

Mobilisation des acteurs locaux : la démarche CLASP- du diagnostic à l'action

Principaux constats et défis de l'intersectorialité dans la transformation du bâti pour la mobilité active

Céline Gosselin

Lise Gauvin, Louis Drouin, Sophie Paquin, Anne-Sophie Dubé, Anne Pelletier, François Thérien, Sophie Goudreau, Geneviève Lamy, Maude Beausoleil, Marie-Hélène Poirier



GARDER
notre monde
ENSANTÉ

16^e Journées annuelles de santé publique, Montréal, 27 novembre 2012

Agence de la santé
et des services sociaux
de Montréal
Québec

La démarche CLASP

Traduire la **recherche** en **actions** en accélérant l'implantation des **meilleures pratiques** et en partageant les **expériences** de différents centres urbains au Canada en lien avec la **mobilité durable**.



Bâtir un
CANADA EN SANTÉ



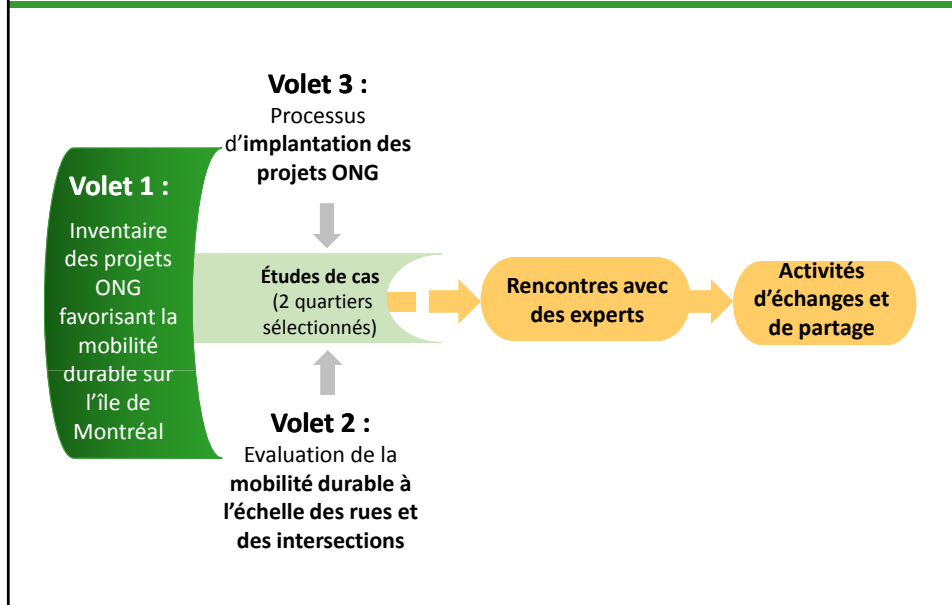
LA CONTRIBUTION MONTRÉALAISE:

**La mobilisation communautaire
dans les projets en environnement
bâti et mobilité durable**

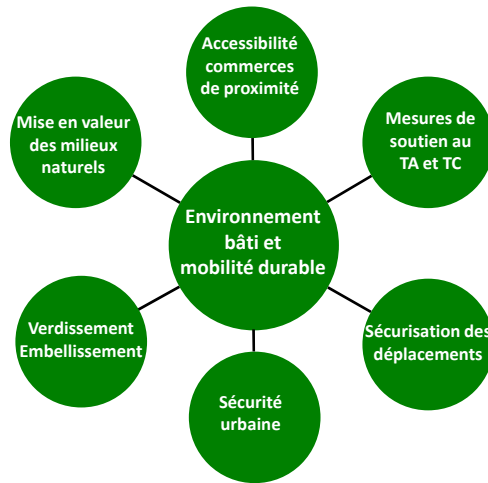
État des connaissances

- Impact du transport sur la santé
- Soutien à la mobilisation communautaire:
 - une stratégie de santé publique pour favoriser la mobilité durable dans les quartiers
- Peu de connaissances sur:
 - Nature, nombre et distribution des projets
 - Contribution potentielle des projets à la mobilité durable locale

