

POLITIQUES PUBLIQUES ET

santé



L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique,
l'alimentation et le poids : synthèse

Contexte

Cet avis a été rédigé par Pascale Bergeron et Stéphane Reyburn¹ de la Direction du développement des individus et des communautés de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) sous la coordination scientifique de Johanne Laguë. Il a été produit à la demande du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) en vue de conseiller le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) relativement aux impacts sur la santé de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) laquelle est présentement en révision. Cet avis s'adresse principalement aux responsables de santé publique du MSSS, mais également à tous les décideurs et professionnels dont le travail a un impact sur l'environnement bâti au Québec. La présente synthèse est une production de l'Équipe politiques publiques (Roseline Lambert, Geneviève Lapointe et Maude Chapados) de l'INSPQ et elle vise à faciliter le transfert de connaissances auprès d'un large public.

1) Le lecteur intéressé à obtenir de plus amples détails sur le contenu du rapport ou à prendre connaissance des références bibliographiques complètes est invité à consulter le document intégral à l'adresse suivante : www.inspq.qc.ca/publications/default.asp?NumPublication=1108

Faits saillants

L'environnement bâti a une influence sur les habitudes de vie et le poids

La pratique d'activité physique est favorisée par :

- Un quartier de résidence à plus fort potentiel piétonnier
- La présence de trottoirs, de sentiers pédestres et de pistes cyclables
- Une présence importante d'infrastructures récréatives et sportives comme les parcs, les piscines, les terrains de jeux et les clubs sportifs.

Une saine alimentation est favorisée par :

- Un bon accès à des commerces alimentaires localisés près des résidences et offrant des aliments sains et à bas prix.

L'environnement comme cible des politiques publiques favorables à la santé

Plusieurs organismes de santé, dont l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), le National Institute for Health and Clinical Excellence (NICE) et Kino-Québec ont identifié l'environnement bâti comme une des cibles d'action importantes pour contrer les problèmes liés au poids dans nos sociétés et recommandent de :

- Favoriser le transport actif
- Favoriser la densité et la mixité des modes d'occupation du sol
- Améliorer l'accès aux installations et infrastructures sportives
- Accroître l'offre alimentaire de qualité dans les quartiers moins bien desservis.

L'épidémie d'obésité touche le Québec

L'épidémie d'obésité, qui sévit actuellement aux quatre coins du monde, n'épargne pas le Québec. Selon des données de 2004, 56 % des Québécois affichent un excès de poids, soit 34,3 % présentant de l'embonpoint (IMC² entre 25 et 30) et 21,5 % seraient atteints d'obésité (IMC > 30). Cette situation est d'autant plus préoccupante qu'elle a récemment connu une hausse; la prévalence de l'excès de poids étant passée de 43 % à 56 % entre 1990 et 2004.

Les problèmes liés au poids constituent une priorité de santé publique étant donné leur ampleur ainsi que leur impact sur de nombreuses maladies tant physiques que psychologiques. L'obésité est un facteur de risque majeur pour de nombreuses maladies et serait en cause dans 67 % des cas de maladies chroniques, dont les maladies cardiovasculaires, l'hypertension, le diabète de type 2, plusieurs formes de cancers ainsi que des problèmes d'ordre psychologique.

Les éléments de l'environnement bâti liés aux habitudes de vie et au poids

La réduction des problèmes liés au poids constitue une priorité du gouvernement du Québec, telle qu'illustrée par la publication en 2006 de son *Plan d'action gouvernemental de promotion des saines habitudes de vie et de prévention des problèmes reliés au poids 2006-2012* (PAG). Ce plan vise à diminuer les taux de prévalence de l'obésité et de l'embonpoint d'ici 2012.

Les habitudes de vie, comme l'activité physique et l'alimentation, bien qu'elles ne soient pas les seules en cause, sont un important déterminant de l'excès de poids. Les habitudes de vie sont influencées par différents facteurs individuels comme les attitudes, les croyances, les connaissances, et par des facteurs environnementaux, comme l'environnement physique, social, politique, économique et médiatique.

