

Cette présentation a été effectuée le 17 novembre 2008, au cours de la Rencontre francophone internationale sur les inégalités sociales de santé dans le cadre des Journées annuelles de santé publique (JASP) 2008. L'ensemble des présentations est disponible sur le site Web des JASP, à l'adresse <http://www.inspq.qc.ca/archives/>.



Influence de l'environnement urbain et son potentiel à accroître les déplacements à pied ainsi que les inégalités de santé

Sylvie Miaux Ph. D.
Programme de formation transdisciplinaire en santé publique et des populations
Centre Léa Roback,
Direction de la santé publique de Montréal-
Environnement Urbain et santé

PLAN DE LA PRÉSENTATION

1. Mise en contexte
2. Objectifs de la recherche
3. Terrains retenus
4. Population interrogée
5. Approche méthodologique
6. Les éléments identifiés à partir de l'expérience
7. L'outil de lecture des déplacements piétonniers

1- MISE EN CONTEXTE

- Rapport santé publique 2006 :« le transport urbain une question de santé »
- Les effets de quartiers : (Macyntire sallie et al. 2002; Newman P. et Kenworthy J.R., 1999)
- Effets environnement bâti sur déplacements (Freund, Martin, 2004)
- Walkability, neighbourhood (Pikora, Giles Corti, 2003; Gauvin, 2006; Lenthe, Brug, Mackenbach, 2005; Rossa, 2004))
- Effets environnement sur santé (Frohlic, Corin, Potvin, 2001; Macyntire, 2002; Northridge, 2003)
- Environnement et obésité (Reidpath, Burns, 2002; Lopez-Zetina, Lee et Friis, 2005)
- Aménagement espace urbain et transport actif (Frank, Schmid, 2003)

➔ **Nécessité approfondir recherche sur les déplacements piétonniers**

Questionnement

- 1- Comment la morphologie urbaine peut-elle renforcer les inégalités sociales de santé?
- 2- Comment l'environnement urbain conditionne les pratiques et l'expérience de la marche?
- 3- Qu'est-ce ce qui stimule le choix du parcours?
- 4- Qu'apporte l'expérience dans l'approche opérationnelle des déplacements?

2-OBJECTIFS DE LA RECHERCHE

1. Utiliser l'expérience des piétons pour mieux comprendre leurs parcours dans la ville

- en révélant les éléments clés de l'expérience du déplacement (les marqueurs)
- en révélant les stratégies dans le choix du parcours
- en révélant les comportements vis-à-vis des autres piétons, des cyclistes et des automobilistes

Identifier l'impact des inégalités sociales sur l'expérience de la marche

2-OBJECTIFS DE LA RECHERCHE

2. Mise en place d'un outil de lecture sensible et opérationnel des déplacements piétonniers au service des aménageurs et urbanistes



3- CHOIX DES TERRAINS

Trois arrondissements aux profils différents choisis à partir de différents critères

- modes de déplacements (recensement population 2001, Statistiques Canada),
- répartition des piétons blessés entre 1999-2003 (Cloutier M-C, Morency P.)
- revenu moyen en 2000 des ménages par arrondissement (Statistiques Canada),
- l'existence d'un projet d'aménagement piétonnier dans le plan d'urbanisme
- la forme urbaine,
- les indices de compacité résidentielle et industrielle

Les trois arrondissements retenus :

- **Le Plateau Mont-Royal** (quartier central, déplacements alternatifs)
- **Ville-Marie** (quartier central, déplacements alternatifs – problème narco-prostitution)
- **Anjou** (périphérie en émergence – tendance vers le tout automobile)

4- LA POPULATION INTERROGÉE

- 38 itinéraires dans 3 arrondissements de l'île de Montréal
- parcours à pied réguliers de plus de 15 minutes,
- pour des motifs variés (se rendre au travail, aller chercher les enfants à la garderie, faire son épicerie...).

Mode de recrutement :

- par le biais d'organismes communautaires,
- annonces dans les journaux de quartier, bibliothèques
- des personnes appartenant aux différentes classes d'âge (entre 20 et plus de 70 ans) et au profil socio-économique varié.

