et de lutter contre l'exclusion sociale.

Dans le futur *PUM 2050*, il est primordial d'assurer un accès équitable à l'agriculture urbaine en augmentant les espaces destinés aux jardins communautaires et collectifs.



Pour en savoir plus : capp.qc.ca/fr/agriculture-locale

Assurer un environnement sain et sécuritaire à proximité des écoles

Tel que souligné dans l'aperçu des propositions du *Projet de Ville*, l'école est au cœur de la vie de quartier et sa fréquentation par les résident.e.s est importante et variée tout long de la journée. C'est pourquoi il importe que les environnements bâtis autour des écoles contribuent positivement à la qualité de vie et au bien-être des Montréalais.es.

Encadrer l'implantation des établissements de restauration rapide

Plusieurs restaurants rapides s'installent sciemment devant des écoles secondaires pour attirer cette clientèle et tirer profit de cet emplacement stratégique au sein des quartiers résidentiels. À Montréal, 75% des écoles primaires et secondaires ont au moins un de ces restaurants à moins de 1 km⁵¹. Les études montrent que leur présence autour des écoles augmente significativement la proportion d'élèves consommant de la malbouffe le midi⁵². De plus, elle mine les efforts déployés par les écoles pour offrir des repas sains et promouvoir de bonnes habitudes alimentaires auprès des élèves.

La grande accessibilité des commerces de restauration rapide, en plus des pratiques de marketing intensives qui leur sont caractéristiques, contribue largement à la consommation d'aliments de faible valeur nutritive au sein de la population, particulièrement au sein de la jeunesse. En plus, les contenants à usage unique liés à ce type de restauration polluent nos espaces publics. Selon une étude de la coopérative Les Valoristes, les restaurants rapides sont responsables de près des deux tiers des matières résiduelles récoltées sur le domaine public à Montréal⁵³.

Récemment, la Cour suprême a confirmé la validité du règlement de zonage de l'arrondissement Côte-des-neiges-Notre-Dame-de-Grâce. Ainsi, dans le futur *PUM 2050*, la Ville de Montréal et ses arrondissements devraient viser à implanter des règlements de zonage afin d'interdire l'installation de nouveaux établissements de restauration rapide près des écoles.



Un modèle de résolution pour passer à l'action

Plusieurs options urbanistiques pour encadrer l'implantation des établissements de restauration rapide à proximité des écoles ou des quartiers résidentiels est à la portée des municipalités qui désirent promouvoir la santé et le bien-être de leurs jeunes citoyens et des familles⁵⁴.

Pour en savoir plus : cqpp.qc.ca/fr/zonage

Favoriser des déplacements actifs et sécuritaires autour des écoles

Le *Projet de Ville* prévoit de promouvoir la « mobilité douce », soit la marche et le vélo, pour la majorité des déplacements du quotidien et en particulier pour se rendre à l'école. L'objectif est de faciliter l'adoption d'un mode de vie physiquement actif chez les jeunes pour qu'ils maintiennent ces comportements à l'âge adulte. *La Coalition Poids souhaite encourager la Ville de Montréal dans cette démarche en partageant des pistes d'actions pour assurer l'accès à des déplacements actifs sécuritaires autour des écoles, bénéfique à l'ensemble de la population montréalaise.*

Les trajets à pied ou à vélo entre le domicile et l'école sont une excellente occasion pour les enfants de faire de l'activité physique au quotidien. La proximité entre les résidences et les services éducatifs permet donc à un plus grand nombre d'enfants d'avoir la possibilité de se déplacer activement. En effet, les élèves en mesure de se rendre à l'école à pied ou à vélo peuvent faire, selon la distance, jusqu'à 48 minutes d'activités physiques de plus par jour que s'ils étaient venus en voiture*.

Le **manque de sécurité**, qu'il soit perçu ou réel, **est l'une des principales raisons invoquées par les parents pour ne pas permettre à leur enfant de se rendre à pied ou à vélo à l'école**^{55,56}. Les politiques de transport, le trafic automobile et le manque d'aménagements autour des écoles se révèlent parfois être des obstacles aux déplacements actifs. Fournir des aménagements permanents, accessibles et destinés au transport actif est donc nécessaire pour procurer un environnement où toutes et tous se sentent à l'aise de se déplacer à pied ou à vélo.

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

*Calculé sur une distance de marche allant jusqu'à 1,6 km (environ 24 minutes). Les distances peuvent varier selon les politiques de transport scolaire d'une école à l'autre.

