

La ville créatrice d'environnements bâtis favorables aux saines habitudes de vie

Par **Éric Robitaille**

Introduction

La façon dont nous aménageons les villes a des conséquences sur la santé des populations. Déjà au XIX^e siècle, l'aménagement et la réorganisation des milieux urbains apportés par le mouvement hygiéniste ont permis d'atténuer les problèmes de surpopulation, d'améliorer la qualité de l'air, la salubrité de l'eau, le tout se soldant par une amélioration de la santé des populations. La santé et le bien-être de la population des villes ne dépendent donc pas seulement de l'offre de service en santé, mais bien de plusieurs déterminants des environnements économique, socioculturel, politique et physique. Les mesures liées à l'aménagement des villes et les caractéristiques de l'environnement bâti font partie de ces déterminants.

Par exemple, à la suite des processus d'urbanisation liés à l'étalement urbain, d'importants changements sont survenus dans les modes de transport utilisés pour se déplacer en favorisant l'utilisation de l'automobile au détriment de la marche et du vélo. L'étalement urbain serait aussi lié à l'apparition de secteurs urbains dépourvus de commerces pouvant favoriser une saine alimentation : les déserts alimentaires. Pour favoriser le développement d'environnements bâtis favorables aux saines habitudes de vie (saine alimentation et mode¹ de vie physiquement actif²), un changement de paradigme doit s'opérer en intégrant les concepts de développement durable, de qualité de

1 Saine alimentation : « Une alimentation saine est constituée d'aliments diversifiés et donne priorité aux aliments de valeur nutritive élevée sur le plan de la fréquence et de la quantité ».

2 Mode de vie physiquement actif : « Un mode de vie physiquement actif est un mode de vie qui intègre la pratique de diverses activités physiques (...) pour les bienfaits qui s'y rapportent ».

vie et d'environnements sains et sécuritaires dans les mesures liées à l'aménagement du territoire et ce, à tous les niveaux : local, régional et national. Ce changement de paradigme est déjà en route au Québec, et il se concrétise par la mise en place de mesures d'aménagement du territoire visant le développement d'environnements bâtis plus favorables aux saines habitudes de vie.

Le contexte politico-administratif québécois de l'aménagement du territoire

Depuis 1994, les objectifs poursuivis dans l'aménagement du territoire au Québec sont de maîtriser l'urbanisation et ses conséquences, de susciter une mise en valeur des ressources naturelles, d'accroître et de tirer le meilleur profit de la mise en valeur de l'ensemble des ressources du territoire³. Les actions liées à l'aménagement du territoire doivent donc tenir compte de la santé publique. L'aménagement du territoire est régi et défini par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* qui date de 1979. Il se traduit, au palier national, par des orientations en matière d'aménagement du territoire ; au palier régional (Municipalités régionales de comtés), par des schémas d'aménagement et de développement (SAD), au palier supra-local, par des plans métropolitains d'aménagement (PMAD) (communautés métropolitaines) et au plan local (municipalités), par des plans d'urbanisme et des règlements d'urbanisme.

Même si les orientations en matière d'aménagement du territoire ne portent pas explicitement sur le développement d'environnements bâtis et aménagés favorables aux saines habitudes de vie, au cours des dernières années, plusieurs organismes liés à l'aménagement du territoire aux paliers régionaux, supra-locaux et locaux ont mis en place des mesures en ce sens. Ces mesures sont souvent en lien avec les principes du développement durable et, par ricochet, avec l'approche des environnements favorables aux saines habitudes de vie. Dans les villes, les approches d'aménagement du territoire se traduisent par l'application des principes du nouvel urbanisme, du développement intelligent (*smart growth*) et du développement axé sur les transports en commun (*transit-oriented development*) pour favoriser un mode

de vie physiquement actif par le transport actif. Pour ce qui est de la saine alimentation, les solutions apportées par les villes aux secteurs dépourvus d'une offre alimentaire saine (par ex. : déserts alimentaires) en sont des exemples.