Composantes du projet montréalais



Les projets ONG en environnement bâti et mobilité durable



Inventaire des projets ONG favorisant la mobilité durable sur l'île de Montréal : cartographie et fiche

Titre du projet :
Quartier 21 Côte-Saint-Paul

Période :
2005-2008

Statut du projet :
 Projet en cours
 Projet terminé

Arrondissement :
Le Sud-Ouest

Projeteur(s) :
Projet Sud-Ouest

Champs d'action

- Accessibilité à des commerces et services de proximité (incluant marchés publics)
- Transport actif ou collectif (dont : mesures sauf sécurisation)
- Sécurisation des déplacements (piétons et cyclistes)
- Sécurité urbaine
- Verdissement/embellissement (incluant agriculture urbaine)
- Protection et mise en valeur des milieux naturels

Description/Objectif du projet

Projet à plusieurs volets qui vise à soutenir les acquis en matière de développement durable dans le quartier Côte-Saint-Paul et à développer de nouvelles actions en la matière, en s'appuyant sur la mobilisation de la communauté.

Activités prévues et/ou réalisées

- Premier trot-vert de démonstration réalisé sur un édifice public dans le Sud-Ouest
- Projet de Jardin collectif éphémère (à partir de 2006)
- Tenue d'une Rite de quartier sur l'aménagement

Territoire/Sites d'intervention

Arrondissement Le Sud-Ouest :

- Quartier Côte-Saint-Paul dans son ensemble, mais une concentration plus grande des actions dans le secteur Galt (RUE). Le secteur Galt est circonscrit par les rues Monk, de Villiers, Angers, Cartier et le canal Lachine.

Partenaires du projet

- Accès-Cité (projet d'intervention en emploi)
- Arrondissement Le Sud-Ouest
- Citoyens
- Comités/collectifs divers
- Comité régional de l'environnement de Montréal (CRE)
- Écoles du quartier
- Femmes d'activités et d'occupations
- Membres de la Table de concertation de quartier
- Etc.

Ressources de financement

- Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (Quartier 21)
- Ville de Montréal (Quartier 21)

Projet Sud-Ouest | Tél. : 514-768-2708, Site Internet : www.sos21.org
Source : www.sos21.org

- Années de recension: **2006-2010**
- Nombre d'organismes promoteurs : **134**
- Nombre de projets : **183**

Territoire de CSSS

<http://emis.santemontreal.qc.ca/outils/atlas-sante-montreal/resources/les-ong-projets-en-environnement-bati-et-mobilite-durable/>



VOLET 2 :

**Évaluation de la mobilité durable à
l'échelle des rues et des intersections**

Audit de potentiel piétonnier, PPAS

Séance 13h30 – 13 h 50



VOLET 3 :

**Processus d'implantation des
projets ONG**

Méthode

- Études de cas dans 2 quartiers:
 - Centre-Sud et Mercier-Est
- Projets actifs en 2010
- Sources des données:
 - Entrevues semi-directives: ONG et partenaires
- Analyse :
 - Analyse qualitative/thématique, descriptive (entrevues):
 - **Collaboration des acteurs**
 - Analyse stratégique, interprétative (avis d'experts):
 - **Pistes d'action pour maximiser la contribution des projets à la mobilité durable locale**

Indicateurs sociodémographiques, de l'environnement bâti, de mobilité et de santé, Centre-Sud et Mercier-Est et Montréal

	Centre-Sud	Mercier-Est	Montréal
Indicateurs sociodémographiques^a			
Age (%)			
5-14	5.9	19.0	10.5
15-54	70.9	22.8	58.6
55-74	14.7	38.3	18.8
Over 75	4.8	11.9	6.9
% de personnes sous le seuil de faible revenu	33.2	16.9	22.6
Environnement bâti			
Densité résidentielle ^b (Unités d'habitation par hectare)	52.4	26.6	18.4
Mixité des fonctions ^c	0.34	0.12	0.26
Connectivité des rues (Nb d'intersections par km ²)	82.6	63.9	36.2
Espaces verts (m ² /habitant)	6.0	17.9	21.8
Indicateurs de mobilité ^d			
Taux de motorisation des ménages	44.4	75.9	67.9
% déplacements ≤ 2 km en transport actif (24 hours)	54.9	40.7	40.3
Part modale (en pointe am)			
Automobile	40.9	56.5	55.6
Transport collectif	36.6	25.3	25.9
Transport actif (walking, cycling)	20.4	14.3	12.9
Indicateur de santé			
Nb de blessés aux intersections/nb d'intersections (ratio) ^e			
Piétons	0.78	0.27	0.35
Cyclistes	0.78	0.23	0.31

