

Physiquement actifs, dans une ville qui favorise le transport actif

**Mémoire présenté à la Commission permanente sur la culture, le patrimoine
et les sports, dans le cadre de la consultation publique sur le thème Montréal,
physiquement active¹**

Juan Torres, Paul Lewis²
Professeurs, Faculté de l'aménagement
Université de Montréal

Montréal, 22 novembre 2012

Valoriser et favoriser l'activité physique

L'activité physique des Montréalais est insuffisante. Tous les groupes d'âge sont concernés par ce problème dont les conséquences sur le plan de la qualité de vie sont néfastes. C'est dans ce contexte que nous saluons l'engagement de la Ville de Montréal dans la promotion de l'activité physique, notamment sous la forme du transport actif.

Les villes ont un rôle essentiel à jouer pour favoriser le transport actif, bien qu'elles soient peu nombreuses à le reconnaître et l'assumer. L'influence des villes sur l'activité physique des individus est majeure, ne serait-ce que par les équipements et les infrastructures qu'elles mettent en place et gèrent, comme les parcs, les patinoires, les piscines, les stades et les réseaux cyclables. Mais c'est peut-être par leur responsabilité en matière d'aménagement et d'urbanisme que les villes contribuent de la manière la plus déterminante à l'activité physique. En effet, au-delà des équipements et des infrastructures, l'environnement urbain dans son ensemble peut, et doit, favoriser l'activité physique, en rendant possible la pratique de la marche et du vélo ; or, trop souvent, nos milieux de vie découragent ces formes de déplacement en raison des distances et de l'hostilité des espaces de circulation.

Le transport actif : une activité physique banale

La marche et le vélo sont à la portée de tous (exception faite bien sûr des personnes souffrant d'un grave handicap). Le transport actif est en effet une forme d'activité physique que nous pratiquons tous, ne serait-ce qu'un peu, et ce sans distinction d'âge, de genre, ou de revenu. Par ailleurs, la marche et le vélo sont essentiels pour le développement des enfants, et pour l'intégration sociale et économique des personnes susceptibles d'exclusion. Mais ce qui rend le transport actif plus prometteur est sa facile inscription dans notre quotidien : que nos déplacements habituels soient motorisés ou pas, on a toujours l'occasion de faire quelques pas ou quelques coups de pédale dans la journée. Il faut donc les favoriser.

La pratique de la marche et du vélo a beaucoup diminué depuis la seconde moitié du XX^e siècle, même si certains signes nous laissent croire en leur renaissance depuis quelques années. Ce déclin est en partie lié à la motorisation qui est devenue un emblème du progrès. La ville a subi une véritable métamorphose pour faire place à la voiture (élargissement des chaussées, aménagement de larges avenues traversant des quartiers centraux, par exemple) et, surtout, pour profiter des opportunités qu'elle offre, comme l'accès à des espaces moins chers dans les secteurs périurbains. C'est ainsi que la délocalisation, vers les banlieues, d'activités qui autrefois se situaient au centre a forcé en quelque sorte les citoyens à utiliser la voiture plutôt qu'un autre mode pour leurs déplacements quotidiens.

Au cours des dernières années, **la ville de Montréal a adopté plusieurs énoncés de politiques qui visent, entre autres, à favoriser le transport actif.** Les deux plus significatifs sont sans aucun doute la Charte du piéton (2006) et le Plan de transport (2008). Les orientations de la ville sont désormais claires : augmenter la part du vélo et de la marche dans les déplacements des Montréalais. Mais il faut faire davantage. Il faut réussir à transformer les intentions en actions, puis en résultats. Sur ce plan, le bilan de la Ville est plutôt modeste. Nous pourrions en donner plusieurs exemples ; qu'il suffise de rappeler que

l'avenue du Parc a été réaménagée, sans que l'on donne davantage de place aux piétons et aux cyclistes, alors que c'était possible, surtout que les travaux ont été réalisés sur plusieurs mois ; la ville pouvait même s'inspirer de ce qu'elle avait elle-même fait tout juste à côté, sur la rue Bernard, pour comprendre comment on pouvait réaménager la rue, en rééquilibrant les modes, au bénéfice des piétons et des cyclistes. Le réaménagement de l'avenue du Parc est à ce titre un exemple, désolant, de rendez-vous manqué et surtout de la difficulté de passer de la parole aux actes. Au-delà des intentions, il faut donc des mesures concrètes qui vont permettre une transformation significative de l'espace, en faveur du transport actif. Il faut cesser de laisser passer les occasions, et agir.

Priorité aux piétons et aux cyclistes : un programme d'action

La ville doit favoriser le transport actif, sur l'ensemble de son territoire. C'est un travail de longue haleine, qui doit démarrer rapidement. Des actions qui se déclinent sous cinq volets nous semblent déterminantes à cet égard.