L'environnement bâti est un de ces facteurs environnementaux qui influent sur les habitudes de vie. L'environnement bâti se définit comme **tout élément dans l'environnement physique qui a été construit par l'homme** comme par exemple, les routes, les bâtiments, les infrastructures ou les parcs. La littérature scientifique démontre que l'environnement bâti de divers milieux de vie (à l'école, dans les services de garde, sur les lieux de travail, dans les quartiers de résidence, etc.), pourrait **faciliter**, mais aussi **entraver** la pratique régulière d'activité physique et l'adoption d'une saine alimentation par les citoyens.

L'environnement bâti comporte trois grandes dimensions, soit le système de transport, les modes d'occupation du sol (c'est-à-dire les différentes activités sur un territoire) et le design urbain. Les éléments de l'environnement bâti liés aux saines habitudes de vie et au poids sont énumérés dans le tableau 1.

2) L'IMC réfère à l'indice de masse corporelle qui est une mesure du rapport entre le poids et la taille et qui sert à évaluer les risques liés au surpoids chez l'adulte.

TABLEAU 1 LES ÉLÉMENTS COMPOSANT L'ENVIRONNEMENT BÂTI LIÉS À L'ACTIVITÉ PHYSIQUE, À L'ALIMENTATION OU AU POIDS

Dimensions	Sous-dimensions	Éléments
Système de transport	Configuration du réseau routier (<i>street network</i>)	Réseau routier en continu Réseau routier connexe (ex. : en damier)
	Infrastructures de transport non motorisé	Pistes cyclables Trottoirs
	Infrastructures de transport en commun	Arrêts d'autobus Gares de train
Mode d'occupation du sol	Mixité	Mixité des usages industriels, commerciaux, récréatifs, civils et résidentiels sur un même territoire
	Densité	Densité de commerces Densité d'emplois Densité de population
Design urbain	Design urbain (rues)	Largeur et revêtement des trottoirs Éclairage Bancs, poubelles, végétation en bordure de la rue Mesures d'apaisement de la circulation
	Design urbain (sites)	Stationnement Passages piétonniers Hauteur et largeur des bâtiments, architecture

L'environnement bâti exerce son influence sur les habitudes de vie et le poids principalement par l'intermédiaire de trois facteurs. Ces facteurs sont l'**accessibilité** (économique, sociale ou géographique), l'**attrait** de cet environnement et la **sécurité** (face à la circulation routière et face au crime). Un environnement bâti qui est sécuritaire, attrayant et qui facilite l'accès à de la nourriture saine et à diverses opportunités d'être physiquement actifs dans la vie quotidienne des citoyens est considéré favorable à l'adoption de saines habitudes de vie. Le tableau 2 (page 4) présente les associations qui sont statistiquement significatives entre des caractéristiques de l'environnement bâti, le poids et les habitudes de vie.

TABLEAU 2 ASSOCIATIONS ENTRE DIVERS ATTRIBUTS DE L'ENVIRONNEMENT BÂTI, L'ACTIVITÉ PHYSIQUE, L'ALIMENTATION ET LE POIDS CORPOREL (INDICE DE MASSE CORPORELLE - IMC)

Environnement bâti	Activité physique	Alimentation	IMC
Forme urbaine (densité, mixité des modes d'occupation du sol, connexité des rues)	•		•
Étalement urbain	▣		•
Design urbain (éclairage, entretien, aspect esthétique, etc.)	▣		▣
Présence d'infrastructures de transport non motorisé	•		▣
Accès aux infrastructures récréatives et sportives	•		▣
Accès aux restaurants		▣	▣
Accès aux magasins d'alimentation		•	•
Design des magasins d'alimentation		○	○

• = Association démontrée

○ = Absence d'association ou relation non étudiée

▣ = Constats mixtes ou relation peu étudiée

L'environnement bâti, la pratique d'activités physique et le poids

Les études scientifiques recensées dans cet avis attestent d'associations entre des éléments de l'environnement bâti d'une communauté et la pratique d'activité physique par les citoyens, tant durant leurs activités de loisirs que lors de leurs transports. Cependant, la majorité des études proviennent des États-Unis, du Royaume-Uni et de l'Australie et très peu d'études ont été menées au Québec.

