

**Ville de Montréal – Direction des sports
Commission permanente sur la culture, le patrimoine et les sports**

Mémoire de l’OAQ

Le goût de bouger

Comment favoriser un mode de vie physiquement actif?



**ORDRE DES
ARCHITECTES
DU QUÉBEC**

Novembre 2012

Présentation générale de l'Ordre

L'Ordre des architectes du Québec est un ordre professionnel qui a pour mission d'assurer la protection du public. À cette fin, il contrôle l'accès à la profession d'architecte et en régit l'exercice au Québec. Dans le cadre de son mandat, l'Ordre s'intéresse à toute question qui est d'intérêt pour la profession ou qui est de nature à influencer sur la qualité de l'architecture et du cadre bâti. Dans le prolongement de sa mission de protection du public, il est particulièrement sensible aux enjeux de développement durable. L'OAQ compte à ce jour 3500 membres et près de 600 stagiaires en architecture.

Mise en contexte

Malgré les efforts consentis par la Ville de Montréal pour la promotion des transports actifs (marche, vélo et autres moyens de transport non motorisés), on assiste depuis plusieurs années à une augmentation des déplacements automobiles ainsi qu'à une diminution du nombre d'enfants – les travailleurs de demain – qui se rendent à l'école à pied.

Dès lors, comment faire en sorte qu'un nombre croissant de citoyens adoptent un mode de vie physiquement actif ? L'OAQ est convaincu que le design et l'architecture peuvent être mis à contribution, tant dans l'aménagement de la ville que dans celui des bâtiments.

Le présent mémoire entend nourrir la réflexion à cet égard. Comme les mesures relatives au cadre bâti sont intrinsèquement liées aux enjeux de planification urbaine, certaines recommandations sortent du strict domaine de l'architecture. Elles n'en sont pas moins indissociables.

L'Ordre se réjouit des initiatives de la Ville de Montréal pour faire bouger les Montréalais et espère que cette consultation débouchera sur un plan d'intervention « musclé ». Il en va de leur santé ainsi que de celle de la planète.

L'architecture, le design et l'urbanisme au service d'un quotidien actif

On n'y pense pas spontanément, mais l'architecture est un remède efficace contre l'inactivité et les problèmes de santé qui en découlent. Ce lien ne date pas d'hier : au 19^e et au 20^e siècle, architectes et urbanistes ont contribué à vaincre des maladies comme le choléra et la tuberculose en assainissant les rues, les aqueducs et les bâtiments.

Évidemment, aujourd'hui, l'inactivité fait davantage de victimes que le manque d'hygiène. D'ailleurs, en 2004, la proportion de Québécois obèses était de 22 %, soit deux fois plus qu'en 1978¹. Cette même année, 56 % des Québécois affichaient un excès de poids². Et rien n'indique un renversement de la tendance.

Certaines villes ont mis l'architecture et l'urbanisme à contribution afin de lutter contre ce fléau des temps modernes. C'est notamment le cas de New York, qui a adopté en 2010 les *Active Design Guidelines*³, une série de recommandations destinées aux architectes et aux urbanistes, qui mettent l'accent sur un environnement bâti entraînant un mode de vie actif. Concrètement, ces normes de bonne pratique concernent l'aménagement de quartiers et de rues incitant à la pratique de la marche, du vélo ou de tout autre moyen de transport actif. Elles proposent aussi des stratégies d'intervention sur les bâtiments favorisant le mouvement et les déplacements, tels les escaliers, les espaces extérieurs et les possibilités de circulation entre les bâtiments.

Au Québec en général, et à Montréal en particulier, on est encore bien loin de telles initiatives. Ici, la plupart du temps, l'environnement bâti de même que l'aménagement urbain contribuent à la sédentarité et à l'inactivité. Ainsi, au cours de la dernière moitié du 20^e siècle, Montréal a éliminé plusieurs éléments urbains incitant à l'activité physique au profit de la circulation automobile. Outre la disparition du tramway, pensons notamment à l'élargissement des rues, à la création de larges boulevards et d'autoroutes, ou encore à la disparition de petits parcs et d'espaces de jeux situés à proximité des habitations. Et tout cela pendant que le parc automobile de la région montréalaise grandissait de 10 % entre 2003 et 2008 (alors même qu'augmentait, paradoxalement, l'utilisation des transports collectifs)⁴. En fait, dans la région de Montréal, le nombre de voitures en circulation croît presque deux fois plus vite que la population.