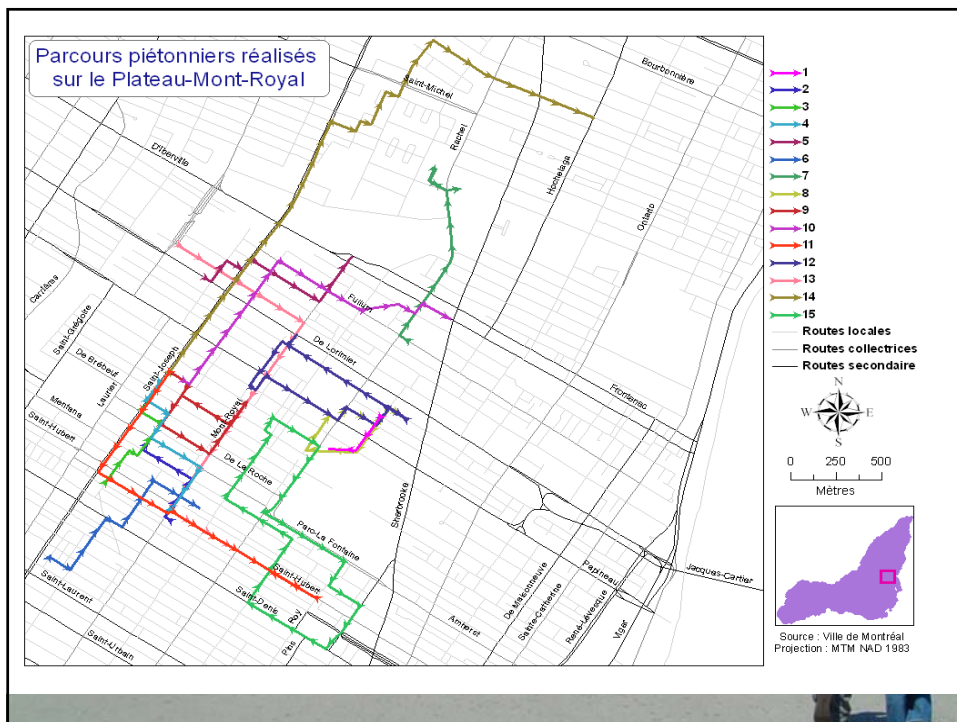
5- APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE : LA MISE EN RÉCIT EN TEMPS RÉEL DU PARCOURS



La méthode des itinéraires

Méthode mise en place par
Jean-Yves Petiteau

**s'inscrit dans un « courant méthodologique »
qui considère « le *citadin* comme doté de
ressources et de compétences, et comme
coproducteur par là de l'espace public ».**





On arrive à la première intersection, là il y a un dépanneur où je peux envoyer les filles toutes seules faire les courses parce que c'est direct et puis il n'y a pas de danger.



C'est ici le grand danger, il n'y a pas d'arrêt sur le coin de rue qui est ici. Avec l'école, il y a beaucoup d'enfants qui traversent, c'est dangereux... L'an dernier ou il y a deux ans, il y a eu un enfant qui s'est fait accrocher par une voiture, ça aurait pu être pire... Il y a un enfant qui vient, il est dans la neige puis il y a des voitures ; souvent on pense que quand il y a une intersection il va y avoir automatiquement un arrêt, il y en a qui ralentissent mais il y en a qui ne ralentissent pas du tout. Je n'aime pas du tout ce coin là.



Il y a un truc aussi que j'avais mentionné l'autre jour, j'avais entendu à la télévision qu'ils allaient renforcer la loi sur la propreté dans la ville. **Là on est chanceux, la neige recouvre les cochonneries qu'il peut y avoir sur la rue,** mais j'ai trouvé cela intéressant parce qu'il y avait une dame qui disait : « c'est bien vous renforcez les lois sur la propreté dans la rue » ils disent « il y a des poubelles alors servez-vous en ! ». Chaque commerce et maison doivent ramasser leurs ordures. L'autre jour j'ai dit « bon, on va les compter les poubelles... » et puis il n'y en a pas de poubelles ! J'ai trouvé ça exagéré... La fille était convaincue, elle disait « il y a des poubelles servez-vous en ! ». **Il n'y en a pas de poubelles...** Sur Mont Royal, il y en a ! Mais ici...