Un quartier de résidence à plus fort potentiel piétonnier est associé à la pratique de transport actif

Un quartier de résidence à plus fort potentiel piétonnier est un quartier plus densément peuplé, où plusieurs commerces et services sont présents et où les rues sont connexes permettant ainsi aux piétons de circuler plus aisément. Ce type de quartier est corrélé positivement avec la pratique de transport actif, comme la marche, le vélo et l'utilisation des transports en commun par les résidants ainsi qu'avec une moins grande prévalence d'excès de poids. Un fort étalement urbain, comme par exemple dans certaines banlieues résidentielles, est caractérisé par une faible mixité des modes d'occupation du sol, une plus faible densité résidentielle, une absence de centre-ville ainsi qu'une faible connexité des rues. Ce type d'environnement bâti serait associé à une plus grande prévalence d'excès de poids.

Des infrastructures de transport non motorisé, ça compte

La présence de trottoirs, de sentiers pédestres et de pistes cyclables dans les quartiers de résidence est associée à la pratique d'activité physique des citoyens, et ce, principalement durant leurs transports. Ainsi, les gens utilisent davantage le transport actif lorsque plusieurs destinations (commerces, écoles, etc.) sont situées près de leurs résidences et qu'elles sont reliées à ces dernières par des routes facilitant le cyclisme, la marche et le transport en commun.

Plus d'infrastructures récréatives et sportives pour plus d'opportunités de bouger

Une présence importante d'infrastructures récréatives et sportives comme les parcs, les piscines, les terrains de jeux et les clubs sportifs dans les quartiers de résidence est associée à une plus grande pratique d'activité physique des résidants chez les adultes mais aussi en particulier chez les jeunes.

Au Québec, les résultats préliminaires d'une vaste étude montre que les jeunes vivant à proximité de parcs et d'espaces verts marchent davantage.

L'environnement bâti, l'alimentation et le poids

Certains éléments de l'environnement bâti se révèlent être associés à certaines habitudes alimentaires des citoyens.

Un bon accès à des commerces offrant des aliments sains, diversifiés et à bons prix est associé à une saine alimentation

Un environnement qui facilite un bon accès à des commerces alimentaires localisés près des résidences et offrant des aliments sains et à bas prix, comme les supermarchés, a été associé à une plus grande consommation de fruits et légumes des résidents et à une moins grande prévalence d'excès de poids et ceci particulièrement dans les quartiers défavorisés. Inversement, un grand accès à des dépanneurs a été associé à une moins grande consommation de fruits et légumes.

Un environnement où plusieurs supermarchés existent, localisés près des résidences et accessibles autrement qu'en automobile, pourrait ainsi faciliter l'adoption d'une saine alimentation et le maintien d'un poids santé. Les seules données dont nous disposons pour le Québec concernent Montréal et concluent qu'il n'existe pas de déserts alimentaires sur l'île, cependant ce serait tout de même près de 40 % de la population montréalaise qui ne pourrait s'approvisionner adéquatement en fruits et légumes frais à distance de marche de leur résidence.