D'où l'importance de la question : **que faire pour façonner notre ville et engager nos communautés afin que nos citoyens adoptent un mode de vie physiquement actif?**

¹ Chaire de recherche sur l'obésité, Université Laval, 2012.

² Institut national de santé publique du Québec, 2012.

³ [Active Design Guidelines](#), City of New York, 2010.

⁴ Agence métropolitaine de transport (AMT), 2010.

1- LE BÂTIMENT ET L'ENVIRONNEMENT BÂTI

À l'intérieur des bâtiments, des technologies comme les ascenseurs, les tapis roulants ou les escaliers mécaniques ont éliminé beaucoup de mouvements dans nos vies. Dans une société qui se sédentarise de plus en plus, parcourir à pied un long couloir ou monter un escalier est loin d'être anodin, un peu comme la marche entre la maison et l'école.

Dans une année, le travailleur moyen passe 90 % de son temps entre quatre murs. Le soin apporté à la conception et à l'aménagement des environnements intérieurs constitue donc une excellente occasion de promouvoir l'activité physique sur une base régulière.

Le bâtiment qui décoiffe

Qu'est-ce qu'un aménagement intérieur qui favorise un mode de vie physiquement actif? Une partie de la clé se trouve... dans les escaliers! Mine de rien, gravir des marches deux minutes par jour permet de brûler assez de calories pour éviter de prendre une livre par année – le poids gagné chaque année par l'Américain moyen –, selon le Department of Health de New York.

Pour encourager l'utilisation des escaliers, plusieurs stratégies s'offrent aux concepteurs. Par exemple, plutôt que d'être enfouis au tréfonds des bâtiments, à emprunter uniquement en cas d'incendie, ils devraient être larges, visibles (couleur contrastantes, éclairage puissant) et invitants. D'ailleurs, l'administration new-yorkaise fournit gratuitement aux propriétaires d'immeubles à bureaux des pictogrammes affichant le slogan « Brûlez des calories, pas de l'électricité. Prenez les escaliers! ».

Inversement, les ascenseurs devraient être moins présents et, là où c'est possible, s'arrêter seulement tous les trois ou quatre étages (tout en respectant les principes d'accessibilité universelle, bien sûr). L'utilisation d'escaliers roulants doit être restreinte. Quand ils sont inévitables, on peut par exemple ralentir leur vitesse en dehors des heures de pointe ou en freiner l'usage.

Au-delà de ces mesures simples, l'aménagement et l'embellissement des corridors de circulation reliant les accès, les services, les espaces de travail et les espaces collectifs peuvent aussi être conçus ou remaniés de telle sorte à favoriser les déplacements. Il en va de même pour l'extérieur des bâtiments : la création d'agoras ou de terrasses extérieures incitera les usagers à sortir et à bouger.

Enfin, les employeurs ont aussi un rôle à jouer pour favoriser l'activité physique et la santé de leurs employés : des aménagements simples comme des stationnements à vélos, des salles d'entraînement et des douches représentent autant d'incitatifs à un mode de vie physiquement actif.

L'environnement bâti

À l'invitation du ministère de la Santé et des Services sociaux, l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) a récemment publié un avis sur l'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique⁵. L'organisme y préconise des quartiers « à fort potentiel piétonnier », c'est-à-dire densément peuplés, dotés de commerces et de services ainsi que de rues connexes permettant aux piétons de circuler aisément. Il faut repenser la rue, en quelque sorte.