Pour favoriser des déplacements actifs et sécuritaires autour des écoles, la Coalition Poids recommande de :

- tenir compte du potentiel piétonnier dans le choix de l'emplacement des écoles;
- assurer un accès piétonnier et cyclable sécuritaire autour des écoles et dans les quartiers pour stimuler le transport actif;
- prévoir des mesures d'apaisement de la circulation et des aménagements physiques qui sécurisent et favorisent le transport actif vers l'école;
- mettre en place un plan de déplacements, qui améliorera la sécurité des piétons et des cyclistes sur le chemin de l'école ;
- revoir les politiques de transport scolaire pour favoriser les déplacements actifs (limiter les places de courtoisie, définir le territoire en tenant compte du potentiel piétonnier, etc.);
- définir une zone scolaire sécuritaire (zone d'arrêt interdit pour les automobilistes, interdiction de stationner à moins de 5 mètre d'un passage pour piétons, fermeture de rues, etc.);
- mettre en place suffisamment des supports à vélo.

Partager les équipements et les infrastructures entre l'école et la communauté

Un des éléments proposés par *Projet de Ville* est d'optimiser l'usage des équipements collectifs existants pour répondre aux besoins essentiels de la population montréalaise. Pour ce faire, la Coalition Poids propose de favoriser les ententes municipales-scolaires en partageant les équipements et les infrastructures entre l'école et la communauté.

Le partage d'infrastructure et d'équipement avec le milieu scolaire permet de bonifier l'offre d'activités physiques, de maximiser l'utilisation du matériel et des plateaux, de partager les coûts, en plus de favoriser une continuité dans l'apprentissage et la consolidation des habiletés motrices entre l'école, la maison et la communauté. Il est possible aussi de réaliser des ententes pour partager l'équipement de cuisine et de jardinage, de même que les installations permettant ces usages. **Plusieurs espaces se trouvant dans une école** (gymnase, bibliothèque, amphithéâtre, salles d'art plastique, cuisines, etc.) **peuvent facilement répondre aux besoins d'une population après les heures de classe.** Le partage d'espaces au sein d'un bâtiment, ou encore la construction conjointe d'un bâtiment communautaire comprenant des espaces distincts et partagés contribuent au dynamisme d'un quartier.

Pour en savoir plus, l'Association québécoise du loisir municipal a développé un guide pour l'élaboration d'une entente scolaire-municipale qui touche à l'utilisation et l'entretien d'équipements, de terrains ou de locaux.

Ainsi, la Coalition Poids recommande aux milieux scolaire et municipal de :

- établir des **ententes de partenariats** entre l'école, la municipalité, les parents et les organismes locaux pour optimiser l'utilisation des installations et des équipements et maximiser l'offre d'activités éducatives en nutrition et d'activités physiques toute l'année;
- donner **accès aux cours d'école, aux gymnases et différents plateaux sportifs** à l'ensemble de la population;
- prévoir du matériel d'activités physique accessible à l'ensemble des jeunes durant les heures d'école ainsi qu'à la communauté et aux familles à l'extérieur des heures de classe, notamment des équipements de sports d'hiver qui sont souvent moins accessibles (matériel de glissade, pelles, raquettes à neige, skis de fond, etc.).

Aménager des parcs-écoles conviviaux, verts et actifs

La cour d'école est l'endroit idéal pour favoriser la pratique d'activités physiques, que ce soit lors des récréations, de la période du dîner, des activités parascolaires, du service de garde, avant et après les heures de classe, de même que pour créer une classe-nature avec l'enseignant. Fréquentée par les jeunes généralement plusieurs fois par jour, il s'agit d'un **lieu universel pour être actif** qui répond aux besoins des grands et des petits.

Ouverte à la communauté, la cour d'école devrait permettre de pratiquer une vaste gamme d'activités physiques qui répondent aux goûts de tous. **Les jeunes sont plus susceptibles d'être actifs dans une cour d'école bien aménagée, agrémentée de verdure, de marquage au sol et munie d'équipements sportifs et diversifiés.** De plus, une cour d'école animée et bien aménagée semble réduire les comportements violents. Il y a lieu de **prévoir des installations extérieures et des espaces verts qui favoriseront un mode de vie physiquement actif.** Il a été démontré que les enfants du préscolaire ayant la possibilité de jouer dans un boisé situé près de l'école développent de meilleures habiletés motrices que ceux qui ne disposent que d'une aire de jeu clôturée. Les élèves qui ont un contact avec la nature dans le cadre du processus éducatif se montrent aussi plus engagés et plus enthousiastes dans tous les domaines d'études.

L'aménagement d'espaces verts par la mise en place de **potagers scolaires** est également l'occasion de favoriser la littératie alimentaire. Depuis plusieurs années, les jardins pédagogiques sont reconnus pour favoriser le développement de compétences diverses chez les enfants. En effet, en plus de favoriser la littératie alimentaire, le jardinage permettrait aux enfants d'acquérir un meilleur sens de l'observation, une facilité à s'exprimer en plus d'améliorer leurs compétences physiques et interpersonnelles.