Outre la proximité des résidences, d'autres caractéristiques de l'environnement bâti pourraient également influencer l'accès aux divers commerces alimentaires, notamment celles relevant du design urbain. La localisation des espaces de stationnement entourant les commerces, la disposition des passages piétonniers et la présence de mesures d'apaisement de la circulation pourraient en être des exemples. En tenant compte de toutes ces caractéristiques, en Amérique du Nord, l'accessibilité aux divers commerces alimentaires ne serait pas toujours aisée. En effet, surtout à l'extérieur des grands centres urbains, le réseau de transport ne permettrait pas toujours d'accéder à ces commerces autrement qu'en véhicule motorisé, les trottoirs ou pistes cyclables s'y rendant directement étant inexistantes. Cet état de fait pourrait s'avérer problématique pour certains segments de la population. En effet, certaines personnes sont reconnues comme étant plus captives de leur quartier de résidence à cause d'une mobilité réduite

(personnes âgées, parents de jeunes enfants, personnes n'ayant pas accès à un véhicule motorisé, etc.). L'accès, dans leur quartier de résidence, à des commerces de qualité et accessibles autrement qu'en automobile revêt pour ces dernières une importance capitale.

Par ailleurs, la question de l'accessibilité à différents type de restaurants (par exemple, les restaurants-minute) sur la qualité de l'alimentation et le poids des citoyens est un domaine de recherche en pleine expansion. Une fois de plus, les études traitant de cette thématique ont été menées surtout en Amérique du Nord. De ces études, aucune tendance claire ne peut être décelée.

UN MILIEU PARTICULIER : L'ENVIRONNEMENT BÂTI AUTOUR DES ÉCOLES

Face à la prévalence élevée du surplus de poids chez les jeunes (près d'un jeune québécois sur cinq) et la forte consommation de malbouffe qui caractérise ce groupe d'âge, les chercheurs se questionnent sur l'environnement bâti autour des écoles. L'attrait pour la restauration rapide n'épargne pas les jeunes et ceux-ci en seraient même d'importants consommateurs. Ainsi, au cours des sept jours précédant une vaste enquête sur l'alimentation des jeunes québécois, pas moins de 54 % d'entre eux (de 9 à 11 ans) auraient consommé de la nourriture provenant de tels commerces. De plus, cette même étude révèle que 34 % des enfants de 6 à 8 ans consomment chaque jour des grignotines, des bonbons ou des boissons gazeuses alors que cette proportion s'élève à 44 % chez les 15-16 ans.

Une concentration inquiétante d'établissements de restauration rapide a été décelée autour des écoles en Amérique du Nord. Dans l'ensemble du Québec, on estime que 37 % des écoles publiques ont un restaurant-minute accessible en marchant 15 minutes. D'autres recherches seront nécessaires afin de statuer sur l'impact de ces concentrations de restaurants sur l'alimentation et le poids des jeunes.

UN MILIEU PARTICULIER : L'ENVIRONNEMENT BÂTI DANS LES QUARTIERS DÉFAVORISÉS

Il est reconnu que le statut socio-économique est un important déterminant du poids des individus. Qui plus est, le niveau socio-économique du quartier de résidence serait également lié au poids, indépendamment du niveau socio-économique individuel.

Par exemple, une étude longitudinale, réalisée entre 1994 et 2002 auprès de 2 152 enfants canadiens, a ainsi montré qu'habiter dans un quartier plus défavorisé était associé à une augmentation de l'IMC à travers le temps. Après avoir tenu compte de facteurs de risque individuels et familiaux (âge, sexe, revenu, éducation, famille monoparentale), il a été démontré que l'IMC des enfants qui habitaient un quartier où les revenus moyens étaient faibles augmentait davantage à travers le temps que celui des enfants habitant des milieux aisés.

Un manque d'infrastructures de sports et loisirs dans les quartiers défavorisés pourrait expliquer en partie cet excédent de risque. C'est que des particularités existent dans l'environnement bâti dans les quartiers défavorisés en Amérique du Nord. Les infrastructures récréatives et sportives y seraient ainsi plus rares, de même que les supermarchés. D'autre part, une concentration accrue de restaurants de service rapide a été mise en lumière dans ces quartiers. D'autres recherches sont requises pour mieux connaître les caractéristiques des quartiers défavorisés au Québec.

