



# DU MILIEU DE VIE À LA RUE, DES AMÉNAGEMENTS CLÉS POUR ÊTRE ACTIF AU QUOTIDIEN



PAR DAVID PARADIS,  
URBANISTE,  
DIRECTEUR  
RECHERCHE,  
FORMATION ET  
ACCOMPAGNEMENT,  
VIVRE EN VILLE

Lorsqu'il est question d'inciter la population à adopter un mode de vie physiquement actif, plusieurs options s'offrent aux décideurs municipaux. Spontanément, la plupart se questionneront sur les équipements de loisir qui sont offerts à leurs citoyens. Les terrains de jeu sont-ils suffisamment nombreux et sont-ils dotés des modules appropriés? Les plateaux sportifs entourant l'école sont-ils assez diversifiés? L'aréna répond-il à la demande? Les programmes d'activités sont-ils assez variés?

Bien que cette réflexion soit tout à fait pertinente et essentielle, y répondre n'incitera pas nécessairement les citoyens à changer leur mode de vie. D'une part, les caractéristiques des individus et des ménages ont un important rôle à jouer dans la décision d'être plus actif : le manque de temps et d'argent ainsi que les préférences personnelles en matière de loisir ne sont que quelques-unes des raisons invoquées pour justifier l'inaction. D'autre part, si la décision de pratiquer un loisir extérieur

est prise, ce sont les caractéristiques mêmes des milieux de vie qui rendront possible sa pratique... ou conduiront à son abandon.

## DES CHOIX D'AMÉNAGEMENT QUI FAÇONNENT LES MODES DE VIE

Depuis le milieu du 20<sup>e</sup> siècle, les collectivités québécoises ont opté pour un mode de développement urbain misant sur l'automobile pour favoriser l'accès aux différentes activités sur le territoire. Bien que permettant aux populations d'accéder facilement à une plus grande diversité de destinations et d'équipements, ce choix a également conduit à distendre les milieux de vie.

Ainsi, les quartiers compacts des faubourgs urbains et des cœurs de villages ont été entourés de multiples lotissements de plus faible densité, dont plusieurs sont composés de maisons individuelles implantées sur de vastes terrains accessibles par de larges rues.

Organisation d'intérêt public,  
Vivre en Ville contribue, partout  
au Québec, au développement  
de collectivités viables, œuvrant  
tant à l'échelle du bâtiment qu'à  
celles de la rue, du quartier et  
de l'agglomération.  
Pour en savoir plus long :  
<https://vivreenville.org>.

Dans certains cas, leur juxtaposition en est venue à constituer de vastes agglomérations diffuses s'étalant sur plusieurs kilomètres.

Par conséquent, en quelques décennies, il est devenu de plus en plus difficile, voire impossible, pour les résidents de franchir les distances qui séparent leur habitation de leur emploi, de l'école ou des commerces autrement qu'en voiture. Cela a accru leur dépendance envers cette dernière et a contribué à réduire les rues à de simples voies de circulation véhiculaire. Au final, les déplacements actifs utilitaires ne sont aujourd'hui pratiqués que par une infime partie de la population, et ce, au détriment de sa santé.

## DES OUTILS À PORTÉE DE MAIN DES DÉCIDEURS MUNICIPAUX

Est-il possible d'infléchir la tendance? Les décideurs municipaux peuvent-ils véritablement contribuer à changer les choses? La réponse est oui. Mais comment peuvent-ils faire partie de la solution?

Les décideurs municipaux ont l'obligation d'adopter pour leur territoire des documents de planification : le schéma d'aménagement et de développement pour la municipalité régionale de comté (MRC) et le plan d'urbanisme pour la municipalité locale. C'est dans ces documents que les décideurs, par l'entremise des aménagistes et des urbanistes, peuvent inscrire leurs intentions en matière de milieux de vie, fixer leurs priorités d'aménagement, et les traduire en interventions dans un programme triennal d'immobilisations qui sera révisé et adopté annuellement.

Certes, les fonds étant limités et les préoccupations étant nombreuses, les décideurs devront faire des choix. Les citoyens et les organisations seront néanmoins en droit, sur la base des documents précédemment mentionnés, de remettre en question les décisions prises par les élus. Si les investissements favorables à la pratique des loisirs extérieurs se font discrets, pourquoi en est-il ainsi? Si on a décidé de ne pas doter les milieux de vie d'infrastructures et

d'équipements assurant des déplacements utilitaires et récréatifs pour les piétons et les cyclistes, dans l'intérêt de qui ou de quoi un tel choix a-t-il été effectué?