Pour accompagner dans la planification, la conception ainsi que la réalisation d'une cour d'école qui répond aux besoins de tous ses utilisateurs, Kino-Québec a conçu un guide basé sur les meilleures pratiques. Plusieurs outils sont également disponibles afin que l'aménagement de la cour d'école de soit optimal pour le développement global des élèves.

Rappelons qu'en plus d'avoir des effets bénéfiques sur la santé, les espaces verts contribuent grandement à la réduction des îlots de chaleur. Ainsi, la Coalition Poids recommande de :

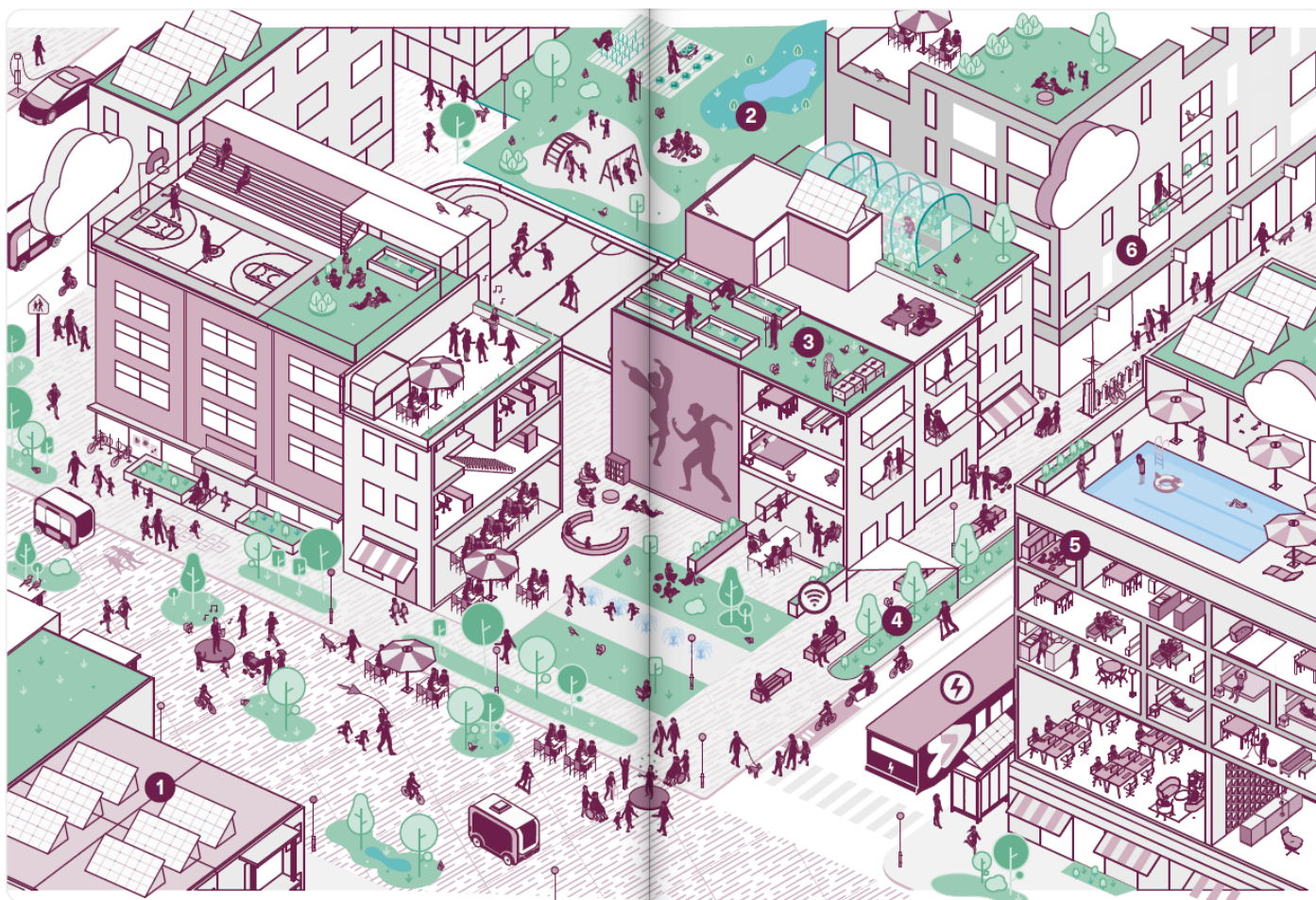
- concevoir des parcs-écoles bien aménagés, agrémentés de verdure, de marquages au sol et d'équipements sportifs diversifiés;
- prévoir des installations extérieures et des espaces verts qui favoriseront un mode de vie physiquement actif;
- mettre en place des potagers scolaires pour favoriser l'acquisition de plusieurs compétences.