OUTIL DE LECTURE DE L'EXPÉRIENCE PIÉTONNE

1- *Recueil en temps réel de l'expérience du parcours*
MÉTHODE DES ITINÉRAIRES (photographies, vidéo et carte)

2- *Valider le récit du parcours et les illustrations*
RETOUR D'EXPÉRIENCE





OUTIL DE LECTURE DE L'EXPÉRIENCE PIÉTONNE

1- *Recueil en temps réel de l'expérience du parcours*
MÉTHODE DES ITINÉRAIRES (photographies, vidéo et carte)

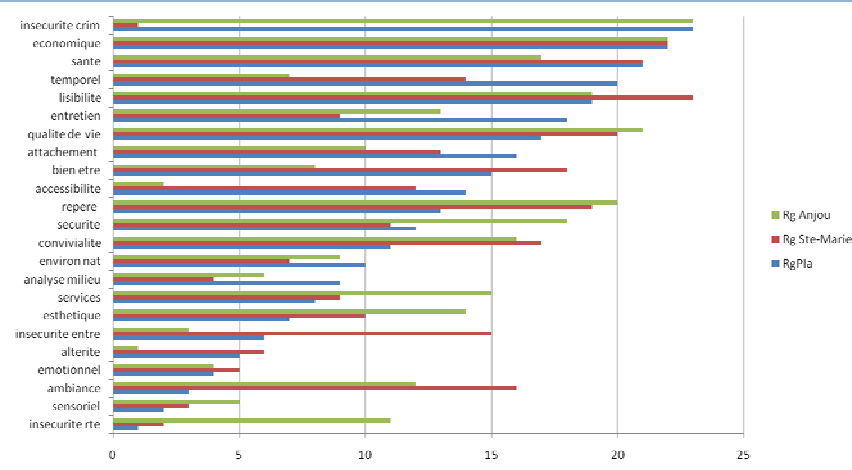
2- *Valider le récit du parcours et les illustrations*
RETOUR D'EXPÉRIENCE

3- *Analyse de chaque itinéraire*
LECTURE EXPÉRIENCE PIÉTON
(Indicateurs, stratégies, limites et qualités de l'espace...)

6- Les éléments identifiés à partir de l'expérience

- Les indicateurs de l'itinéraire
- Les stratégies
- Les limites et qualités de l'espace

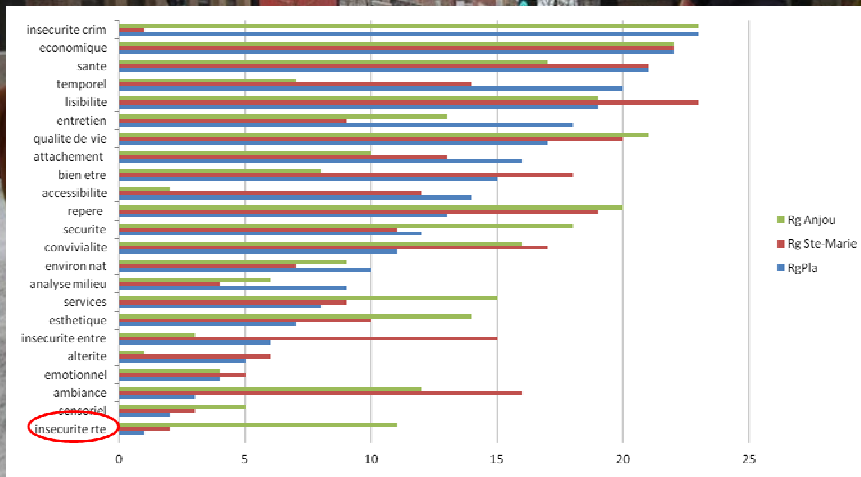
Répartition des indicateurs de l'itinéraire selon l'arrondissement



LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ : TROIS APPROCHES DIFFÉRENTES SUIVANT L'ARRONDISSEMENT

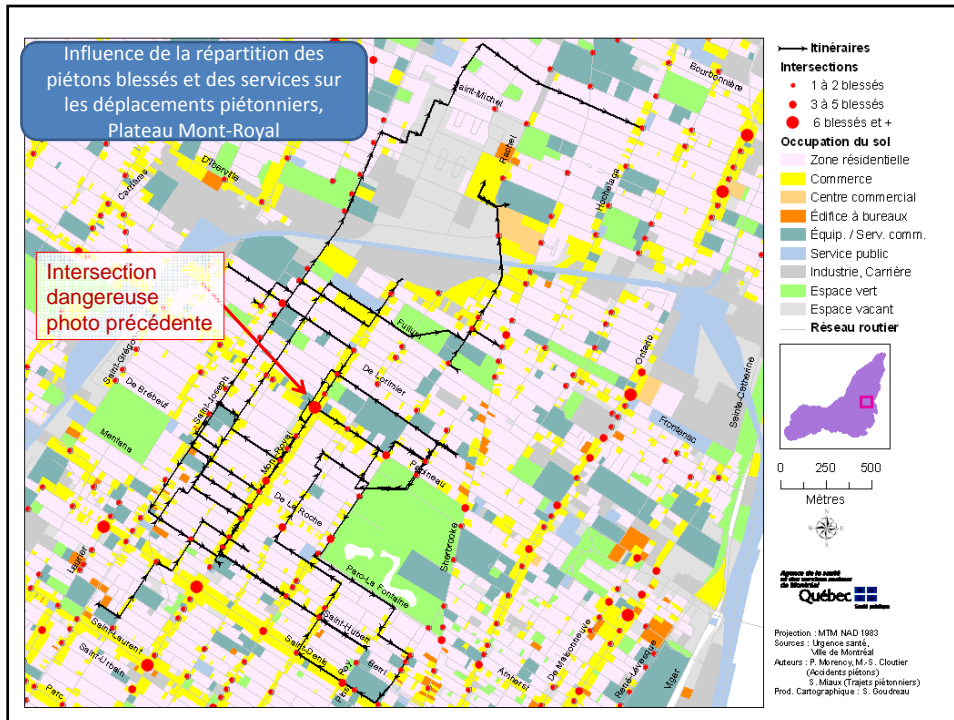


LE PLATEAU MONT-ROYAL SENTIMENT D'INSÉCURITÉ ASSOCIÉ À LA CIRCULATION AUTOMOBILE

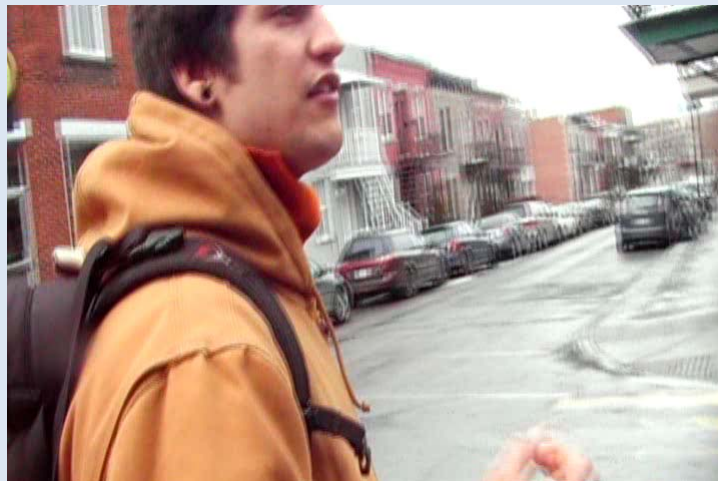


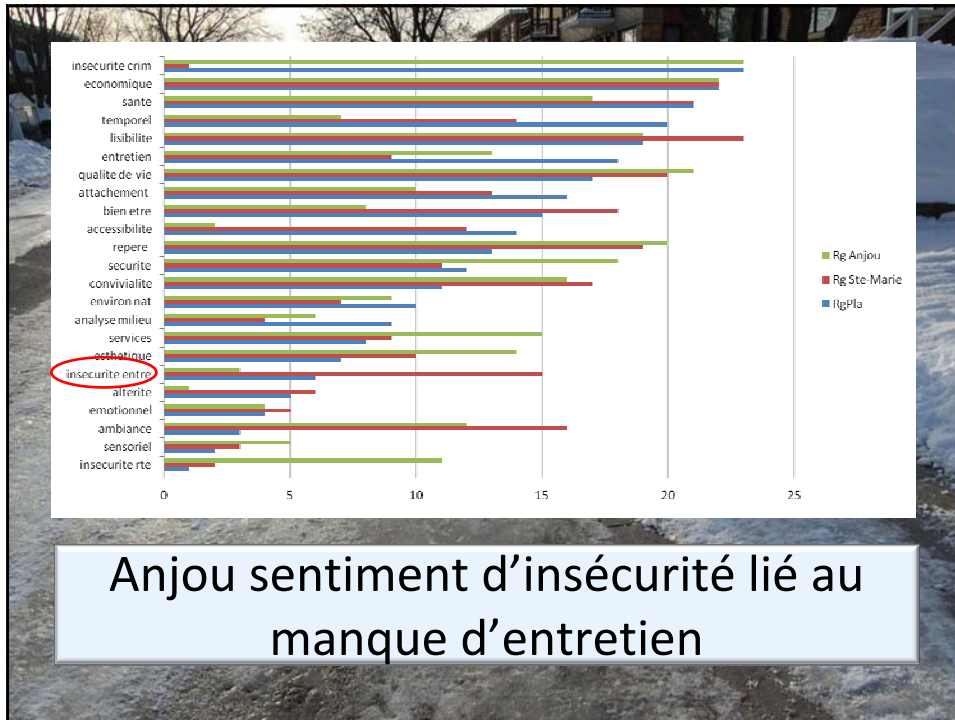
Intersections dangereuses pour les piétons





