



saines habitudes de vie

Odile Craig, conseillère en aménagement, Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) et **Anne Juillet**, chef d'équipe Aménagement et transports actifs, CEUM

L'URBANISME PARTICIPATIF AU SERVICE DES MUNICIPALITÉS

L'adoption de saines habitudes de vie: l'importance du transport actif

Au Québec, le taux d'obésité a doublé entre 1987 et 2003 chez les adultes et a presque triplé chez les enfants entre 1978 et 2004 (DSP de Montréal dans Guicheteau¹). L'embonpoint et l'obésité frappent durement la société québécoise et il faut y trouver des solutions. Au chapitre des saines habitudes de vie, la marche, le vélo et le transport collectif figurent à la liste des moyens permettant d'augmenter le niveau d'activité physique. Cependant, l'adoption de bonnes habitudes n'est pas qu'une responsabilité individuelle et familiale. Des aménagements urbains et des infrastructures de transport adéquates peuvent grandement faciliter les déplacements actifs agréables et sécuritaires, surtout pour les usagers plus vulnérables comme les aînés et les enfants. Le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) possède une expertise particulière dans l'aménagement participatif de quartiers verts, actifs et en santé. Il partage ici son expertise et sa méthodologie.

Aménager la ville pour tous: pourquoi?

Les jeunes, les aînés et les personnes à mobilité réduite ont des besoins de déplacement particuliers. À titre d'exemple, les aînés ont une vitesse de mobilité plus lente et leur endurance est plus faible. Quant aux jeunes, ils ignorent la signalisation routière et les conventions de la circulation.

De plus, une tranche importante de la population n'a pas accès à un véhicule motorisé. Cette partie de la population (les aînés, les jeunes et les enfants) est donc, d'abord et avant tout, piétonnière. Les municipalités doivent se doter d'infrastructures de transport collectif et actif adéquates pour répondre à leurs besoins et favoriser leur intégration sociale. Dans ce contexte, il faut privilégier, dans les quartiers et au cœur des municipalités, les usagers plus vulnérables, les piétons et les cyclistes (voir **illustration 01**).

Le CEUM propose des pistes de solution pour aménager l'espace public autrement, telles que favoriser la marche et le vélo et encourager les interactions sociales. Pour orienter le développement des quartiers vers des solutions urbaines plus viables, le CEUM a développé sa vision d'un quartier vert; celle-ci a été développée avec les citoyens dans le cadre du projet d'urbanisme participatif Quartiers verts, actifs et en santé (QVAS) (voir **illustration 02**).

L'urbanisme participatif pour transformer les milieux de vie

Depuis 2008, avec le projet QVAS, le CEUM a expérimenté de nouvelles approches participatives de transformation et de conception de l'espace public. Ces expériences illustrent l'approche d'urbanisme participatif proposée par le CEUM, qui conjugue les savoirs citoyens et professionnels. En effet, le succès de ces projets se trouve dans la participation active des citoyens au processus. Cette collaboration permet d'établir une vision commune, de bonifier l'analyse du quartier et les propositions d'aménagement. En somme, elle favorise l'acceptabilité sociale du projet. Quant aux professionnels de l'aménagement et aux élus, leur participation au développement et à la validation du diagnostic et des propositions d'aménagement garantit des réalisations bien adaptées au contexte.

Déjà, nous constatons que ces premières expériences de planification participative, à Montréal et ailleurs au Québec, peuvent nourrir les différentes démarches qu'entreprennent d'autres communautés afin de relever le défi de la concertation dans leurs projets en mobilité durable. Comme en témoignait M. Réal Ménard, maire de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, où se trouve le QVAS Mercier-Est: «Je suis persuadé que cette expérience peut se reproduire ailleurs et il faut s'assurer que ce soit un modèle de mise en valeur de l'espace public [...], que ce soit exporté, [...] que société civile, élus, groupes communautaires et professionnels de la fonction publique acceptent de partager leur expérience dans un travail d'animation collégiale. C'est exigeant, ce n'est pas banal, ce n'est pas facile, mais je pense que ça peut se faire.»