Et en effet, un environnement bâti soigné constitue aussi une invitation à la marche. Comme nous le mentionnons précédemment, c'est d'abord à l'échelle du piéton que se révèle le traitement architectural des façades. Par exemple, lors des consultations publiques sur le CHUM, en 2007, (l'Office de consultation publique) a recommandé que toutes les façades visibles de la voie publique soient traitées avec le même soin et en continuité avec la façade principale du futur immeuble, notamment en ce qui a trait au choix des matériaux et aux formes des ouvertures.

L'accessibilité aux commerces situés au rez-de-chaussée des grands bâtiments commerciaux ou institutionnels est un autre élément à privilégier lors d'une planification urbaine favorisant l'activité physique. Outre les enjeux d'accessibilité universelle (absence d'obstacles physiques pour les familles, personnes handicapées, personnes âgées, personnes blessées temporairement), la localisation et l'aménagement des entrées et corridors de circulation intérieurs et extérieurs doivent favoriser les liens avec les voies publiques qui la bordent.

Enfin, dans l'environnement bâti, les circulations piétonnes entre les immeubles peuvent aussi être conçues de façon à encourager l'activité physique. Pensons notamment à la création d'espaces verts, de trottoirs et de passages servant à relier les accès de différents bâtiments. La présence d'eau et de fontaines dans ces environnements incite les citoyens à les utiliser, en plus de les rendre plus sûrs.

À l'inverse, une succession de portes de garage ou de murs aveugles en rez-de-chaussée, comme on le constate dans certains développements récents, n'est pas un environnement convivial pour les piétons.

RECOMMANDATIONS – MESURES CONCRÈTES

– Aménager davantage de jardins communautaires et favoriser l'agriculture urbaine

Il y a consensus sur le fait que ces initiatives, en plus de contribuer à une saine alimentation, font bouger des personnes plus portées à la sédentarité, tels les aînés ou les personnes ayant des limitations.

⁵ Institut national de santé publique du Québec, « L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids », 2010.

– Décloisonner les quartiers, en particulier grâce à des cheminements piétonniers ou cyclables.

– Privilégier des cœurs d'îlots interdits à la circulation automobile et consacrés aux espaces de promenade et aux aires de jeux

Prendre exemple sur Paris, qui a créé de nombreux secteurs fermés aux automobilistes (quartier Montorgueil)

– Formuler des mesures favorisant l'activité physique à l'intérieur des bâtiments et destinés aux architectes et autres spécialistes de l'aménagement

La Ville de New York a produit un excellent document à cet égard : [Active Design Guidelines](#)

– Dans les ensembles d'habitation ou les nouveaux développements, aménager des terrains de sports d'appoint (paniers de basket, patinoires, rampes de planche à roulettes, etc.)

– Aménager davantage d'espaces verts et de passages entre les immeubles de bureaux, notamment

– Aménager fontaines et autres sources d'eau

2– LA MARCHÉ

Dans son excellent ouvrage *Cities for People*⁶, l'architecte et urbaniste danois Jan Gehl remarque avec justesse que la qualité urbanistique d'une ville se mesure à l'échelle du piéton. Autrement dit, c'est en circulant dans ses rues à la vitesse de quatre kilomètres à l'heure qu'on est le plus à même d'en apprécier la richesse et la beauté ou, au contraire, d'en remarquer les lacunes. Pensons par exemple à l'expérience vécue par un piéton circulant aux abords d'un immense centre commercial ou déambulant au beau milieu d'un parc industriel !

Par ailleurs, la richesse de l'expérience piétonne n'est pas seulement une question d'échelle, mais aussi de planification urbaine : le piéton est-il motivé par la seule obligation de se rendre d'un point A à un point B, ou a-t-il le loisir de zigzaguer ou de prendre des chemins de traverse? Montréal peut et doit offrir des conditions propices à la marche, à la flânerie, aux rencontres.

Un incitatif important à la marche d'agrément est l'espace disponible. Le promeneur souhaite marcher sans encombre, sans se sentir poussé ou tiraillé, sans avoir à slalomer entre les obstacles sur le trottoir et, surtout, sans se sentir menacé par des automobilistes téméraires en traversant une intersection.