Passage piétonnier pas respecté

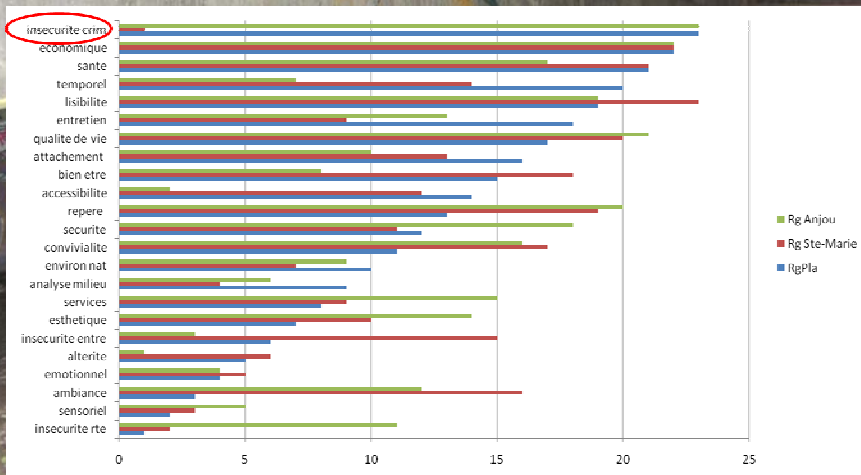




Anjou sentiment d'insécurité lié au manque d'entretien



Ville- Marie : sentiment d'insécurité associé à la criminalité



cacheette



Trois approches différentes du sentiment d'insécurité

-**Le Plateau Mont-Royal** quartier Classe-moyenne – Bobo autrefois ouvrier Est victime de sa position sur l'île de Montréal – **gros axes de circulation** qui font le lien Nord-Sud

⇒ Ce qui explique **importance sentiment insécurité associé à la circulation automobile**

-**Anjou** est une ancienne petite ville qui est devenue un arrondissement de l'île de Montréal où, d'un côté, se développent des résidences pour personnes retraitées de grand standing et, d'un autre côté, subsistent des résidences modestes, des logements sociaux – **forte dépendance automobile**

⇒ **Sentiment d'insécurité associée au manque d'entretien** des zones piétonnes (trottoir) au bénéfice de la chaussée

-**Sainte-Marie** secteur de l'arrondissement Ville-Marie victime de la **narco-prostitution** où domine des logements sociaux. **Peu de prise en compte de l'environnement urbain** (lumière, propreté, mobilier urbain,...)

⇒ **Sentiment insécurité associé à criminalité**, peur de l'agression

⇒ **Sentiment insécurité associé à circulation automobile**

Autres types d'indicateurs



Importance de l'indicateur sensoriel dans tous les arrondissements



Le froid, le vent

Marcher au soleil pour se réchauffer



Ville-marie importance de l'indicateur analyse du milieu

- Connaissance de l'histoire du quartier, de son évolution
- Connaissance des projets, des actions menées par la ville
- Connaissance du milieu communautaire...

Anjou importance de l'indicateur accessibilité



Le marqueur accessibilité deux approches différentes

À Anjou l'accessibilité est davantage associée à l'accès aux services, à l'accessibilité physique aux lieux

Sur le Plateau c'est l'accessibilité à un mode de vie, la marche associée à qualité de vie, la marche comme engagement...