Cependant, une étude démontre qu'à Montréal, des quartiers plus défavorisés ainsi que le centre-ville sont bien desservis et parfois même mieux que certains quartiers périphériques plus aisés. Toutefois, 17,18 % des gens de l'étude, résidant principalement dans les quartiers défavorisés St-Henri et Hochelaga-Maisonneuve, peuvent être considérés comme moins bien desservis par des supermarchés. Une autre étude sur l'accessibilité économique à la nourriture saine à Montréal n'a pas démontré de corrélation entre l'accès à des fruits et légumes frais dans les quartiers de résidence et le niveau socio-économique du quartier.

Par ailleurs, comme nous ne disposons pas de données sur le paysage alimentaire en dehors de Montréal et en particulier dans les zones défavorisées, l'existence de déserts alimentaires ailleurs au Québec est possible et devrait être étudiée.

Une stratégie prometteuse recommandée par les experts : l'action sur l'environnement bâti

Plusieurs organismes de santé, dont l'OMS et le NICE, ont identifié l'environnement bâti comme une des cibles d'action importantes pour contrer les problèmes liés au poids dans nos sociétés. Bien qu'il y ait peu de données probantes concernant les interventions préventives sur le poids, on observe un large consensus entre ces experts dans l'identification de pistes d'action prometteuses.

Les scientifiques et experts de santé publique sont d'avis que pour agir efficacement sur les problèmes liés au poids, il faut utiliser une stratégie visant tant les individus que les milieux dans lesquels ils évoluent. À cet effet, des interventions environnementales ou des politiques publiques visant à rendre le milieu bâti favorable à l'adoption d'une saine alimentation et à la pratique d'activité physique sont souhaitables. Plusieurs organismes reconnus en santé dont l'OMS, le NICE, les Centers for Disease Control and Prevention (CDC), l'Institute of Medicine et pour le Québec, Kino-Québec ont proposé de telles interventions.

Favoriser le transport actif

Les experts s'entendent sur l'importance de favoriser le transport actif pour encourager la pratique d'activité physique. Ainsi, il importe de s'assurer que l'entretien et le développement du **réseau routier soient orientés vers les cyclistes et les piétons** par la mise en place de trottoirs, de pistes cyclables et de mesures d'apaisement de la circulation. Les espaces publics et les parcs doivent aussi être accessibles à l'aide de **modes de transport actif** et être sécuritaires, bien entretenus et de grande qualité. Il en va de même pour les commerces et les services qui doivent être accessibles à pied, à vélo ou par d'autres modes de transport actif. Il importe également selon les CDC et l'OMS de favoriser l'accès au **transport en commun**.

Favoriser la mixité des modes d'occupation du sol

Ces experts exhortent aussi les autorités concernées à favoriser la densité et la mixité des modes d'occupation du sol afin d'accroître l'accessibilité et la proximité des services et des commerces. Les CDC insistent en particulier sur l'importance d'agir lors de la construction de nouveaux développements résidentiels ou de la revitalisation d'anciens quartiers en utilisant des instruments comme les règlements de zonage pour densifier les développements immobiliers, promouvoir la mixité des modes d'occupation du sol, augmenter la connexité des rues et construire des trottoirs ainsi que préserver ou créer des espaces verts.

Améliorer l'accès aux installations et infrastructures sportives

Ces experts recommandent d'augmenter l'accès tout au long de l'année à des infrastructures récréatives et sportives à la fois sécuritaires et attrayantes afin d'accroître les opportunités d'être physiquement actif durant les loisirs. Le NICE conseille également que ces infrastructures soient accessibles à pied ou à vélo et suggère d'adapter des endroits non traditionnels en milieu urbain (stationnements publics en dehors des heures d'usage par exemple) pour la pratique d'activité physique. Le CDC appuie cette stratégie en particulier pour les communautés qui sont dépourvues d'installations sportives. Chez nous, Kino-Québec incite à favoriser le design des bâtiments qui encouragent l'activité physique avec par exemple, des supports à vélo, un mobilier urbain adéquat, un bon éclairage, des escaliers accessibles et attrayants, etc.