Projetons-nous en 2050 : le bâtiment et ses abords

Projetons-nous en 2050 : le bâtiment et ses abords

- 1 Les bâtiments ne requièrent presque plus d'énergie pour être chauffés en hiver ou climatisés en été. L'orientation des bâtiments, l'éclairage et la ventilation naturelle, le choix des matériaux sont des solutions mises de l'avant dans la conception et l'adaptation des bâtiments.
- 2 Des jardins de pluies et des sols perméables permettent une gestion des eaux de pluie sur place.
- 3 Des terrasses sur les toits, des balcons, des jardins communs ou des parcs à proximité du logement permettent d'augmenter l'espace de vie.



- 4 La plantation massive d'arbres, partout où cela est possible, donne accès à des zones fraîches et ombragées, augmente la biodiversité et améliore le contact avec la nature.
- 5 La configuration et l'aménagement des bâtiments permettent une diversité de la population dans le temps pour différents usagers. Ils évoluent selon les besoins des usagers.
- 6 Les Montréalaises et Montréalais jouissent de logements adaptés à leur situation, qu'ils vivent seuls, en famille ou en colocation, peu importe leurs revenus et leurs capacités.

Assurer l'accès à de l'eau potable gratuite pour toutes et tous

Un accès insuffisant à l'eau potable gratuite dans les milieux publics peut devenir un obstacle à la santé des citoyen.ne.s. En effet, la déshydratation entraîne plusieurs symptômes désagréables (soif, fatigue, maux de tête, étourdissements) et, lorsqu'elle est avancée, représente un danger⁵⁷. Afin d'encourager les Montréalais.es à consommer davantage l'eau municipale, il est primordial de la rendre plus accessible dans les espaces publics et dans les événements municipaux. **Un meilleur accès à l'eau potable permet de donner un véritable choix santé, économique et écoresponsable à ses citoyens.**

La Coalition Poids propose quelques pistes de solutions afin de contribuer à la création d'environnements favorables à la saine hydratation pour les toutes et tous :

- ajouter et entretenir des fontaines d'eau à des endroits visibles et stratégiques dans les espaces publics, tels qu'à proximité des circuits de pistes cyclables, des parcs, des édifices municipaux, des centres commerciaux, etc. ;
 - les fontaines d'eau doivent être salubres, entretenues, réparées et remplacées selon un protocole défini;
 - elles doivent être placées à des hauteurs adaptées et elles permettent d'offrir de l'eau fraîche à une pression adéquate;
 - idéalement, un dispositif y est inclus afin de faciliter le remplissage de gourdes d'eau;
 - recourir à l'usage d'indicateurs visuels pour faciliter le repérage des points d'eau, tels que des flèches, des traces de pas ou de gouttes au sol, des affiches indiquant les sources d'eau gratuite environnante, des pictogrammes signalétiques, etc.
- prévoir l'installation de fontaines d'eau temporaires, lors des événements municipaux ou des journées de canicule;
- établir un réseau de points d'eau potable gratuit et le rendre accessible aux citoyen.ne.s par une carte disponible en ligne, dans les lieux publics ou à l'aide d'une application.



88 % des Montréalais.es jugent important d'avoir accès gratuitement à de l'eau potable fraîche non embouteillée dans tous les lieux publics.

77 % des Montréalais.es rapportent qu'il est plus facile de trouver des boissons sucrées qu'une fontaine d'eau dans les lieux publics.

Des outils gratuits pour passer à l'action!

La campagne *J'ai soif de santé!*, développée par la Coalition Poids, vise à faire de l'eau la boisson de premier choix, en encourageant, normalisant et valorisant sa consommation. Pour faciliter la consommation d'eau dans les lieux publics, favoriser le repérage des points d'eau gratuits et rendre l'eau de l'aqueduc plus attrayante la Coalition Poids a développé différents outils gratuits clés en main pour les municipalités (affiches, pictogrammes, modèles de résolution, idées).

Pour en savoir plus : soifdesante.ca/ville

Sommaire des recommandations

En somme, les **municipalités**, par leurs aménagements, leurs politiques et leurs règlements, ont un **impact significatif sur l'adoption de saines habitudes de vie** par la population. Le prochain *PUM 2050* est une occasion pour la Ville de Montréal d'agir concrètement sur les enjeux sociaux, économiques, environnementaux et de santé de sa population. La Coalition Poids partage ainsi ses recommandations en faveur d'une santé durable pour toutes et tous.