Rq: À quelle accessibilité on se réfère? Difficulté à définir l'accessibilité

Environnement naturel



Esthétique-inesthétique



Altérité



Bien-être



L'indicateur bien être absent du récit des personnes défavorisées

- Le bien être est très présent durant les itinéraires réalisés sur le Plateau notamment chez personnes de classe moyenne
- très peu présent voire absent dans les autres arrondissements

émotionnel



Indicateur émotionnel et santé mentale

- Des émotions qui peuvent mettre l'accent sur des problèmes de santé mentale
 - phobie des transports collectifs
 - phobie des ponts et viaducs
 - peur de l'autre

Chez des personnes en situation précaires :
renforcement des inégalités

⇒ Ça limite mobilité à un espace réduit



Les obstacles qui limitent l'espace piéton



Certains espaces ne sont pas assez éclairés



La présence de nombreux recoins qui rendent les déplacements plus risqués (surtout la nuit)



La présence de parcs de stationnement créé du “vide” et enlaidit l’espace



La circulation est trop dense en tout temps sur certains axes



Certains axes routiers coupent l'accès à des zones agréables



Sainte-Marie quartier qui souffre d'un environnement urbain précaire

- Problème de visibilité (voir et être vu) associé au manque d'éclairage
- De nombreuses cachettes propice aux agressions
- Manque de propreté, d'entretien – lieux peu accueillants
- Présence de grands parkings - vides