À Montréal, ces conditions sont présentes dans les parcs et autres endroits interdits d'accès aux voitures, mais plus rarement sur les trottoirs des rues des quartiers centraux. Or, c'est justement dans ces quartiers qu'on dénombre le plus de personnes ne possédant pas de voiture, donc plus susceptibles d'adopter les transports actifs.

À l'opposé, il est étonnant de constater à quel point les obstacles à la marche se sont multipliés ces dernières années. L'augmentation de la circulation automobile y est pour beaucoup, bien sûr, mais pensons aussi à l'ajout, sur les trottoirs, de tout un mobilier urbain destiné aux automobilistes : parcmètres et bornes de paiement de stationnement, signalisation routière ou de limitation de vitesse, consignes de stationnement, autant d'outils placés systématiquement sur les trottoirs afin de ne pas « bloquer le chemin » (comprendre : ne pas nuire à la circulation automobile), contrairement aux stations Bixi, par exemple, installées sur la chaussée.

Inverser les priorités

Un autre illustre observateur de la scène urbaine, l'architecte et urbaniste torontois Ken Greenberg, propose aux autorités municipales d'inverser les priorités en matière de planification urbaine. Depuis la Seconde Guerre mondiale, l'espace urbain disponible à la circulation est d'abord mis à la disposition de l'automobile, fait-il valoir dans son récent ouvrage, *Walking Home*⁷. En effet, dans la planification des déplacements, les

⁶ Jan Gehl, *Cities for People*, Island Press, 2010.

⁷ Ken Greenberg, *Walking Home : The Life and Lessons of a City Builder*, Random House Canada, 2011.

villes devraient inverser les priorités : il faut d'abord aménager en fonction du piéton, puis du cycliste, puis des usagers des transports collectifs et, enfin, des automobilistes.

À Montréal, l'interdiction, pour les automobilistes, de tourner à droite au feu rouge est l'une des rares exceptions confirmant la règle du tout à l'automobile. En 2002, lors de la vaste consultation sur cette question, la Ville de Montréal, le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) et la Direction de la santé publique s'étaient prononcés contre la légalisation de cette pratique sur l'île de Montréal. Force est de constater le bien-fondé de cette décision : en 2010, sept ans après l'autorisation du virage à droite au feu rouge (VDFR) partout au Québec sauf à Montréal, ce dernier avait fait 657 victimes, dont cinq morts et 30 blessés graves. La grande majorité des deux dernières catégories de victimes étaient d'ailleurs des piétons ou des cyclistes⁸.

Autre point à souligner dans cette tendance à favoriser l'automobile : la Ville de Montréal contrevient elle-même au code de la sécurité routière en offrant des espaces de stationnement sur rue à l'intérieur de la limite de cinq mètres des intersections. Outre l'absurdité du message envoyé à la population, cet encombrement rend les intersections moins sécuritaires pour les piétons et les cyclistes.

Le chemin de l'école

Comment savoir si l'urbanisme encourage le déplacement actif? Un bon indicateur, selon Greenberg : le nombre d'enfants qui se rendent à l'école à pied ou à bicyclette. Ainsi, à Stockholm, 95 % des enfants se délient les jambes pour se rendre en classe. Au Canada, cette proportion chute à environ 25 % – alors qu'en 1971, par exemple, 80 % des enfants marchaient pour se rendre à l'école⁹ –, tandis qu'aux États-Unis elle dépasse à peine 12 %.

Plus près de nous, le déplacement des écoliers québécois est carrément en déclin, remarquaient en 2008 les chercheurs Paul Lewis et Sébastien Gagné, respectivement professeur à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal et analyste en transport¹⁰. Seulement trois enfants sur dix marchent ou pédalent pour aller à l'école et en revenir, indique cette étude réalisée dans les régions de Montréal et de Trois-Rivières.

Parmi les facteurs expliquant cette situation figure le sentiment d'insécurité, justifié ou non, de plusieurs parents, qui préfèrent bien souvent conduire leur progéniture en voiture à l'école.

Pour modifier cette situation, l'Ordre croit qu'il faut apporter des changements à

⁸ Ministère des Transports du Québec, 2010.