Des villes plus favorables à un mode de vie physiquement actif : l'application des principes du nouvel urbanisme

Le nouvel urbanisme est une approche d'aménagement par laquelle on vise à gérer adéquatement la croissance et l'utilisation du sol dans les communautés, afin de minimiser les effets négatifs sur l'environnement, de réduire l'étalement urbain et de favoriser la mise en place d'environnements ayant un potentiel piétonnier élevé. Le nouvel urbanisme s'appuie sur certains principes⁴:

- Orienter le développement de façon à consolider les communautés ;
- Offrir une diversité d'usages en regroupant différentes fonctions urbaines ;
- Tirer profit d'un environnement physique plus compact ;
- Offrir une typologie résidentielle diversifiée ;
- Créer des unités de voisinage propices au transport actif ;
- Développer le caractère distinctif et le sentiment d'appartenance des communautés ;
- Préserver les territoires agricoles, les espaces verts, les paysages d'intérêt et les zones naturelles sensibles ;
- Faire des choix équitables de développement économique ;
- Encourager la participation des citoyens aux processus de prise de décision ;
- Mettre en place des quartiers ayant un potentiel piétonnier élevé.

Ces principes contiennent des éléments pouvant favoriser la pratique du transport actif et de l'activité physique. En effet, les modes de transport des individus sont influencés par la densité³, par la diversité⁴ (mixité)

³ La densité fait référence à la concentration spatiale des gens, des emplois ou du bâti

⁴ La mixité fait référence à la présence dans un secteur donné de plusieurs utilisations du sol rendant les destinations facilement accessibles.

et par la connectivité⁵. En théorie, une forme urbaine optimale devrait améliorer l'accessibilité et la proximité des destinations. Moins les distances à parcourir sont grandes, plus cela favoriserait la pratique du transport actif. Par ailleurs, quelques études montrent que l'aménagement de quartiers selon les principes du nouvel urbanisme favorise l'adoption du transport actif et de l'activité physique^(5,6) Des études internationales révèlent aussi de fortes proportions d'utilisation de la marche, du vélo et du transport en commun parmi les populations habitant dans des quartiers axés sur le transport en commun⁽⁷⁾.

Dans le contexte québécois, il serait possible de soutenir le développement d'environnements bâtis favorables au transport actif. Boucher et Fontaine (2011) affirment que les villes peuvent contrôler certains éléments associés à la densité, à la diversité, au design et à la connectivité des milieux bâtis. Pour ce faire, elles peuvent appliquer différents règlements : les règlements de zonage, les règlements de lotissements⁶, ceux portant sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale⁷, sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble⁸, sur les plans d'aménagement d'ensemble⁹, sur les ententes relatives aux travaux municipaux et sur les usages conditionnels^{10(10,11)}. En 2015,

5 La connectivité fait référence aux options qu'un individu a de se déplacer le plus directement possible d'un endroit à l'autre par le réseau de transport

6 « Le règlement de lotissement permet de spécifier, pour chaque zone, la superficie et les dimensions des lots ou des terrains et de fixer (...) la manière dont les rues doivent être tracées, ainsi que la largeur » (Boucher et Fontaine, 2011:136).

7 « Le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) permet à la municipalité de s'assurer de la qualité de l'implantation et de l'intégration architecturale du bâtiment aussi bien que de l'aménagement des terrains au moyen d'une évaluation qualitative et fonctionnelle » (Boucher et Fontaine, 2011 :137).

8 « Le règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) a pour objectif de permettre la réalisation d'un projet malgré le fait qu'il déroge à l'un ou l'autre des règlements d'urbanisme de la municipalité. La technique du PPCMOI relève du "zonage par projet" et permet d'encadrer le développement urbain au cas par cas » (Boucher et Fontaine, 2011 :139).