## PERMETTRE LES DÉPLACEMENTS ACTIFS UTILITAIRES, UN RÉFLEXE À ACQUÉRIR

Se déplacer à pied ou à vélo n'est généralement pas une décision qu'on prend par dépit, bien que cela pourrait être le cas de certaines personnes à mobilité réduite, âgées ou à faible revenu. Une bonne partie de la population n'est pas motorisée en raison de son âge (comme les enfants et les adolescents) ou tout simplement par choix ou conviction. Ne pas leur offrir de support approprié à leurs déplacements revient, ni plus ni moins, à se désresponsabiliser de leur sécurité, tandis que l'État et la collectivité se préoccupent systématiquement des conditions de sécurité des déplacements motorisés. Pourtant, même les automobilistes deviennent des piétons à un moment ou un autre de leur journée... lorsqu'ils quittent leur véhicule.

Offrir un environnement adéquat aux piétons et aux cyclistes signifie non seulement que des trottoirs et des voies cyclables doivent être mis en place, mais aussi qu'ils doivent être véritablement utilisables. Cela exige que les trottoirs soient assez nombreux et suffisamment larges pour que deux personnes circulant côte à côte, ou qu'une personne avec une poussette ou se promenant avec un animal de compagnie puissent croiser un autre individu sans problème. Ces trottoirs ne doivent pas non plus être ponctués d'obstacles (poubelles, poteaux, etc.) entravant les déplacements. Ils doivent être accessibles en tout temps, quelles que soient les conditions météo : leur surface doit être entretenue, déneigée et praticable. Enfin, les rues doivent pouvoir être traversées là où les piétons le souhaitent, parfois même entre deux intersections. Cependant, pour déterminer l'endroit le plus adéquat de ces passages, les interventions doivent s'inscrire dans une vision d'ensemble finement planifiée, de façon à offrir un réseau continu et facile à comprendre pour l'ensemble des usagers de la rue.



Ce tronçon de la rue du Cardinal-Maurice-Roy, qui traverse l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres à Québec, a été réaménagé de façon à offrir aux piétons un trottoir libre de tout obstacle et dépourvu de toute dénivellation pouvant compliquer la circulation des piétons. Source : Vivre en Ville



La promenade Luc-Larivée, la place Simon-Valois et l'antenne Longue-Pointe ont été aménagées sur le tracé d'un ancien épi ferroviaire traversant autrefois le centre du quartier Hochelaga-Maisonneuve d'ouest en est à Montréal. Source : Vivre en Ville

## CONCEVOIR DES VILLES ET VILLAGES FAVORABLES AUX PIÉTONS, C'EST POSSIBLE!

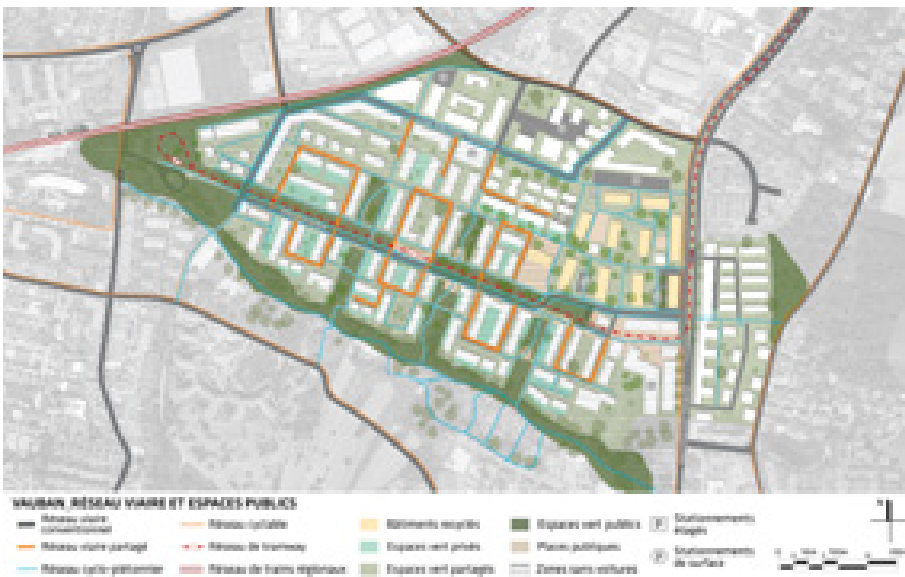
Pour devenir un choix avantageux par rapport à la voiture, les déplacements actifs doivent pouvoir s'effectuer sur des parcours aux tracés liant efficacement les différentes destinations entre elles. Si suivre un parcours tortueux exige quelques secondes de plus à un automobiliste ou à un cycliste expérimenté, il peut impliquer plusieurs minutes et un effort physique important, voire dissuasif, pour un cycliste en bas âge ou un piéton. Les professionnels et les décideurs municipaux ont donc la responsabilité de planifier les milieux de vie en considérant les besoins particuliers de ces usagers.