⁹ « Les jeunes et l'activité physique : situation préoccupante ou alarmante? », Kino-Québec, 1998.

¹⁰ Sébastien Gagné et Paul Lewis, « Le déclin de la marche pour aller à l'école », *Routes et transports*, vol. 37, n° 1 (mars 2008).

l'aménagement de la ville. Encore une fois, même si ces enjeux ne relèvent pas du strict domaine de l'architecture, ils n'en sont pas moins reliés au cadre bâti et surtout, aux liens entre les bâtiments.

RECOMMANDATIONS – MESURES CONCRÈTES

1. Prioriser les mesures d'apaisement de la circulation au moyen d'obstacles dans l'ensemble des quartiers (et non seulement aux abords des écoles) :

- Dos d'âne
- Avancées de trottoirs
- Voies plus étroites
- Installation de mobilier urbain rappelant aux automobilistes que le quartier est fréquenté (dessins d'enfants, art public, bancs, bacs à fleurs au centre des rues, etc.)

2. Dégager les intersections

- Aménager de plus larges corridors de sécurité destinés aux piétons
- Aménager des sas vélo à l'intention des cyclistes

3. Renforcer la signalisation

- Rendre plus voyante et plus fonctionnelle la signalisation « Priorité aux piétons et aux cyclistes » aux intersections névralgiques et aux abords des voies cyclables
- Ajuster les feux pour piétons de manière que les enfants, les aînés et les personnes ayant des limitations aient le temps de traverser de façon sécuritaire sans que les automobilistes s'engagent dans la voie
- Ajouter des feux pour piétons
- Indiquer la présence de passages piétonniers par des feux clignotants ou des panneaux fluorescents ancrés dans la chaussée (tels [ceux de Châteauguay](#))

4. Établir des règles claires de contournement pour piétons et cyclistes en cas de travaux. En raison du nécessaire rajeunissement des infrastructures montréalaises, on continuera d'éventrer artères et trottoirs au cours des prochaines années. Or, la signalisation relative aux travaux est souvent déficiente, invitant tout simplement les piétons à changer de trottoir ou de rue, ou les obligeant à marcher au beau milieu d'une voie rétrécie où circulent les automobiles. Dans de telles situations, il faut réserver des parcours protégés aux piétons et aux cyclistes.

3- LE VÉLO

Tout le monde s'entend sur la question : si l'on fait exception de ses difficultés financières, le système de vélo-partage Bixi est la plus belle innovation qui ait vu le jour à Montréal depuis longtemps. Elle répond d'ailleurs à un engouement marqué pour les déplacements sur deux roues dans l'île : la fréquentation des pistes cyclables a augmenté de 20 % entre 2010 et 2011, selon la plus récente compilation réalisée par la Ville de Montréal et obtenue par *La Presse*. Le nombre de vélos parcourant les pistes cyclables de l'île a fait un bond spectaculaire de 58 % depuis 2008, toujours selon les statistiques de la Ville¹¹.

Parallèlement à cette tendance, le réseau cyclable montréalais, créé en 1990, n'a pratiquement pas évolué pendant les deux dernières décennies. Il a fallu attendre 2007 pour que de nouvelles voies cyclables voient le jour, dont la piste du boulevard De Maisonneuve, qui traverse le centre-ville. Plusieurs bandes cyclables – qui ne se distinguent de la chaussée que grâce à un marquage au sol qui pâlit à mesure que la saison avance, plutôt que par des obstacles tels ceux délimitant les pistes cyclables – ont aussi été créées à la fin des années 2000.

Malgré ces percées, et en dépit de la popularité du vélo comme moyen de transport, seulement 2,2 % des déplacements entre la maison et le travail se faisaient sur deux roues en 2010¹². En guise de comparaison, 35 % des Danois ayant un emploi à Copenhague, y compris les habitants de la banlieue et de la grande banlieue, font le trajet domicile-boulot à bicyclette, tandis que 50% des habitants de la capitale danoise se déplacent à vélo¹³. Pourtant, au début des années 1990, la capitale danoise accusait un déficit par rapport à Montréal dans le développement de ses infrastructures cyclables.