9 « Le Règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) permet à la municipalité d'assurer un développement cohérent et durable de ces parties du territoire et ce, avant toute modification des règlements d'urbanisme ⁽⁸⁾. »

10 « Le Règlement sur les usages conditionnels vise à permettre, à certaines conditions, qu'un usage soit implanté ou exercé dans une zone déterminée par le Règlement de zonage⁽⁹⁾. »

la ville de Gatineau a adopté un schéma d'aménagement dans lequel une place importante est faite au développement d'environnements bâtis favorables à un mode de vie physiquement actif par l'adoption des principes du développement intelligent et du nouvel urbanisme⁽¹²⁾. Au palier local, quelques municipalités ont aussi adopté des mesures en ce sens par l'entremise de plans directeurs⁽¹³⁾, de plans de mobilité active,⁽¹⁴⁾ de plans d'aménagement d'ensemble et par des plans d'implantation et d'intégration architecturale pour le développement de secteurs orientés vers le transport en commun⁽¹⁵⁾. Au Québec, il existe aussi plusieurs projets de développement immobilier adoptant certains principes du nouvel urbanisme (par ex. : Écoquartier D'Estimauville (Québec), Domaine Kogan (Rivière-du-Loup), Pointe-Nord (Montréal)). Toutefois, de nombreux développements urbains répondant aux principes du nouvel urbanisme sont localisés en banlieue. Ces développements favorisent l'émergence de secteurs plus denses que les banlieues traditionnelles, mais ils favorisent aussi l'étalement urbain et l'utilisation de l'automobile à cause de leur localisation. Notons le cas du Quartier Bois-Franc dans l'arrondissement Saint-Laurent (voir première photo), projet réalisé dans les années 2000 selon les principes du nouvel urbanisme, mais où l'utilisation de l'automobile est encore très dominante⁽¹⁶⁾. Dans ces secteurs, les aménagements axés sur les transports en commun pourraient favoriser le transport actif entre le domicile et le service de transport.



Première photo : Quartier Bois-Franc (arrondissement de Saint-Laurent, Montréal)

Source : Institut national de santé publique du Québec

Des villes plus favorables à une saine alimentation : la lutte contre les déserts alimentaires

Au Québec, plusieurs villes abritent des secteurs dépourvus de commerces offrant des aliments ayant une valeur nutritive élevée¹¹. Ces déserts alimentaires peuvent avoir des effets négatifs sur la santé et le bien-être de la population. Pour pallier les difficultés qu'ils peuvent engendrer, des solutions existent, et elles sont souvent initiées par les autorités municipales.

Le concept de « désert alimentaire » a été utilisé pour la première fois il y a plus de 20 ans au Royaume-Uni⁽¹⁷⁾. Un désert alimentaire est un secteur qui procure un faible accès à des commerces offrant des aliments liés à une saine alimentation et qui est défavorisé sur le plan socio-économique. Ces disparités sociales dans l'accès à l'alimentation peuvent à leur tour être reliées à l'alimentation ou à l'obésité⁽¹⁷⁾. Plusieurs facteurs seraient à l'origine du développement de ces secteurs. Parmi ceux-ci, notons des politiques en matière d'aménagement du territoire qui ont favorisé l'étalement urbain. Il s'est ensuivi une certaine délocalisation des commerces d'alimentation vers les banlieues, les entreprises voulant suivre les consommateurs⁽¹⁸⁾. Un autre facteur serait lié à la demande qui, dans les quartiers urbains défavorisés, ne justifierait plus une certaine offre alimentaire⁽¹⁹⁾.

Selon les résultats des analyses réalisées par l'INSPQ en 2013, au Québec, près de 45,5 % de la population habite des secteurs offrant un faible accès à des commerces pouvant favoriser une saine alimentation¹²⁽²⁰⁾. Ces secteurs sont localisés à plus de 1 kilomètre (urbain) ou à plus de 16 kilomètres (rural) d'un commerce d'alimentation. Selon cette même étude, 5,7 % de la population habite des secteurs pouvant être considérés comme des déserts alimentaires, des secteurs offrant un faible accès aux commerces d'alimentation et étant défavorisés¹³.

11 « Les aliments possédant la meilleure valeur nutritive, notamment les aliments de base et ceux qui sont peu transformés, sont ceux qui devraient composer la plus grande part de l'offre alimentaire, et les consommateurs devraient y être exposés plusieurs fois par jour. Ce sont les aliments quotidiens. ».