« Une attention toute particulière doit être accordée à la localisation des activités (commerces, services, bureaux, etc.) et des équipements publics et de loisir (parcs, arénas, centres communautaires, plateaux sportifs, etc.) sur le territoire. »

C'est le cas dans la plupart des milieux touristiques. En effet, lorsqu'un lieu attire les visiteurs, on accepte sans trop de mal d'y investir pour assurer le bonheur des piétons. Il suffit de penser au Vieux-Québec, aux villages associés à une station de ski alpin (p. ex., Mont-Tremblant et Bromont) ou aux ports de croisière (p. ex., La Baie). Mais lorsqu'il s'agit d'un milieu plus commun, voire « ordinaire », la population ne se sent pas nécessairement en droit d'exiger une qualité similaire.

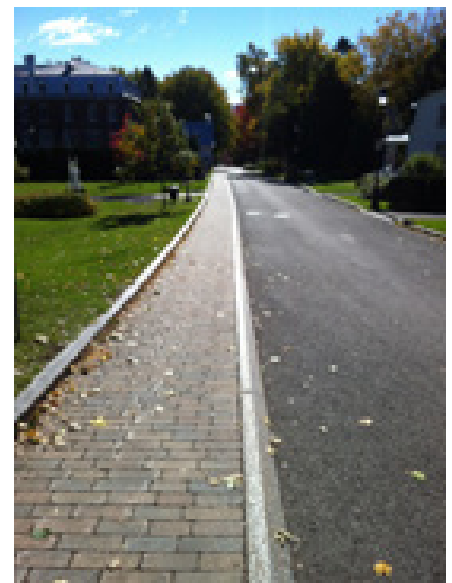
Sans y investir des sommes équivalentes, des mesures significatives peuvent tout de même être prises pour améliorer les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes. Par exemple, dans un nouveau quartier, des sentiers peuvent être prévus entre les rues en guise de raccourcis pour les piétons. Ainsi, une municipalité pourrait continuer à déployer ses rues selon une trame en boucles sans pour autant accroître la longueur ou la durée des déplacements actifs.

place (p. ex., les propriétés existantes). Il suffit, pour y parvenir, d'identifier les tracés possibles et de saisir les occasions qui se présentent pour intervenir (p. ex., vente d'une maison, incendie, présence d'un parc ou d'un équipement public). De plus, les rues existantes peuvent être réaménagées afin d'y redistribuer l'espace accordé à chacun des usagers. De nouveaux types d'espaces réservés aux piétons et aux cyclistes peuvent alors être mis en place pour en faciliter l'utilisation en toute saison, comme des trottoirs bas ou des bandes latérales réservées, dont l'entretien peut être assuré par les mêmes véhicules que ceux qui s'occupent de la chaussée voisine.



Le quartier Vauban, à Freiburg im Breisgau en Allemagne, a été conçu selon une trame de rues typique des banlieues et villages québécois, mais en s'assurant que chaque voie est reliée par des sentiers cyclopiétonniers qui rendent les déplacements actifs utilitaires et récréatifs avantageux, agréables et sécuritaires. Source : Vivre en Ville

Un tel réseau peut également être mis en place dans un quartier existant, en tenant compte des contraintes en



La rue étroite du Trait-Carré, dans le Vieux-Charlesbourg, a été réaménagée en y ajoutant des trottoirs bas, ce qui facilite leur utilisation par les piétons et n'entrave pas la circulation occasionnelle des véhicules d'urgence et d'entretien. Source : Vivre en Ville

## DES CHOIX DE LOCALISATION QUI PEUVENT FAIRE OBSTACLE AUX SAINES HABITUDES DE VIE

Une attention toute particulière doit être accordée à la localisation des activités (commerces, services, bureaux, etc.) et des équipements publics et de loisir (parcs, arénas, centres communautaires, plateaux sportifs, etc.) sur le territoire. En effet, cette localisation façonnera directement les besoins en déplacements. Par exemple, une municipalité rendant possible et encourageant la relocalisation de ses

commerces aux abords d'une autoroute afin de tirer profit de l'accessibilité et de la visibilité offertes par cette dernière entraînera l'étirement voire l'éclatement de sa zone urbanisée. Il en résultera des besoins en déplacements accrus en longueur, en durée, et peut-être en quantité, qui se refléteront dans les besoins en équipements et infrastructures.

## DE NOUVEAUX MODÈLES DE RUES QUI S'AVÈRENT PROMETTEURS

En complément de la mise en place de trottoirs et voies cyclables agréables, sécuritaires et en réseau, il importe de revoir la façon même d'aménager nos rues. Or, si le Québec a longtemps conçu ses rues selon un modèle unique, ce n'est pas le cas à l'étranger où de nouveaux modèles ont fait leur apparition depuis quelques décennies. Ayant été longuement expérimentés, maintes fois évalués et réinventés, ces modèles peuvent désormais être envisagés plus sérieusement chez nous, bien que devant être documentés et adaptés à notre contexte.