La présence de parcs



Les espaces où il n'y a pas d'auto qui circule



La propreté des trottoirs



Types stratégies

- Concernant le choix du parcours



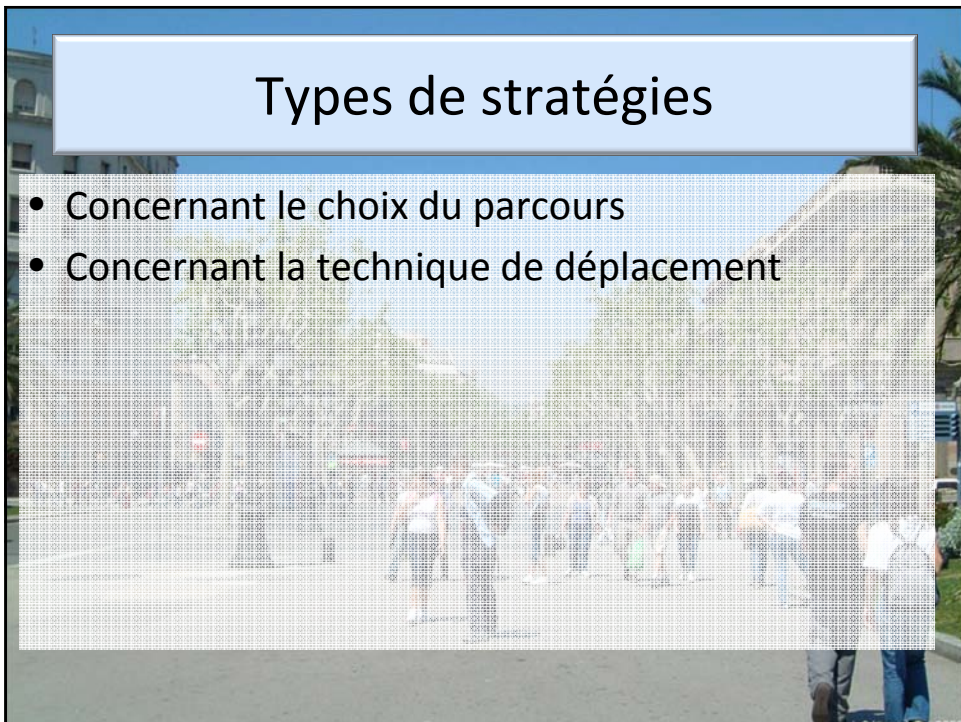


Marcher sur la rue
qui est mieux
dénégée



Types de stratégies

- Concernant le choix du parcours
- Concernant la technique de déplacement

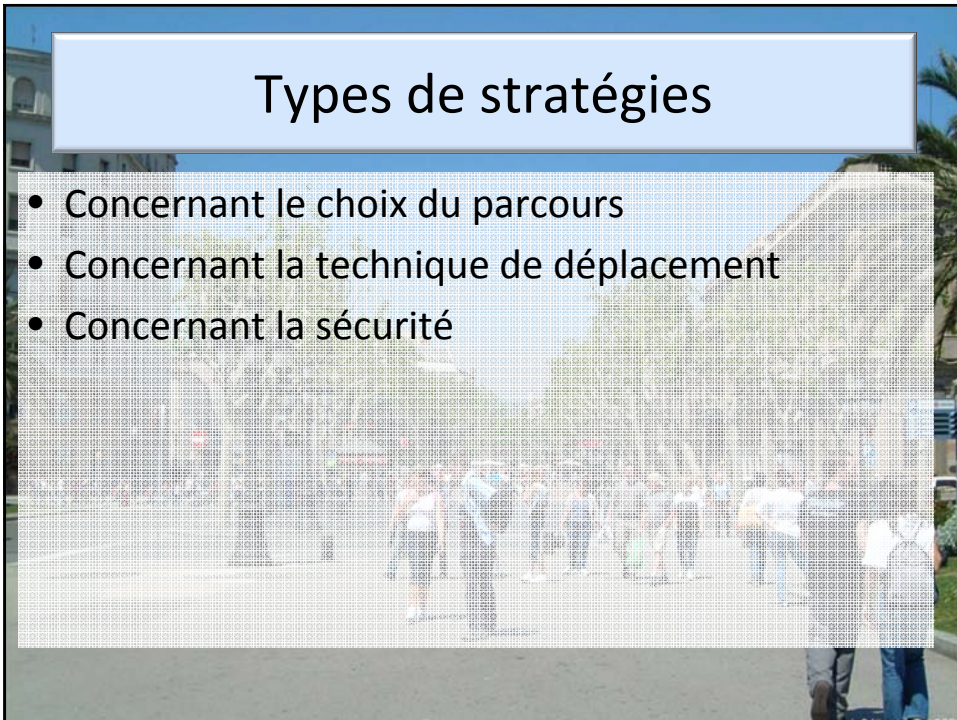


Commencer à traverser quand la lumière est orange pour les voitures afin d'avoir suffisamment de temps



Types de stratégies

- Concernant le choix du parcours
- Concernant la technique de déplacement
- Concernant la sécurité





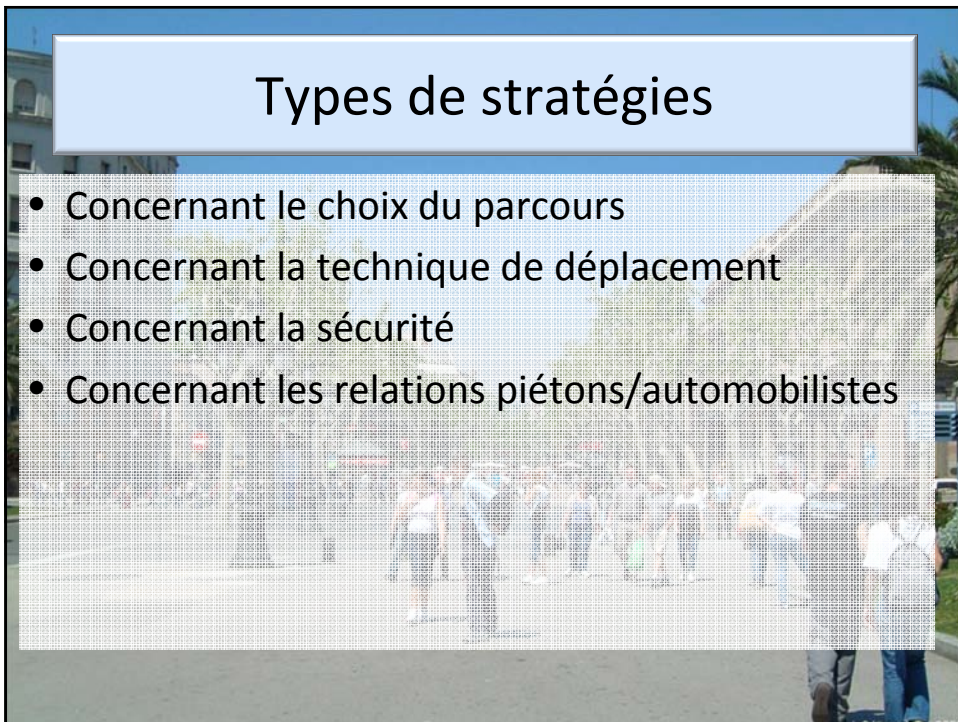
Être à l'affût de
ce qui se passe

Être attentif



Types de stratégies

- Concernant le choix du parcours
- Concernant la technique de déplacement
- Concernant la sécurité
- Concernant les relations piétons/automobilistes