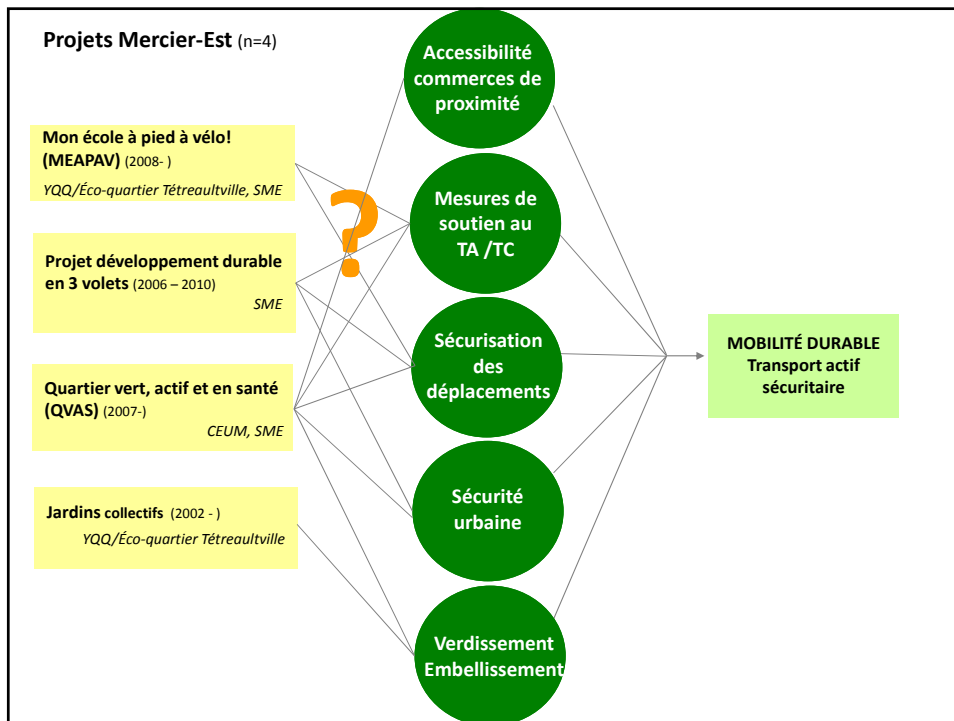
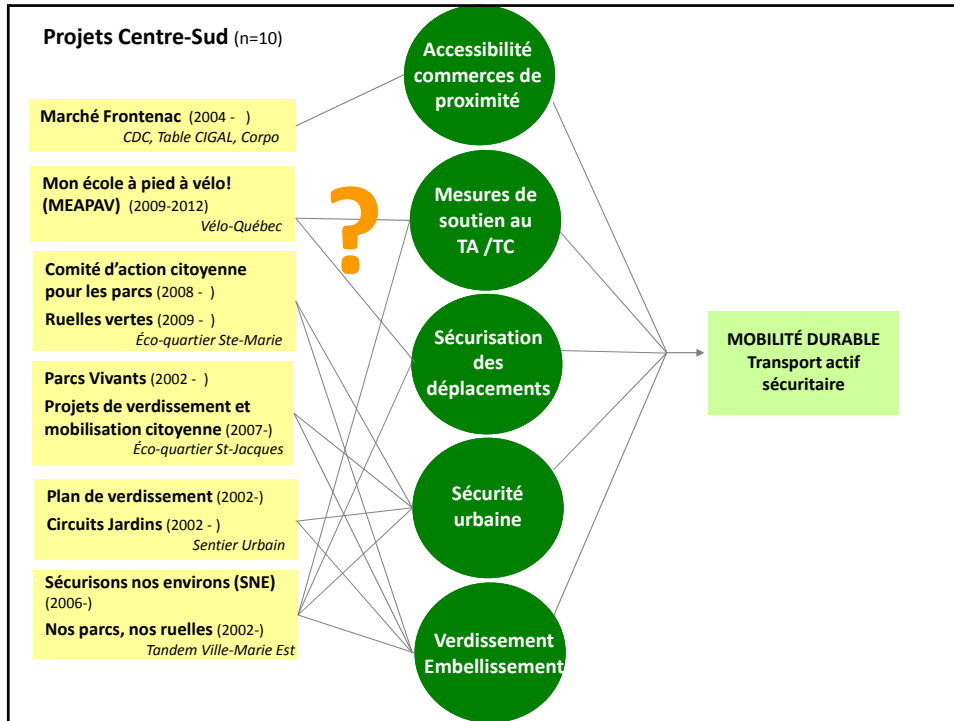
a Statistique Canada, Census, 2006