C'est le cas de la rue partagée, qu'on appelle aussi « espace partagé » (shared space) en Angleterre, « zone de rencontre » en Belgique, en France et en Suisse, « cour résidentielle » (woonerf) aux Pays-Bas et « rue de jeu » (spielstrasse) en Allemagne. Les noms et les subtilités réglementaires de ce type d'approche de la voirie varient selon les régions, mais les objectifs sont généralement les mêmes. Il s'agit d'une voie où les différents modes de transport ne sont pas ou peu ségrégués (c.-à-d. confinés à une portion de la chaussée déterminée) et où l'apaisement de la circulation permet de concilier les fonctions de circulation et d'espace public tout en favorisant les déplacements actifs.

Le partage de ce type de voirie ne repose pas sur une conduite normalisée, mais plutôt sur l'interaction entre les usagers et l'application du principe de précaution envers les usagers vulnérables. On cherchera par conséquent à y diminuer la

signalisation au profit d'une conception assurant la visibilité et la sécurité de tous, particulièrement des piétons et cyclistes, mais aussi de ceux qui souhaiteraient y jouer librement! Concrètement, la rue partagée prendra donc la forme d'une rue étroite, sans bordure ni trottoir, dans laquelle la circulation est ralentie par des arbres, des stationnements et autres aménagements créant des obstacles dans la rue (Boucher et Fontaine, 2011).



Les quartiers Vauban et Rieselfeld de Freiburg im Breisgau, en Allemagne, sont structurés par un réseau de rues partagées et de cours partagées entre plusieurs bâtiments qui supportent les déplacements actifs et rendent possibles les loisirs extérieurs. Source : Vivre en Ville

## CONCEVOIR DES RUES ÉTROITES : UN PREMIER PAS DANS LA BONNE DIRECTION

Une des composantes de la rue ayant le plus d'impact sur le comportement adopté par les usagers est son échelle humaine. De nos jours, il n'est pas rare de trouver des rues aux chaussées très larges (plus de dix mètres pour seulement deux voies de circulation) dans des quartiers résidentiels de relativement faible densité. Ce surdimensionnement des voies, associé aux profondes cours avant des bâtiments, est à l'origine de nombreux problèmes. Par exemple, les larges perspectives visuelles invitent les conducteurs à circuler plus rapidement, au détriment de la sécurité des piétons et des cyclistes. En outre, l'importante minéralisation des sols contribue à la formation d'îlots de chaleur urbains qui dissuadent, pour des raisons tant de confort

que de santé publique, la fréquentation de la rue à des fins de loisir.

On peut s'assurer de l'échelle humaine d'une rue en réduisant la largeur de ses différentes composantes – en respect du rôle joué par la voie, évidemment – et en veillant à son bon encadrement bâti et naturel. Or, une municipalité désirant aménager des rues étroites sur son territoire devra faire face à certains défis, notamment s'assurer que les véhicules d'urgence, de collecte de matières résiduelles et de déneigement pourront circuler sans problème, ou qu'une offre réduite en stationnement sur rue ne causera pas problème pour les résidents et usagers du secteur. De telles rues ponctuent bon nombre de villages anciens, sans pourtant causer quelque écueil que ce soit pour ses usagers. Le problème réside donc peut-être davantage dans notre crainte d'avoir à faire face à ces défis plutôt que dans la réelle existence de ces derniers.

## LE PASSAGE À L'ACTION, L'AFFAIRE DE TOUS!

Bien plus que d'argent, c'est de créativité, de conviction et de volonté que doivent disposer les élus, les directeurs généraux et les professionnels municipaux pour créer des milieux de vie favorables à un mode de vie physiquement actif et à la pratique spontanée du loisir du quotidien. À nous de les convaincre de passer à l'action et de les aider à le faire!

## RÉFÉRENCES

Boucher, Isabelle et Nicolas Fontaine, 2011. L'aménagement et l'écomobilité, *Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable*, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, coll. « Planification territoriale et développement durable », p. 196.

Institut national de santé publique, 2005. *La vitesse au volant : son impact sur la santé et des mesures pour y remédier. Synthèse des connaissances*, p. 63.

Vivre en Ville, s.d.a « Trame de rues organique : effets sur la circulation dans les nouveaux quartiers », *Collectivitesviabiles.org*. [<http://collectivitesviabiles.org/etudes-de-cas/trame-de-rues-organique-effets-sur-la-circulation-dans-les-nouveaux-quartiers.aspx>]

Vivre en Ville, s.d.b « Apaisement de la circulation », *Collectivitesviabiles.org*. [<http://collectivitesviabiles.org/articles/apaisement-de-la-circulation.aspx>]