Accroître l'offre alimentaire de qualité dans les quartiers moins bien desservis

Ces organismes préconisent d'agir sur l'environnement alimentaire des communautés pour le rendre propice à l'adoption d'une saine alimentation. L'OMS reconnaît que la localisation des magasins d'alimentation peut avoir un impact sur l'alimentation des citoyens et que des quartiers plus pauvres pourraient être moins bien desservis. Elle affirme également qu'il importe d'impliquer les associations de commerçants locaux ainsi que les urbanistes dans les décisions relatives à l'implantation de nouveaux commerces alimentaires dans les divers quartiers. Les CDC et l'Institute of Medicine des États-Unis insistent sur la mise en place de politiques publiques, notamment d'incitatifs financiers et d'assistance technique, pour attirer des supermarchés dans des quartiers qui en sont dépourvus. De plus, ils recommandent d'encourager l'offre alimentaire saine et à bon prix dans des petits magasins et d'instaurer des marchés publics et des jardins communautaires, également à l'aide de telles politiques publiques. Ils en appellent également à modifier les règlements de zonage pour limiter l'offre de restaurants-minute aux abords des établissements scolaires.

Quelques exemples d'interventions implantées à l'étranger

- En Australie, la politique gouvernementale sur l'urbanisme (1998) vise à développer des quartiers résidentiels favorables au transport actif (plus grande connexité des rues, plus grande densité résidentielle, mixité des modes d'occupation du sol et accès accru au transport en commun).
- L'État du Wisconsin a adopté en 1999 la « Wisconsin's 1999 Comprehensive Planning Law », une loi qui stipule que d'ici 2010, l'ensemble des villes et villages du territoire devront se doter de règlements de zonage qui encouragent des développements plus denses ainsi que la mixité des modes d'occupation du sol et l'orientation de l'environnement bâti vers les besoins spécifiques des piétons.
- En Oregon, des règlements dans le domaine du transport (*Metro's Regional Transportation*, 1991) et dans le domaine résidentiel (*Metropolitan Housing Rule*, 1981) stipulent qu'au moins 50 % des nouvelles constructions résidentielles devront être des maisons de ville, en rangée ou des multilogements. Récemment, une nouvelle communauté de 68 000 habitants près de Portland a ainsi été créée et constitue un exemple de retombées concrètes de ces lois.
- Au Royaume-Uni, une politique gouvernementale ciblant la réduction des inégalités sociales de santé (*Food Poverty Eradication Act 2001*) visait à éradiquer les déserts alimentaires en augmentant l'accès à de la nourriture de qualité dans certains quartiers défavorisés. Deux supermarchés ont ouvert leurs portes dans des quartiers ciblés comme étant défavorisés. Une étude d'impact de cette mesure, qui souffre par contre de lacunes méthodologiques, concluait à une amélioration perceptible de l'alimentation des résidents.
- La ville de Los Angeles en Californie a voté en faveur d'un moratoire pour interdire l'implantation de nouveaux commerces de restauration rapide dans certains secteurs défavorisés, spécifiquement pour combattre les problèmes liés à l'obésité. Davantage d'études d'impact de telles interventions seront nécessaires afin de pouvoir statuer sur l'efficacité de cette mesure.
- La ville de Detroit au Michigan a interdit toute implantation de commerces de restauration rapide dans un périmètre de 500 mètres autour des écoles. D'autres exemples de cette mesure existent notamment au Massachusetts et en Californie.