Par ailleurs, le réseau cyclable montréalais est saturé, à tel point que les déplacements en périodes de pointe frôlent le sport extrême, sans parler de la difficile cohabitation avec les automobilistes.

Enfin, la fermeture des pistes cyclables entre le 15 novembre et le 1^{er} avril freine l'élan de milliers de personnes qui, le reste de l'année, effectuent quotidiennement à vélo le trajet entre la maison et le boulot. Montréal a beau être une ville nordique, on exagère souvent l'ampleur des chutes de neige. Dans les faits, la chaussée est bien souvent sèche pendant les mois d'hiver.

Pour l'Ordre, il est clair que les déplacements à vélo entre le domicile et le travail pourraient être beaucoup plus nombreux et leur sécurité, grandement améliorée.

¹¹ « Montréal complètement vélo », *La Presse*, 11 août 2012.

¹² Vélo Québec et École polytechnique de Montréal, 2010.

¹³ denmark.dk, site officiel du Danemark.

RECOMMANDATIONS – MESURES CONCRÈTES

- **Accroître le nombre de voies cyclables**
- **Élargir les voies cyclables**
- **Privilégier les pistes cyclables aux bandes cyclables**
- **Maintenir les pistes cyclables (et non les bandes cyclables) ouvertes à l'année longue et :**
 - 1 – Les déneiger**
 - ou**
 - 2 – Étudier la possibilité de les chauffer par géothermie.** Une firme d'ingénierie néerlandaise, Tauw, travaille à concrétiser ce projet. La Ville de Zutphen, notamment, attend les résultats de l'étude préliminaire au début de 2013 pour lancer un éventuel débat au conseil sur la faisabilité du projet. Comme la neige fond au fur et à mesure qu'elle touche le sol, ce système élimine la nécessité de déneiger les pistes cyclables.
- **Renforcer la signalisation** afin de signifier clairement que piétons et cyclistes ont priorité aux intersections et aux abords des voies cyclables. Dans le contexte montréalais où automobilistes et cyclistes cohabitent mal – au détriment des cyclistes – une signalisation « Partageons la route » serait bienvenue.
- **Favoriser l'intermodalité vélo/transport en commun** (autobus, métro, train, **surtout** aux heures de pointe)
- **Installer davantage de supports à vélo**, particulièrement dans les quartiers où aucun mobilier public ne permet de les y accrocher. Et pas seulement le long des artères commerciales! L'idéal : prévoir des sas de stationnement de vélos directement sur la chaussée, peints d'une couleur distincte. Inciter les promoteurs à inclure des espaces de stationnement pour vélo aux abords des nouvelles constructions

Conclusion

L'OAQ félicite la Ville de Montréal d'avoir invité ses citoyens et organismes à réfléchir aux façons d'inciter les Montréalais à bouger davantage et la remercie de lui avoir offert la possibilité de s'exprimer sur le sujet.

L'ordre aimerait toutefois souligner que des initiatives adoptées à la pièce, ou saupoudrées ici et là dans les arrondissements, ne porteraient pas les fruits escomptés. Le cadre d'intervention doit être cohérent, global, et doit aussi inclure une diversité d'intervenants tels que les sociétés de transport, le corps policier, les commissions scolaires et certains organismes communautaires (notamment ceux qui défendent les intérêts des cyclistes, des piétons, des personnes âgées, des malentendants et mal voyants, etc.). Cette réflexion doit aussi être menée avec le concours de l'ensemble des services municipaux concernés, comme les Travaux publics, et non seulement avec les services d'aménagement et de design.

Favoriser des quartiers bien aménagés, où il est agréable de circuler à pied ou à vélo, c'est non seulement contribuer à la santé et au bonheur des Montréalais, mais aussi à leur sécurité. Pour l'heure, marcher ou pédaler à Montréal représente encore trop souvent une expérience désagréablement stressante, alors que la métropole se targue d'être la plus européenne des villes nord-américaines. L'Ordre des architectes se réjouit de constater que la Ville de Montréal compte redresser la situation.