Premièrement, il faut privilégier les piétons et les cyclistes sur l'ensemble du réseau routier, plus particulièrement aux intersections : proposer des feux de circulation qui priorisent, et sécurisent, les piétons ; améliorer la protection des piétons en aménageant des saillies ; etc. Il faut par ailleurs que les environnements dans lesquels les citoyens sont appelés à marcher ou à pédaler soient conçus dans un souci de qualité : offrir aux piétons et aux cyclistes un environnement qui les invite à se déplacer activement est essentiel si nous voulons favoriser la marche et le vélo.

Deuxièmement, la ville doit développer l'offre de transport collectif. Ce dernier est essentiel car il favorise la marche et, lorsque l'intermodalité est privilégiée, le vélo. Les modes actifs sont plus performants pour des déplacements relativement courts ; pour les déplacements plus longs, les modes motorisés sont nécessaires. Un système de transport collectif bien conçu peut offrir aux personnes se déplaçant activement, et même aux automobilistes, davantage d'options de déplacement. Face à des trajets quotidiens de plus en plus complexes, un transport collectif efficace facilitera la vie de tous et rendra la marche et le vélo tout à fait praticables.

La ville est déjà très engagée dans le développement de services de transport collectif de qualité, mais elle pourrait faire davantage, comme on nous le proposait dans le Plan de transport de 2008 et comme nous y invite le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal en 2011. Sur ce plan, force est de constater que le bilan est encore nettement en deçà des attentes des Montréalais. Il faut accélérer la cadence, à défaut de quoi nous ne pourrions jamais favoriser effectivement le transport actif et, encore moins, réduire notre dépendance à l'automobile.

Troisièmement, afin de favoriser le transport actif, il faut que la ville soit pensée pour permettre une pratique spontanée de la marche et du vélo. Il s'agit de faire en sorte que, pour plus de Montréalais, les modes actifs soient « naturels », les premiers auxquels on pense. Pour y arriver, il nous faut réduire les distances à parcourir à pied ou à vélo, ce qui signifie que le territoire doit être densifié. Or, la densité à elle seule n'est pas garante de la qualité urbaine ; souvent on y voit même un problème plutôt qu'une opportunité. C'est la

question du design urbain qui apparaît ici comme incontournable, non seulement pour atténuer les conflits associés à la proximité, mais aussi, et surtout, pour faire en sorte qu'une densité élevée se traduise véritablement en environnement compact et de qualité.

Quatrièmement, il faut revoir la gouvernance de la ville et des arrondissements, pour éviter les difficultés que l'on observe quotidiennement dans la mise en place d'une stratégie claire pour favoriser les modes actifs de déplacement. Un système complexe d'acteurs est concerné par l'aménagement urbain, et en particulier des espaces de circulation piétonne et cyclable. La cohérence des interventions en faveur de la marche et du vélo passe par la concertation de ces acteurs. Nous reconnaissons que le défi est important, car en plus de développer une approche intégrée au sein des acteurs publics (municipalités, arrondissements, commissions scolaires, etc.) et du milieu associatif, il faut aussi susciter la collaboration d'acteurs parapublics et privés, comme Hydro-Québec et les compagnies ferroviaires. Cette collaboration est pourtant essentielle au succès des interventions en faveur d'une mobilité plus active.

Cinquièmement, la ville doit se donner des objectifs clairs (en termes de parts modales notamment), **et mettre en place un système d'évaluation et de suivi** qui lui permettra de mieux saisir la progression des actions qu'elle pose et les lacunes de son intervention pour favoriser le transport actif. Souvent, dans la mise en œuvre de politiques comme celles qui favorisent le transport actif, les exercices d'évaluation et de suivi sont rares et portent sur les moyens (kilomètres de voies cyclables, nombre d'élargissements de trottoirs, etc.), davantage que sur l'atteinte des buts (augmentation de la part modale du vélo et de la marche). Le retour d'expérience est donc important, pour ajuster la stratégie d'action et atteindre l'objectif de favoriser les modes actifs de déplacement.

Le transport actif : un programme ambitieux

Renverser les tendances à la marginalisation de la marche et du vélo ne se fera pas du jour au lendemain. Nos villes sont pensées, depuis plus de 50 ans, pour favoriser l'automobile, et en fluidifier le mouvement. Le programme auquel nous devons nous attaquer est un programme ambitieux ; mais nous ne pouvons en faire l'économie. La ville doit dès à présent poser des gestes forts, qui vont permettre de passer de la parole aux actes, pour faire de Montréal une ville où la marche et le vélo sont non seulement possibles, mais privilégiés.

¹ Sur les questions posées par le document de consultation Montréal, physiquement active, on pourra lire certains des rapports auxquels nous avons tous les deux contribué, notamment le rapport sur *Le transport actif et le système scolaire à Montréal et à Trois-Rivières* (2009). Juan Torres a de son côté publié à l'Institut Vanier pour la famille un texte sur *L'enfant et la ville ; aménager pour grandir ensemble* (2009). Enfin, Paul Lewis et des collègues du Centre pour un transport durable de Winnipeg, ont publié un rapport en 2010 intitulé : *Pour un aménagement et des transports favorables aux jeunes. Guide à l'intention des villes du Québec*.

² Les courriels pour nous rejoindre sont respectivement : jj.torres.michel@umontreal.ca et paul.lewis@umontreal.ca.