Le contexte québécois

Le Plan d'action gouvernemental de promotion des saines habitudes de vie

Au Québec, le Plan d'action gouvernemental de promotion des saines habitudes de vie et de prévention des problèmes reliés au poids, rendu public en 2006, stipule que l'amélioration durable des habitudes alimentaires des citoyens, nécessite une adaptation des divers milieux de vie afin qu'ils soutiennent mieux les choix alimentaires sains. Ce plan propose des actions pour accroître la disponibilité et l'accessibilité aux aliments sains auprès des populations économiquement défavorisées. On y souligne que les municipalités sont un partenaire important pour le développement de tels environnements alimentaires favorables et qu'elles peuvent soutenir plusieurs actions, notamment en facilitant l'aménagement de marchés publics et de jardins communautaires.

Les saines habitudes de vie et l'aménagement du territoire

Au Québec, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) est actuellement en révision, ce qui offre une opportunité unique de mettre en place des politiques publiques favorables à la santé en lien avec l'environnement bâti. Des experts ont suggéré d'élargir les références à la santé inscrites dans la LAU. Par exemple, l'impact de l'environnement bâti sur les habitudes de vie et le poids pourrait y être mentionné de façon explicite. De la même façon, ces préoccupations pourraient être inscrites dans une nouvelle mouture des orientations du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) en matière d'aménagement du territoire. Le recours plus systématique aux études d'impact sur la santé lors de la construction ou de la rénovation d'infrastructures diverses a également été identifié comme une avenue prometteuse. Finalement, une participation élargie des professionnels de la santé publique à la révision des schémas d'aménagement et de développement du territoire représente un autre moyen d'intégrer les aspects associés à la promotion des saines habitudes de vie aux décisions relatives à l'aménagement du territoire.

Récemment, des avocats québécois se sont penchés sur la question de la restriction des établissements de restauration rapide autour des écoles québécoises. Ces auteurs sont d'avis que, bien qu'au Québec les préoccupations d'ordre sanitaire ne soient pas du ressort des municipalités mais bien de celui des gouvernements provincial et fédéral, il serait possible de modifier les règlements de zonage afin de réglementer les établissements de restauration rapide autour des écoles en ayant des visées de réduction de prévalence d'excès de poids.

Des initiatives visant la promotion des saines habitudes de vie et l'environnement bâti

Au Québec, un certain nombre d'initiatives visant la promotion des saines habitudes de vie par des améliorations à l'environnement bâti, sont déjà amorcées. Mentionnons, à titre d'exemple, le Réseau québécois de Villes et Villages en santé qui soutient plusieurs initiatives régionales visant l'amélioration de l'environnement bâti. Le Fonds pour la promotion des saines habitudes de vie, une initiative conjointe du gouvernement du Québec et de la Fondation Lucie et André Chagnon, finance actuellement plusieurs initiatives intéressantes. Parmi celles-ci, mentionnons celle du Centre d'écologie urbaine de Montréal qui travaille à revitaliser des quartiers urbains pour qu'ils soient plus favorables au transport actif ou encore celle de Vélo-Québec, qui cherche à étendre et à améliorer le réseau cyclable québécois. L'Association pour la santé publique du Québec a aussi entamé un projet, financé par ce Fonds, qui évalue la possibilité d'utiliser les règlements de zonage pour améliorer le paysage alimentaire autour des écoles.

Les orientations proposées par l'INSPQ

L'Institut propose les orientations suivantes pour guider les actions sur l'environnement bâti aux niveaux local, régional et national :

Afin de soutenir l'aménagement et la consolidation d'un milieu bâti favorisant un mode de vie physiquement actif et la prévention des problèmes reliés au poids, l'INSPQ recommande de :

- Favoriser une plus grande densité résidentielle et aménager les quartiers en favorisant la connectivité des rues et l'accessibilité à plusieurs commerces et services localisés près des résidences, de façon à maximiser le **potentiel piétonnier**;
- Favoriser l'accès à des **infrastructures récréatives et sportives sécuritaires**, attrayantes et localisées près des secteurs résidentiels;
- Favoriser l'accès à des **infrastructures de transport actif**, comme les trottoirs et les pistes cyclables. Ces infrastructures devraient être attrayantes et sécuritaires, tout en reliant les résidences, les commerces, les parcs et les divers services;
- Encourager les commerces à orienter leur design autant que possible **pour faciliter l'accès sécuritaire à pied et à vélo** à leurs installations (stationnement sous-terrain, éclairage adéquat, passages piétonniers, mesures d'apaisement de la circulation, etc.).