b Ville de Montréal, Rôle de l'évaluation foncière, 2011

c Indicateur calculé sur la base de 5 catégories d'usage (résidentiel, résidentiel haute densité et commercial, institutionnel, commercial, industriel)

d Enquête Origine-Destination, Agence Métropolitaine de Transport, 2008

e Urgences-Santé, 1999-2008



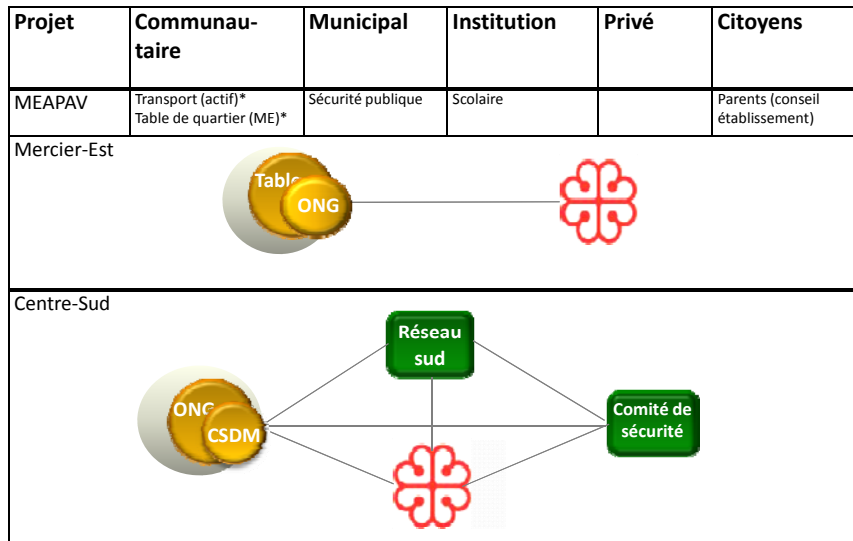
Composition du réseau de collaboration selon le type de projets

Type de Projets	Communautaire	Municipal	Institution	Privé	Citoyens
Planification					
MEAPAV SNE (volet circulation)					
QVAS					
Intervention					
Marché Frontenac					
Verdissement & sécurité urbaine (n=11)					

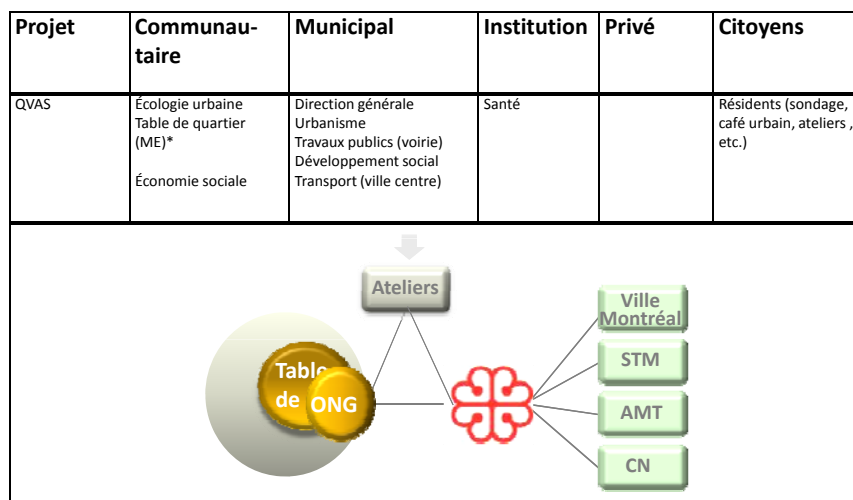
Contribution du réseau de collaboration selon le type de projets