12 Supermarchés ; marchés publics et marchés de fruits et de légumes ; boucheries, poissonneries et boulangeries.

13 Secteurs défavorisés : proportion de personnes peu scolarisées élevée ; rapport emploi/population faible ; revenu moyen faible.

L'analyse du paysage alimentaire québécois a révélé que plusieurs secteurs sont caractérisés par un faible accès à des commerces offrant des produits liés à une saine alimentation. Par des modifications aux règlements de zonage (par ex. : permettre l'établissement de vendeurs mobiles de fruits et légumes), par des incitatifs financiers (par ex. : soutenir l'implantation d'épiceries d'économie sociale), par différentes stratégies d'aménagement du territoire (par ex. : améliorer l'offre de transport collectif vers les commerces d'alimentation) et par l'établissement de comités locaux (par ex. : mettre en place des conseils de politique alimentaire), plusieurs villes aux États-Unis, au Canada et au Québec tentent d'améliorer la situation dans ces déserts alimentaires.

Au Québec, Drummondville a opté pour la mise en place d'une Charte de développement commercial répondant à des objectifs de développement durable et d'aménagement du territoire⁽²¹⁾. Cette charte ne vise pas spécifiquement les commerces d'alimentation, mais grâce à celle-ci, il a été possible d'améliorer l'accessibilité à des supermarchés dans plusieurs quartiers de la municipalité⁽²²⁾. La seule implantation d'un nouveau commerce n'apporte cependant pas toujours les effets escomptés. Une étude publiée récemment a évalué les conséquences de l'implantation d'un nouveau supermarché dans un secteur qualifié de désert alimentaire à Philadelphie. Les résultats de l'étude montrent que la venue du supermarché a amélioré le sentiment d'accessibilité à ce type de commerce sans toutefois se répercuter favorablement sur les habitudes alimentaires⁽²³⁾. Différentes stratégies plus globales pourraient aussi s'avérer nécessaires.

L'implantation de solutions à l'approvisionnement alimentaire dans les magasins, dans les zones moins bien desservies par ceux-ci, pourrait aussi améliorer l'accessibilité géographique à des aliments plus nutritifs. Ces solutions consistent notamment en des marchés publics, des kiosques à la ferme, des kiosques mobiles ou des initiatives relevant de l'agriculture soutenue par la communauté (paniers de fruits et légumes distribués à domicile, au travail, ou dans divers points de chute). Elles sont en forte croissance aux États-Unis et dans l'ensemble du Canada⁽²⁴⁾. Par exemple, l'arrondissement montréalais

d'Ahuntsic-Cartierville propose des marchés ambulants de fruits et légumes durant la saison estivale. Il s'agit du projet *Haltes maraîchères Ahuntsic* de l'organisme Ville en vert ⁽²⁵⁾ (voir deuxième photo). Bien que les effets de ces alternatives à l'approvisionnement alimentaire en magasins n'aient pas fait l'objet de nombreuses évaluations scientifiques rigoureuses, certaines études en dégagent tout de même des retombées prometteuses sur l'alimentation. Aux États-Unis, il a été documenté que dans les populations défavorisées sur le plan socioéconomique, les gens qui fréquentent des marchés publics consomment plus de fruits et de légumes⁽²⁶⁾



Deuxième photo : marché ambulant de fruits et légumes à Ahuntsic-Cartierville

Source : Institut national de santé publique du Québec

Augmenter l'accès aux commerces existants pour les rendre accessibles aux résidents de quartiers voisins peut s'avérer intéressant afin de faire disparaître certaines barrières physiques à la mobilité. Des interventions qui misent sur l'amélioration de l'accès aux commerces déjà existants, notamment par une meilleure planification des transports collectifs vers ceux-ci sont mises en place⁽²⁷⁾. Également, l'amélioration des réseaux de pistes cyclables et piétons desservant les commerces et reliant les quartiers entre eux peut également faire partie de la solution.