Afin de soutenir l'aménagement et la consolidation d'un environnement alimentaire favorisant la saine alimentation et la prévention des problèmes reliés au poids, l'INSPQ recommande de :

- **Assurer l'accès sécuritaire à des commerces offrant des aliments sains**, diversifiés et à bons prix (comme les **supermarchés**), particulièrement dans les zones moins bien desservies.

Afin de soutenir le développement ou la consolidation de politiques publiques et mesures touchant spécifiquement l'aménagement du territoire et l'urbanisme, l'INSPQ formule les recommandations suivantes :

- Renforcer la **collaboration entre la santé publique et les municipalités régionales de comtés (MRC)** dans la révision des plans d'aménagement et de développement du territoire et élargir la notion d'impact sur la santé pour tenir compte des dimensions relatives aux habitudes de vie et au poids.
- Recourir le plus souvent possible à des études d'impact sur la santé, qui tiennent compte des répercussions sur les habitudes de vie et sur le poids, lors de **l'élaboration de plans d'aménagement et d'urbanisme** ainsi que lors de la **construction ou de la rénovation d'infrastructures diverses**. Explorer la faisabilité d'inclure une telle mesure dans un texte de loi comme la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.
- Faire explicitement référence dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme à l'impact possible sur la santé, les habitudes de vie et le poids de **l'aménagement du territoire**. Inscire ces préoccupations également dans une nouvelle mouture des orientations du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) en matière d'aménagement du territoire au Québec afin de constituer un exemple de bonnes pratiques.

L'INSPQ recommande finalement d'encourager la recherche sur l'environnement bâti au Québec.

Les références bibliographiques sont disponibles dans l'avis scientifique à l'adresse suivante : www.inspq.qc.ca/publications/default.asp?NumPublication=1108.



EXPERTISE
CONSEIL



INFORMATION



FORMATION



RECHERCHE
ÉVALUATION
ET INNOVATION



COLLABORATION
INTERNATIONALE



LABORATOIRES
ET DÉPISTAGE

RÉALISATION DE LA SYNTHÈSE

Roseline Lambert

Conseillère scientifique en veille stratégique

AUTEURS DE L'AVIS SCIENTIFIQUE

Pascale Bergeron

Agente de planification, programmation et recherche

Stefan Reyburn

Agent de planification, programmation et recherche

COORDINATION SCIENTIFIQUE

Johanne Laguë

Chef d'unité scientifique

Ce document est disponible intégralement en format électronique (PDF) sur le site Web de l'Institut national de santé publique du Québec au : <http://www.inspq.qc.ca>.

Les reproductions à des fins d'étude privée ou de recherche sont autorisées en vertu de l'article 29 de la Loi sur le droit d'auteur. Toute autre utilisation doit faire l'objet d'une autorisation du gouvernement du Québec qui détient les droits exclusifs de propriété intellectuelle sur ce document. Cette autorisation peut être obtenue en formulant une demande au guichet central du Service de la gestion des droits d'auteur des Publications du Québec à l'aide d'un formulaire en ligne accessible à l'adresse suivante : <http://www.droitauteur.gouv.qc.ca/autorisation.php>, ou en écrivant un courriel à : droit.auteur@cspq.gouv.qc.ca.

Les données contenues dans le document peuvent être citées, à condition d'en mentionner la source.

DÉPÔT LÉGAL – 3^e TRIMESTRE 2010
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES CANADA
ISSN : 1919-174X (PDF)
ISBN : 978-2-550-59433-8 (PDF)

©Gouvernement du Québec (2010)