Type de Projets	Communautaire	Municipal	Institution	Privé	Citoyens
Planification					
MEAPAV SNE (volet circulation)					
QVAS					
Implantation					
Marché Frontenac					
Verdissement & sécurité urbaine					

Structure du réseau de collaboration

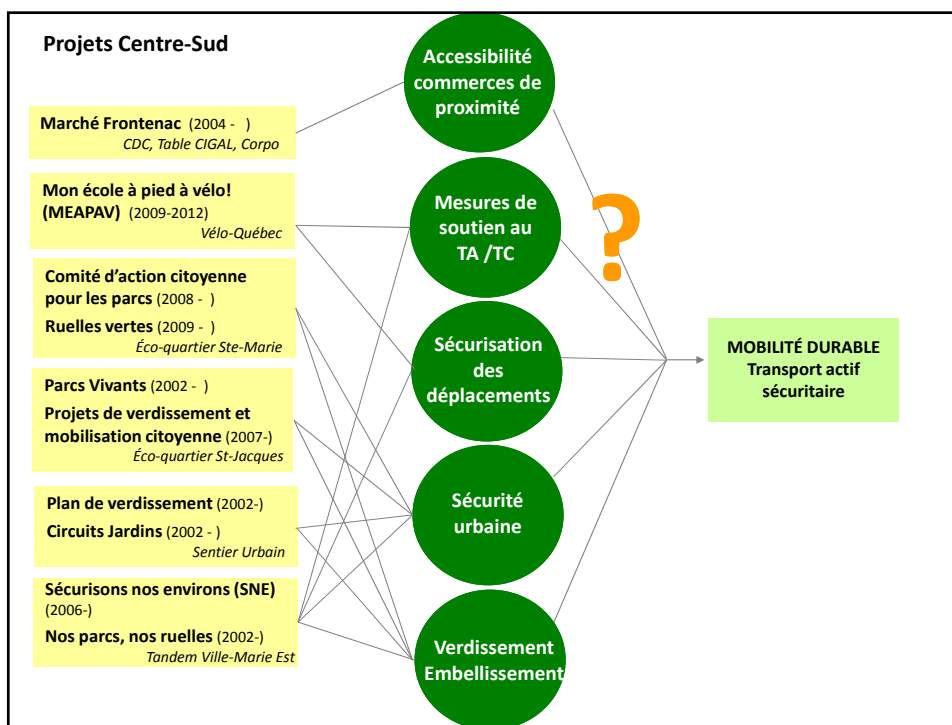


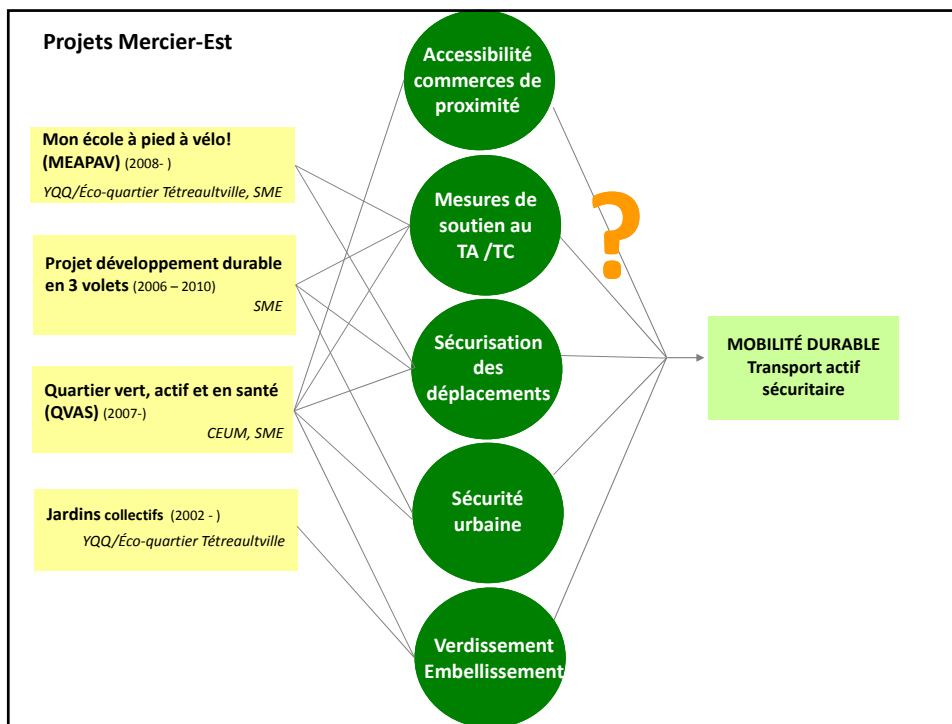
Structure du réseau de collaboration



Facilitateurs et obstacles

Facteurs	Facilitateurs	Obstacles
Intra-organisationnels	Ressources financières Ressources humaines Expertise	Ressources financières Roulement de personnel Temps
Inter-organisationnels	Un partenariat étendu et diversifié Collaboration étroite avec organismes communautaires Collaboration étroite avec les partenaires institutionnels Collaboration étroite avec le partenaire municipal Collaboration avec un partenaire privé Une vision partagée Sensibilisation des fonctionnaires au DD Bénéfice anticipé de la collaboration Flexibilité Un « champion » dans l'organisme partenaire Une coordination efficace	Apprehension face à collaboration avec un partenaire Structure de gouvernance non-optimale Vision divergente Objectifs divergents Différentes cultures Difficulté à vulgariser un savoir spécialisé Circulation information inadéquate Contraintes de temps
Contexte		
politique	Ouverture à la gouvernance participative Une priorité au plan politique	Manque de volonté politique
social	Forte mobilisation citoyenne Pertinence sociale des projets Appui de la communauté	Mobilisation difficile en raison de conditions économiques précaires Acceptabilité sociale
légal		Contraintes règlementaires
autre		





Pistes d'action pour maximiser la contribution des projets à la mobilité durable locale	
Limites	Pistes d'action