Conclusion

Les villes détiennent des leviers leur permettant de développer des environnements bâtis plus favorables aux saines habitudes de vie. Toutefois, l'application de ces leviers est à géométrie variable. Au Québec, quelques villes à peine ont utilisé ces leviers dans ce sens. Selon une enquête de l'organisme « Québec en forme » auprès d'un échantillon représentatif de municipalités québécoises, entre 4 et 21 % de celles-ci ont adopté différentes mesures d'aménagement du territoire liées au transport actif et 5 % ont mis en place des mesures concernant la saine alimentation⁽²⁸⁾. Peut-être que le renouvellement prochain des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire et la sensibilisation des décideurs municipaux⁽²⁹⁾ pourront soutenir l'adoption par les villes de mesures liées au développement et à la création d'environnements bâtis favorables aux saines habitudes de vie.

Éric Robitaille, Ph.D., est chercheur d'établissement à l'Unité Habitudes de vie de l'Institut national de santé publique du Québec

Notes de fin

(1) MSSS (2010). Vision de la saine alimentation : pour la création d'environnements alimentaires favorables à la santé / [rédaction, Andrée-Ann Dufour Bouchard ... et al. ; sous la direction de Lilianne Bertrand, Alain Poirier, Marie Rochette], [en ligne], <<http://publications.msss.gouv.qc.ca/acrobat/f/documentation/2010/10-289-06F.pdf>> (consulté le 21 mai 2015).

(2) TMVPA (2013). Mode de vie physiquement actif : définition commentée, [en ligne], TMVPA, <http://tmvpa.com/wp-content/uploads/2013/03/MVPA_DEFINITION_COMMENTEE_VF.pdf> (consulté le 23 mars 2016).

(3) MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES (1994). Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : Pour un aménagement concerté du territoire.

(4) BOUCHER, I., et N. FONTAINE (2011). L'aménagement et l'écomobilité : guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable.

(5) JERRETT, M., E. ALMANZA, M. DAVIES, J. WOLCH, G. DUNTON, D. SPRUITJ-METZ et M. ANN PENTZ (octobre 2013). « Smart growth community design and physical activity in children », *American Journal of Preventive Medicine*, vol. 45, n° 4, p. 386-392.

(6) GILES-CORTI, B., F. BULL, M. KNUIMAN, G. MCCORMACK, K. VAN NIEL, A. TIMPERIO, H. CHRISTIAN, S. FOSTER, M. DIVITINI, N. MIDDLETON et B. BORUFF (janvier 2013). « The influence of urban design on neighbourhood walking following residential relocation: Longitudinal results from the RESIDE study », *Social Science & Medicine*, vol. 77, p. 20-30.

(7) CERVERO, R., et C. SULLIVAN (2011). « Green TODs: marrying transit-oriented development and green urbanism », *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, vol. 18, n° 3, p. 210-218.

(8) MAMROT (2014). « Règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble », <<http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/reglementation/reglement-sur-les-plans-damenagement-densemble/>> (consulté le 11 février 2014).

(9) MAMROT (2012). « Règlement sur les usages conditionnels », <<http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/reglementation/reglement-sur-les-usages-conditionnels/>> (consulté le 11 février 2014).

(10) BOUCHER, I., et N. FONTAINE (2011). L'aménagement et l'écomobilité : guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable.

(11) CARON, A., et P. BLAIS (2009). Les outils d'urbanisme au service du « quartier durable », [en ligne], MAMROT, <<http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/ob>

servatoire_municipal/veille/quartier_durable.pdf> (consulté le 10 avril 2014).

(12) VILLE DE GATINEAU (2015). Schéma d'aménagement et de développement révisé : aménageons le futur !, Gatineau, Ville de Gatineau.

(13) MUNICIPALITÉ DE CHELSEA (2014). Plan directeur de transport actif de la municipalité de Chelsea, Chelsea, Municipalité de Chelsea.

(14) VILLE DE LONGUEUIL (2013). Plan de mobilité active, [en ligne], <https://www.longueuil.quebec/sites/longueuil/files/communiqués/2014/plan_de_mobilite_active_2013.pdf> (consulté le 19 mai 2016).