- Offrir l'accès à une alimentation saine et durable à Montréal
- Restreindre la place de l'automobile et assurer une planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports
- Assurer l'accès à l'eau pour la population dans les stations de métro et à proximité des stations d'autobus
- Faciliter l'accès aux espaces verts et revoir leur aménagement
- Permettre le jeu libre dans les rues résidentielles et ruelles
- Miser sur la mobilité active en toute saison
- Augmenter l'accès aux jardins communautaires et collectifs
- Assurer un environnement sain et sécuritaire à proximité des écoles
 - Encadrer l'implantation des établissements de restauration rapide
 - Favoriser des déplacements actifs et sécuritaires autour des écoles
 - Partager les équipements et les infrastructures entre l'école et la communauté
 - Aménager des parcs-écoles conviviaux, verts et actifs
- Assurer l'accès à de l'eau potable gratuite pour tous



Références

- ¹ Santé Canada. (2021, décembre). *Système Canadien de surveillance des maladies chroniques (SCSMC)*. Repéré le 22 septembre 2022 au <https://sante-infobase.canada.ca/scsmc/outil-de-donnees/index?V=1&M=1&S=B&Y=2017>
- ² Statistique Canada. (2021, mars). *Enquête sur la Covid-19 et la santé mentale, septembre à décembre 2020*. Repéré le 3 octobre 2022 au <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/210318/dq210318a-fra.htm>
- ³ Statistique Canada. (2021, septembre). *Perceptions quant à la santé mentale et aux besoins en soins de santé mentale durant la pandémie de Covid-19*. Repéré le 3 octobre 2022 au <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/45-28-0001/2021001/article/00031-fra.htm>
- ⁴ Statistique Canada (2022). *La hausse des prix a une incidence sur la capacité de la plupart des Canadiens à assumer leurs dépenses quotidiennes*. Repéré le 3 octobre 2022 au [Le Quotidien — La hausse des prix a une incidence sur la capacité de la plupart des Canadiens à assumer leurs dépenses quotidiennes \(statcan.gc.ca\)](https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/45-28-0001/2022001/article/00031-fra.htm)
- ⁵ Bihan, H., Méjean, C., Castetbon, K., Faure, H., Ducros, V., Sedeaud, A., Galan, P., Le Clésiau, H., Péneau, S., & Hercberg, S. (2012). Impact of fruit and vegetable vouchers and dietary advice on fruit and vegetable intake in a low-income population. *European Journal of Clinical Nutrition*, 66(3), 369-375. <https://doi.org/10.1038/ejcn.2011.173>
- ⁶ Direction de santé publique de Montréal. (2022, octobre). *Enquête TOPO : Portrait des jeunes montréalais de 6^e année*. Repéré le 3 octobre 2022 au <https://santemontreal.qc.ca/professionnels/drsp/sujets-de-a-a-z/enquete-topo/portrait-des-jeunes-montrealais-de-6e-annee/>
- ⁷ Plante, C., Paquette, M.-C., Dubé, E., Hamel, D., Rochette, L., Dionne, M. & Tessier, M. (2021, août). *COVID-19 – Pandémie et insécurité alimentaire : évolution du 2 avril 2020 au 26 avril 2021*. Institut national de santé publique du Québec. Repéré le 3 octobre 2022 au <https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/3165-pandemie-insecurite-alimentaire-avril2020-avril2021.pdf>
- ⁸ Fardet, A & Edmond R. (2020). Ultra-Processed Foods and Food System Sustainability: What Are the Links?. *Sustainability*, 12(15), 6280. Repéré le 22 septembre 2022 au <https://doi.org/10.3390/su12156280>
- ⁹ Moubarac JC. (2017). *Ultra-processed foods in Canada: consumption, impact on diet quality and policy implications*. Montréal: TRANSNUT, University of Montreal. Repéré le 22 septembre 2022 au <https://bit.ly/3dDwDn1>
- ¹⁰ Plante C, Blanchet C & Rochette L. (2020). *La consommation des Autres aliments et des boissons chez les Québécois*. (Collection : Regard sur l'alimentation des Québécois. Numéro 4). Québec : Institut national de santé publique du Québec. Repéré le 22 septembre 2002 au https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2634_consommation_autres_aliments_boissons.pdf
- ¹¹ Malik, VS, & Hu, FB. (2019). Sugar-sweetened beverages and cardiometabolic health: An update of the evidence. *Nutrients*, 11(8), 1840. Repéré le 22 septembre 2022 au <https://doi.org/10.3390/nu11081840>
- ¹² Plamondon L, Paquette M-C. (2017). *La consommation de sucre et la santé. Fiche thématique*. (Publication 2336). Québec : Institut national de santé publique du Québec. Repéré le 22 septembre 2022 au <https://bit.ly/3S4qHlP>
- ¹³ Plante C, Rochette L & C Blanchet. (2019). *Les apports et les sources alimentaires de sucre, de sodium et de gras saturés chez les Québécois*. (Collection : Regard sur l'alimentation des Québécois. Numéro 2). Québec : Institut national de santé publique du Québec. Québec. Repéré le 22 septembre 2022 au <https://bit.ly/3LBW0C7>
- ¹⁴ Comité scientifique de Kino-Québec (2011). *L'activité physique, le sport et les jeunes – Savoir et agir*. Québec : Secrétariat au loisir et au sport, ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport. Gouvernement du Québec. Repéré en ligne le 1^{er} mai 2018 au http://www.kinoquebec.qc.ca/publications/ActivitePhysique_LeSportEtLesJeunes_AvisCSKO.pdf