Manque de coordination ONG - interventions publiques	<p>Coordonner projets ONG et interventions publiques structurantes sur le réseau routier.</p> <p>Exercice de planification (3 à 5 ans) des travaux sur le réseau routier en cours à la ville et dans les arrondissements;</p> <p>Arrimage des projets ONG avec ces interventions: une occasion de créer des synergies entre l'action publique et communautaire.</p>
Déficit de démocratie participative	<p>Intégrer la consultation publique dans les pratiques des organisations municipales</p> <p>Initier la consultation dès les premières phases du projet</p> <p>Impliquer les citoyens à toutes les étapes.</p> <p>Impliquer les parties prenantes dans l'analyse globale des déplacements sur le territoire (compréhension de la logique des déplacements) comme préalable aux consultations sur des projets spécifiques.</p>
Absence d'intervention sur les déterminants macro	<p>Documenter les incidences dans le quartier des décisions prises au niveau supra-local</p> <p>Organiser l'action politique au niveau national : coalition large</p> <p>Engager un dialogue continu avec les parties prenantes aux différents niveaux de gouvernement.</p>

Conclusion

- L'intersectorialité :
 - un dispositif d'intégration
- Structures :
 - Des réseaux diversifiés (formels & informels, proximaux & distaux)
 - Bien connectés : circulation fluide de l'information
 - Des acteurs en position d'agir
 - Une base citoyenne
- Processus:
 - Un phénomène d'acculturation (le temps)
- Contribution à la mobilité durable locale:
 - Des mécanismes opérationnels (expérimentation de l'approche intégrée)
 - Une adhésion de la population à la vision de mobilité
 - "La transversalité à tous les étages"

Merci de votre attention!