(15) VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE (2015). Document de planification de l'aire TOD du secteur de la gare, [en ligne], <http://www.ville.mont-saint-hilaire.qc.ca/site/pages/Document%20de%20planification%20pr%C3%A9liminaire_TOD%20MSH_14-12-2015.pdf> (consulté le 19 mai 2016).

(16) BARBONNE, R. (2009). « Nouvel urbanisme, gentrification et mobilité quotidienne: Leçons apprises des quartiers Plateau-Mont-Royal et Bois-Franc », dans *La Métropolisation et Ses Territoires*, Sénéca, G. et Bherer, L., p. 213-234.

(17) CUMMINS, S. (2007). « Neighbourhood food environment and diet: time for improved conceptual models? », *Preventive medicine*, vol. 44, n° 3, p. 196.

(18) ALWITT, L. F., et T. D. DONLEY (1er juin 1997). « Retail Stores in Poor Urban Neighborhoods », *Journal of Consumer Affairs*, vol. 31, n° 1, p. 139-164.

(19) BITLER, M., et S. J. HAIDER (1er décembre 2011). « An economic view of food deserts in the United States », *Journal of Policy Analysis and Management*, vol. 30, n° 1, p. 153-176.

(20) ROBITAILLE, É., et P. BERGERON (2013). Accessibilité géographique aux commerces alimentaires au Québec : analyse de situation et perspectives d'interventions, Montréal, Institut national de santé publique du Québec.

(21) COMMERCE-DRUMMOND (2013). « Charte de développement commercial », <<http://www.commerce-drummond.com/documents/charte-developpement-commercial>> (consulté le 28 avril 2015).

(22) DROUIN, G. (2014). Charte de développement commercial, outil d'orientation et de développement durable de la fonction commerciale. [en ligne], <http://jasp.inspq.qc.ca/Data/Sites/1/SharedFiles/presentations/2014/JASP2014_24Nov_EnvAlimSain_GDrouin.pdf> (consulté le 28 avril 2015).

(23) CUMMINS, S., E. FLINT et S. A. MATTHEWS (2 janvier 2014). « New Neighborhood Grocery Store Increased Awareness Of Food Access But Did Not Alter Dietary Habits Or Obesity », *Health Affairs*, vol. 33, n° 2, p. 283-291.

(24) McCORMACK, L. A., M. N. LASKA, N. I. LARSON et M. STORY (mars 2010). « Review of the nutritional implications of farmers' markets and community gardens: a call for evaluation and research efforts », *Journal of the American Dietetic Association*, vol. 110, n° 3, p. 399-408.

(25) VILLE EN VERT (2015). « Haltes maraîchères », <<http://villeenvert.ca/projets/agriculture-urbaine/haltes-maraicheres-ahuntsic/>> (consulté le 19 mai 2015).

(26) JILCOTT PITTS, S. B., Q. WU, C. L. DEMAREST, C. E. DIXON, C. J. DORTCHE, S. L. BULLOCK, J. MCGUIRT, R. WARD et A. S. AMMERMAN (21 avril 2015). « Farmers' market shopping and dietary behaviours among Supplemental Nutrition Assistance Program participants », *Public Health Nutrition*, p. 1-8. shopping at farmers' markets would likely improve diet quality among low-income consumers, as well as promote sustainable direct farm-to-consumer business models. However, not much is known about how to promote farmers' market shopping among low-income consumers. Therefore, the purpose of the present paper was to examine barriers to and facilitators of shopping at farmers' markets and associations between shopping at farmers' markets and self-reported dietary behaviours (fruit and vegetable, sugar-sweetened beverage and fast-food consumption).

(27) USDA (2009). Access to affordable and nutritious food: measuring and understanding food deserts and their consequences, Washington, USDA.

(28) QUÉBEC EN FORME (2013). L'environnement municipal : Portrait des politiques, mesures et caractéristiques de l'environnement bâti favorables à la saine alimentation et au mode de vie physiquement actif des jeunes - Rapport provincial, Trois-Rivières (Québec), Québec en Forme.

(29) MSSS, QUÉBEC EN FORME, FONDATION LUCIE ANDRÉ CHAGNON et VEILLE ACTION (2016). « Prendre soin de notre monde ».