-
- ¹⁵ Direction de santé publique de Montréal. (2022, octobre). *Enquête TOPO : Portrait des jeunes montréalais de 6^e année*. Repéré le 3 octobre 2022 au <https://santemontreal.qc.ca/professionnels/drsp/sujets-de-a-a-z/enquete-topo/portrait-des-jeunes-montrealais-de-6e-annee/>
- ¹⁶ CIUSSS Centre-Est-de-l'île-de-Montréal. (2015). *L'activité physique de loisir et de transport chez les jeunes du secondaire à Montréal. Données tirées de l'Enquête québécoise sur la santé des jeunes du secondaire 2010-2011*. Repéré le 3 octobre 2022 au http://emis.santemontreal.qc.ca/fileadmin/emis/Sant%C3%A9_des_Montr%C3%A9alais/Axes_d_intervention/Jeunes/eqsjs/EOSJS-ActivitePhysique-Fascicule-201506.pdf
- ¹⁷ COVID-19 - Sondages sur les attitudes et comportements des adultes québécois. Pandémie, habitudes de vie, qualité du sommeil et préoccupation à l'égard du poids. Repéré le 6 octobre 2022 au https://www.inspq.qc.ca/covid-19/sondages-attitudes-comportements-quebecois/habitudes-de-vie-septembre-2022?utm_source=Institut+national+de+sant%C3%A9+publique+du+Ou%C3%A9bec&utm_campaign=ae6ee65aef-resonances-2022-10-03&utm_medium=email&utm_term=0_b5d9f3a57e-ae6ee65aef-446194858
- ¹⁸ *Loi sur le développement durable*, L.Q. 2006, c. 3. Repéré le 22 septembre 2022 au <https://bit.ly/3qXPEn5>
- ¹⁹ *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, RLRQ c A-19.1. Repéré le 22 septembre 2022 au <https://bit.ly/3r0zHg8>
- ²⁰ EAT-Lancet Commission. (2019). *Alimentation Planète Santé*. Repéré le 30 septembre 2022 au https://eatforum.org/content/uploads/2019/07/EAT-Lancet_Commission_Summary_Report_French.pdf
- ²¹ Lemieux, M. & Thibault, G. (2011). L'Activité physique, le sport et les jeunes – Savoir et agir. *Observatoire québécois du loisir*, 9 (7). Repéré à https://oraprdnt.uqtr.quebec.ca/pls/public/docs/FWG/GSC/Publication/170/377/1765/1/45155/5/F412863849_Bulletin_Vol_9_No.7.pdf
- ²² Québec en forme (2011). Parcs, terrains de jeu et mode de vie physiquement actif. *Faits saillants de la recherche*, 3.
- ²³ Québec en forme (2012). *Pour que les jeunes adoptent les modes de transport actif*. Repéré à http://www.quebecenforme.org/media/103535/transport_actif.pdf
- ²⁴ Gordon-Larsen, P., Nelson, M. C., Page, P., & Popkin, B. M. (2006). Inequality in the built environment underlies key health disparities in physical activity and obesity. *Pediatrics*, 117(2), 417-424. <https://doi.org/10.1542/peds.2005-0058>
- ²⁵ Ville de Montréal. (2021). *Plan nature et sports – Montréal 2030*. Repéré le 30 septembre 2022 au https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan_nature_et_sports_0.pdf
- ²⁶ Oke, T. R., Mills, G., Christen, A., et Voogt, J. A. (2017). *Urban Climates*. Cambridge University Press.
- ²⁷ Beauchemin, G. (2021, août 26). *Vague de chaleur: quelle différence de température entre un îlot de chaleur et un îlot de fraîcheur?* 24heures. Repéré le 30 septembre 2022 au <https://www.24heures.ca/2021/08/26/vague-de-chaleur-quelle-difference-de-temperature-entre-un-ilot-de-chaleur-et-un-ilot-de-fraicheur#:~:text=%C2%ABLa%20diff%C3%A9rence%20de%20temp%C3%A9rature%20entre,dans%20l'est%20de%20Montr%C3%A9a>.
- ²⁸ Conseil régional de l'environnement de Montréal. (2016, mars). *Mémoire du Conseil régional de l'environnement de Montréal) Politique de Stationnement de Montréal: Réduire la place de l'automobile pour devenir plus mobile*. Repéré le 30 septembre 2022 au https://cremtl.org/sites/default/files/upload/documents/publications/20160307_memoire_stationnement.pdf
- ²⁹ Conseil régional de l'environnement de Montréal (2015). *Interventions locales en environnement et aménagement urbain (ILEAU)*. Repéré le 30 septembre 2022 au <https://ileau.ca/>