1 GUICHETEAU, Julie et MILLETTE, Louise. *Projets efficaces pour une mobilité durable: facteurs de succès*, Presses internationales Polytechnique. 2012.

illustration 01

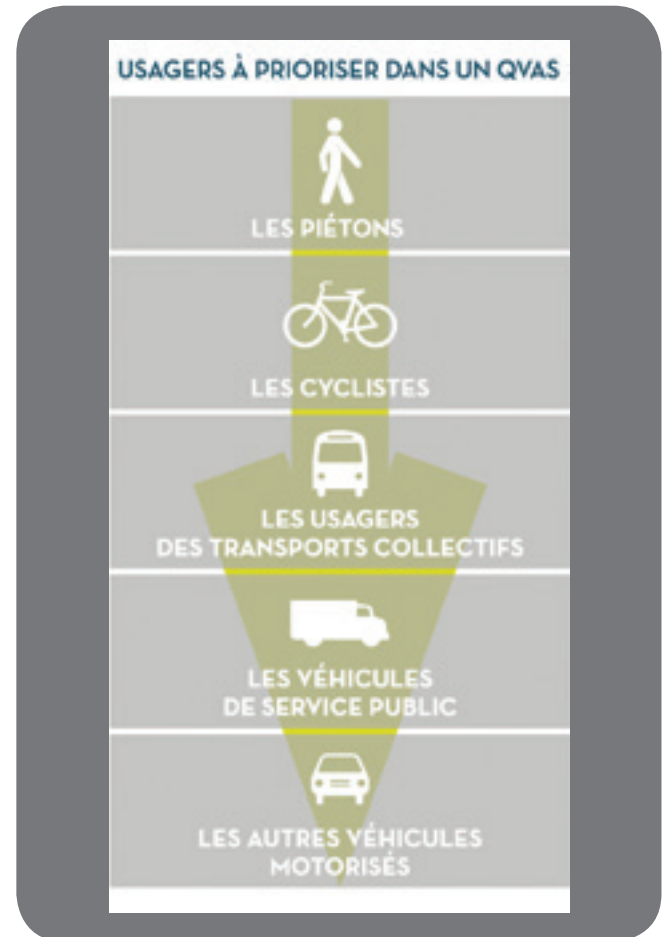


illustration 02



« [...] une tranche importante de la population n'a pas accès à un véhicule motorisé. Cette partie de la population (les aînés, les jeunes et les enfants) est donc, d'abord et avant tout, piétonnière. Les municipalités doivent se doter d'infrastructures de transport collectif et actif adéquates pour répondre à leurs besoins et favoriser leur intégration sociale. »

À chaque phase ses outils

Les politiques familiales municipales et la démarche *Municipalité amie des aînés (MADA)* ont en commun plusieurs objectifs avec les projets du CEUM : l'amélioration des transports et de l'habitat des plus vulnérables, de même que l'engagement social et citoyen. C'est pourquoi plusieurs des outils expérimentés par le CEUM, soit les activités participatives et les enquêtes de terrain, associées aux différentes phases d'un processus d'urbanisme participatif, peuvent nourrir les étapes nécessaires à l'adoption de ces politiques. Par exemple, le diagnostic du milieu correspond aux phases COMPRENDRE et EXPLORER de la démarche proposée par le CEUM, alors que la rédaction de la politique municipale des aînés et de son plan d'action correspond à l'étape DÉCIDER, et la mise en œuvre des actions correspond aux phases AGIR, INAUGURER et ÉVALUER. Dans cette optique, pourquoi ne pas commencer par organiser une marche exploratoire avec des aînés afin de connaître leurs besoins et de les mobiliser ? (voir **illustration 03**)

Ainsi, depuis cinq ans, le CEUM travaille avec les communautés des quartiers de Montréal et des municipalités du Québec. Ces dernières utilisent les outils d'urbanisme participatif en les adaptant à leur contexte. Au fil de ces expériences, à travers des ateliers, des marches exploratoires, des activités citoyennes et des consultations, nous avons rassemblé plusieurs



Soutien offert au regroupement local Grouille-toi le Fjord, municipalité de Ferland-et-Boilleau) : kiosque de consultation à l'étape du portrait-diagnostic pour récolter les observations et l'opinion des citoyens quant à leurs déplacements dans le cœur du village et sur la route 381.

Crédit: Regroupement Grouille-toi le Fjord, issu de *Québec en Forme*.

recommandations afin de guider l'aménagement des espaces publics en faveur des piétons et des cyclistes. Le guide *Pour une ville qui marche* a été conçu pour inspirer le développement de solutions d'aménagement. Que ce soit pour sécuriser la traversée des rues, accroître la visibilité et le confort des piétons ou assurer une densité à échelle humaine, les pistes de solution proposées aideront à savoir par où débiter. □

Pour découvrir les réalisations, les services ou participer aux activités du CEUM, visitez le www.ecologieurbaine.net.

Le CEUM développe et propose des pratiques et des politiques urbaines pour contribuer à créer des villes écologiques, démocratiques et en santé. Les actions du CEUM visent à :

- **encourager la pratique** de l'agriculture urbaine et le verdissement dans les villes;
- **favoriser le partage** de la rue entre tous les usagers;
- **planifier et aménager** des quartiers à échelle humaine;
- **impliquer les citoyens** dans les décisions qui touchent leur milieu de vie.

illustration 03