Capter le regard de l'automobiliste



OUTIL DE LECTURE DE L'EXPÉRIENCE PIÉTONNE

1- *Recueil en temps réel de l'expérience du parcours*
MÉTHODE DES ITINÉRAIRES (photographies, vidéo et carte)

2- *Valider le récit du parcours et les illustrations*
RETOUR D'EXPÉRIENCE

3- *Analyse de chaque itinéraire*
LECTURE EXPÉRIENCE PIÉTON
(indicateurs, stratégies, limites et qualités de l'espace...)

4 - *Échange et propositions*
RÉUNION PARTICIPATIVE (à partir de l'analyse discussion avec les urbanistes, techniciens, service de police, chercheurs en santé publique, géographie et urbanisme...)

UN OUTIL D'AIDE À LA PARTICIPATION : L'EXPÉRIENCE QUI RASSEMBLE

La dernière phase approche méthodologique :

La réunion participative

- l'expérience illustrée par la **photographie** et la **vidéo**
- l'expérience pour susciter l'empathie entre les différents acteurs
- pour faciliter l'échange et l'énonciation de propositions concertées

Comment traiter et utiliser l'ensemble de ces données?

Construire une base de données des différents indicateurs
sous forme de grille

7- Outil de lecture des déplacements piétonniers

Mise en place d'une grille de lecture des déplacements piétonniers comme outil au service des urbanistes...

CATÉGORIE INDICATEUR	INDICATEUR SPÉCIFIQUE	ILLUSTRATION	LOCALISATION	ACTEURS	INTERVENTION
ENVIRONNEMENT URBAIN	Esthétique	Photos (itinéraire 2 /20-25)	Carte Rue Fabre intersection Mont-Royal	Urbaniste de l'arrondissement	<i>Nettoyage tags</i>
ACCESSIBILITÉ/LISIBILITÉ	Lisibilité	Vidéo 3	Carte Passage piéton rue Rachel	Policier, ingénieur travaux publics	<i>Marquage intensifié, sensibilisation</i>
VÉCU/RESSENTI	Sensoriel	Photos (itinéraire 4/4-8) Vidéo 5	Carte Rue Iberville entre Ontario et Maisonneuve	Organisme communautaire Service espace vert	<i>Plantation d'arbre</i>

CATÉGORIE INDICATEUR	INDICATEUR SPÉCIFIQUE	ILLUSTRATION	LOCALISATION	ACTEURS	REUSSITE
ENVIRONNEMENT URBAIN	Esthétique	Photos (itinéraire 4 /12-14)	Carte Rue Mont-Royal	Maison de la culture	<i>fresque</i>
ACCESSIBILITÉ/LISIBILITÉ	Sécurité	Vidéo 2	Carte rue Papineau/Rachel	ingénieur travaux publics	<i>Trottoir en saillie</i>
VÉCU/RESSENTI	Sensoriel	Photos (itinéraire 7/9-12)	Carte Rue Christophe Colomb	Service espace vert	<i>Préservation vieux arbres</i>

Localisation et identification des indicateurs de l'expérience piétonne

Comment traiter et utiliser l'ensemble de ces données

- 1- Construire une base de données des différents indicateurs sous forme de grille
- 2- Cartographie interactive des parcours avec localisation et illustration des différents indicateurs

L'outil de lecture sensible et opérationnel des déplacements piétonniers

En collaboration avec l'équipe Environnement urbain et santé

Analyse de l'expérience piétonne (chercheurs, urbanistes, intervenant en santé, piétons...):

- indicateurs,
- stratégies,
- limites et qualités de l'espace...

Evaluation concertée des moyens au service des urbanistes et aménageurs

- Réglement d'urbanisme
- Plan de transport
- Charte des piétons
- orientations plan urbanisme
- Budget des arrondissements

Construction d'un projet d'aménagement de l'espace public concerté