-
- ³⁰ Beaudoin, M., & Levasseur, M-E. (2017). *Verdir les villes pour la santé de la population*. Institut national de santé publique du Québec. 5-41. Consulté le 5 octobre 2022 à https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2265_verdir_villes_sante_population.pdf
- ³¹ Demuzere, M., K. Orru, O. Heidrich, E. Olazabal, D. Geneletti, H. Orru, A. Bhave, N. Mittal, E. Feliu & M. Faehnle. (2014). « Mitigating and adapting to climate change: Multi-functional and multi-scale assessment of green urban infrastructure », *Journal of Environmental Management*, vol. 146, p. 107-115. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2014.07.025>
- ³² Audet, A. & Bedet, L. (2020). *Santé publique : pourquoi verdir les hôpitaux? Milieux de vie en santé*. Nature Québec. Consulté le 5 octobre 2022 à <https://milieuxdevieensante.org/sante-publique-pourquoi-verdir-les-hopitaux/#:~:text=L%20verdissement%20des%20C3%A9tablissements%20de%20sant%C3%A9%20permet%20donc%20d'offrir,et%20C3%A0%20la%20pollution%20atmosph%C3%A9rique.>
- ³³ Demers, Marie et Lucie Lapiere (mars 2012). Québec en forme. « Le jeu libre à l'extérieur comme élément indispensable au développement des jeunes ». Repéré le 30 septembre 2022 au <https://www.loisir-lanaudiere.qc.ca/wp-content/uploads/2020/02/qef-jeu-exterieur.pdf>
- ³⁴ J.E. Loabach et J.A. Gilliland (2014). Free range kids? Using GPS-Derives Activity Spaces to Examine Children's Neighborhood Activity and Mobility. *Environment and Behavior*, vol. 48, no., p. 421-453.
- ³⁵ Alexander, S. A., K. L. Frohlich et C. Frusco (2012). "Playing for Health? Revisiting promotion to examine the emerging public health position on children's play". *Health Promotion International*, vol. 29, no. 1, p. 155-164.
- ³⁶ Hochschild Jr, T. R. (2012). « Cul-de-sac kids ». *Childhood*, vol. 20, no. 2, p. 229-243. 10.
- ³⁷ Holt. N.L. (2008). "Neighborhood and developmental differences in children's perceptions of opportunities for play and physical activity". *Health & Place*, vol. 14, p. 11.
- ³⁸ Mallet, A. L., St-Pierre, M., Voyer, J., Braën, C., Frohlich, K., & St-Arneault, K. (2020). *Revue des exemples inspirants de rues ludiques et de rues-écoles*. (p. 16). Centre d'écologie urbaine de Montréal, École de santé publique de Montréal et le Centre de recherche en santé publique. https://urbanismeparticipatif.ca/sites/default/files/upload/document/tool/clrdj_revue_vf.pdf
- ³⁹ Regroupement des éco-quartiers. (2021). *Ruelles vertes de Montréal*. Ruelles vertes. <https://www.ruellesvertesdemontreal.ca>
- ⁴⁰ Ville de Montréal. (2020, octobre 7). *Ruelles vertes*. <https://montreal.ca/sujets/ruelles-vertes>
- ⁴¹ Ville de Montréal. (2022, février 8). *Aménager une ruelle blanche pour l'hiver*. <https://montreal.ca/demarches/amenager-une-ruelle-blanche-pour-lhiver>
- ⁴² Morency, C., Trépanier, M., & Demers, M. (2011). Walking to transit: an unexpected source of physical activity. *Transport Policy*, 18(6), 800-806. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X11000631>
- ⁴³ Société de l'assurance automobile du Québec (2016). La sécurité routière, ça nous concerne tous ! Document de consultation publique, 56 p.
- ⁴⁴ Table québécoise de la sécurité routière (2013). Pour des routes de plus en plus sécuritaires. Troisième rapport de recommandations, 57 p.
- ⁴⁵ Robitaille, Éric, Fulvia Bellingeri et Estelle Nauroy (2016). Liens entre les caractéristiques de l'environnement bâti et la pratique sécuritaire du vélo : synthèse de connaissances. Institut national de santé publique du Québec, 93 p.

-
- ⁴⁶ Ville de Montréal. (2022). *Obtenir un espace dans un jardin communautaire*. Repéré le 30 septembre 2022 au <https://montreal.ca/demarches/obtenir-un-espace-dans-un-jardin-communautaire?arrondissement=RPP>
- ⁴⁷ Santo R., Palmer, A. et Brent K. (2016). *Vacant lots to vibrant plots: A Review of the Benefits and Limitations of Urban Agriculture*. Baltimore : Johns Hopkins University. Repéré le 30 septembre au <https://clf.jhsph.edu/sites/default/files/2019-01/vacant-lots-to-vibrant-plots.pdf>
- ⁴⁸ Wegmuller F. et Duchemin E. (2010). Multifonctionnalité de l'agriculture urbaine à Montréal : étude des discours au sein du programme des jardins communautaires. *Vertigo* : 10 (2). Repéré le 30 septembre 2022 au <https://journals.openedition.org/vertigo/10445#:~:text=%C2%AB%20Le%20programme%20des%20Jardins%20communautaires,ce%20programme%20trois%20objectifs%20cl%C3%A9s.>
- ⁴⁹ Laboratoire sur l'agriculture urbaine. (2018). *Les jardins pédagogiques au Québec : une étude en mouvement*. Repéré le 30 septembre 2022 au http://www.au-lab.ca/wp-content/uploads/2018/03/Les-jardins-p%C3%A9dagogiques-au-Qu%C3%A9bec_%C3%A9tude_AULAB.pdf
- ⁵⁰ Paquette M-C, Plamondon L, Laberge C, Lévesque J & Montreuil A. (2020). COVID-19 : Ouverture sécuritaire des jardins communautaires. Québec : Institut national de santé publique du Québec. Repéré le 30 septembre 2022 au <https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/covid/2982-jardins-communautaires-collectifs-covid19.pdf>
- ⁵¹ Robitaille E, Paquette M-C, Cutumisu N, Lalonde B, Cazale L, Traoré I & Camirand H. (2015). *L'environnement alimentaire autour des écoles publiques et la consommation de malbouffe le midi par des élèves québécois du secondaire*. Québec : Institut national de santé publique du Québec. Repéré le 30 septembre 2022 au https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/2050_environnement_alimentaire_ecoles_publiques.pdf
- ⁵² Robitaille E, Paquette M-C, Cutumisu N, Lalonde B, Cazale L, Traoré I & Camirand H. (2015). *L'environnement alimentaire autour des écoles publiques et la consommation de malbouffe le midi par des élèves québécois du secondaire*. Québec : Institut national de santé publique du Québec. Repéré le 30 septembre 2022 au https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/2050_environnement_alimentaire_ecoles_publiques.pdf
- ⁵³ Coopérative de solidarité Les Valoristes. (2016). *Étude de caractérisation des outils et des modes de collecte hors foyer sur plusieurs artères et parcs à Montréal*. Repéré le 30 septembre 2022 au https://cooplesvaloristes.ca/v2/wp-content/uploads/2018/11/Faits_Saillants_Etude_CaracGMR_HorsFoyer_CoopValoristes2016.pdf
- ⁵⁴ Coalition québécoise sur la problématique du poids (2022). *Encadrer l'implantation des établissements de restauration rapide sur le territoire*. Repéré le 30 septembre 2022 au https://capp.qc.ca/files/P5-Municipalite_sante/Zonage/Modele_Resto_rapide.pdf
- ⁵⁵ Comité scientifique de Kino-Québec (2011). *L'activité physique, le sport et les jeunes – Savoir et agir*. Québec : Secrétariat au loisir et au sport, ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport. Gouvernement du Québec. Répéré le 14 décembre 2020 au https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/education/publications-adm/education/organismes-lies/CSKO/CSKO-Activite-Physique_Sport-Jeunes_Complet.pdf?1652984837
- ⁵⁶ Cordelier, N., Lavergne L. M. et Bergeron J. (2013). Principaux facteurs influençant la décision parentale de laisser leur enfant se déplacer à pied ou à vélo pour se rendre à l'école : une revue des travaux les plus récents. Dans *La ville sous nos pieds : connaissances et pratiques favorables aux mobilités piétonnes*, Actes du 4e Colloque francophone international du GERI COPIE, 20- 22 novembre, Montréal, Canada, pp. 365-371.
- ⁵⁷ Les diététistes du Canada (2014). *L'hydratation et le sport*. Repéré le 1er mai 2018 au <https://www.dietitians.ca/Downloads/Factsheets/Sport-Hydratation-FRE.aspx>