

CAHIER 1

Quartiers verts
actifs et en santé

ENSEMBLE POUR UN QUARTIER VERT

Initiative Quartier vert, actif et en santé





INITIATIVE QUARTIERS VERTS, ACTIFS EN SANTÉ

1.1	LE CONTEXTE DU PROJET	1
1.2	LES OBJECTIFS DE L'INITIATIVE ET DES PROJETS PILOTES	2
1.3	LA VISION DE QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ DU CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE.....	3
1.4	QU'EST-CE QU'UN QUARTIER FAVORABLE AUX TRANSPORTS ACTIFS?	5
1.5	LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT	5
1.6	LES ORIGINES DU PROJET DANS MERCIER-EST	6
1.7	LE PARTENARIAT	6
1.8	LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU QUARTIER	7
1.9	LA CULTURE DE PARTICIPATION CITOYENNE	8
1.10	CONJUGUER LES SAVOIRS CITOYENS ET LES SAVOIRS SPÉCIALISÉS	10
1.11	LES PROBLÉMATIQUES LOCALES	10
1.12	UNE DÉMARCHE PARTICIPATIVE EN TROIS PHASES : COMPRENDRE, EXPLORER, DÉCIDER	11

1.1 LE CONTEXTE DU PROJET

Le 20 novembre 2008, le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CÉUM), en partenariat avec la Coalition québécoise sur la problématique du poids (Coalition Poids), obtenait l'appui de la Société de gestion du Fonds pour la promotion des saines habitudes de vie et de l'Agence de la santé publique du Canada afin de mener l'initiative Quartiers verts, actifs et en santé (QVAS).

Le but à long terme de l'initiative QVAS est de repenser l'aménagement urbain de manière à le rendre favorable aux transports actifs, en portant une attention particulière aux déplacements des jeunes.

Pour ces deux institutions, l'intérêt envers la démarche réside, entre autres, dans le potentiel de « transférabilité » des résultats de l'expérience dans d'autres villes québécoises et canadiennes.

L'initiative QVAS comporte trois volets :

- 1) **Production de documents de référence** qui présentent des solutions d'aménagement éprouvées à Montréal, au Québec et ailleurs dans le monde afin de favoriser les transports actifs et la création d'espaces publics conviviaux et écologiques;
- 2) **Plaidoyer en faveur des aménagements propices aux transports actifs** par la présentation de conférences publiques, l'émission de communiqués de presse, la participation à des consultations publiques, etc.;
- 3) **Accompagnement de cinq communautés locales de Montréal dans la planification participative de Quartiers verts, actifs et en santé**, à titre de projets pilotes visant à démontrer la faisabilité d'aménager des quartiers favorables aux transports actifs. Ce volet consiste en l'accompagnement, par le CÉUM, de cinq communautés locales dans la réalisation d'un plan de Quartier vert, actif et en santé local.

1.2 LES OBJECTIFS DE L'INITIATIVE ET DES PROJETS PILOTES

OBJECTIFS GÉNÉRAUX DE L'INITIATIVE

La stratégie développée par le CÉUM et la CQPP afin d'initier des changements en faveur des piétons et des cyclistes se décline en cinq objectifs qui seront poursuivis tout au long des deux années que durera le projet.

Sensibiliser aux problèmes liés aux aménagements inadéquats

Informar des solutions potentielles à privilégier

Démontrer la faisabilité d'aménager des quartiers favorables au transport actif par des projets pilotes de planification de *Quartiers verts, actifs et en santé*

Susciter la volonté politique nécessaire au changement

Amorcer un changement des pratiques professionnelles

OBJECTIFS DES PROJETS PILOTES

Le volet des projets pilotes vise principalement à démontrer la faisabilité d'aménager des Quartiers verts, actifs et en santé dans lesquels les résidants, travailleurs, clients et visiteurs opteraient pour la marche et le vélo pour leurs déplacements utilitaires. Pour agir en cohérence avec la mission et les valeurs du CÉUM, la planification de ces Quartiers verts, actifs et en santé devait se faire de manière participative.

Le projet mené dans Mercier-Est, en collaboration avec Solidarité Mercier-Est et l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve est l'un des deux premiers projets pilotes réalisés à Montréal. Ce plan a été élaboré à la suite à une démarche participative et collaborative qui visent quatre objectifs :

1

DRESSER UN PORTRAIT EN TERMES DE CONTRAINTES ET DE POTENTIELS AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS

2

ÉTABLIR LA VISION LOCALE DU QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ

3

EXPLORER LES SOLUTIONS D'AMÉNAGEMENT À PARTIR DES PROBLÈMES IDENTIFIÉS ET DE LA VISION FORMULÉE

4

INTÉGRER CES RECOMMANDATIONS DE MANIÈRE COHÉRENTE DANS UN PLAN DE QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ, PRINCIPAL PRODUIT DES PROJETS PILOTES.

Ce plan devient l'outil privilégié pour l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve dans la création progressive du Quartier vert, actif et en santé de Mercier-Est.

Notons que ce document est réalisé en tenant compte des désirs de la communauté. Comme pour tout autre plan d'aménagement communautaire, la réalisation des actions proposées devra mettre à contribution des acteurs à différentes échelles. Les citoyens de Mercier-Est, les organisations de la société civile, les instances gouvernementales de tous les paliers et les acteurs des secteurs économiques et institutionnels portent une part de responsabilité quant à la mise en œuvre de ce plan d'aménagement.

Enfin, il est à noter que le projet porte un accent particulier aux besoins des jeunes. Ces derniers sont de moins en moins nombreux à se déplacer de manière active pour leurs activités quotidiennes, des habitudes de vie qui ont des effets excessivement néfastes sur leur santé. Nous prenons pour acquis qu'un quartier sécuritaire pour les jeunes le sera également pour l'ensemble de la population.

1.3 LA VISION DE QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ DU CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE

Nous proposons une vision de Quartier vert, actif et en santé composée de six principes pour orienter le développement des quartiers vers des solutions urbaines plus viables. Cette vision holistique met l'accent sur l'espace public; elle comprend à la fois des éléments ayant trait à l'aménagement physique, au bien-être, à la cohésion sociale ainsi qu'aux processus de planification et de prise de décision.

RUES ET ESPACES PUBLICS POUR TOUS



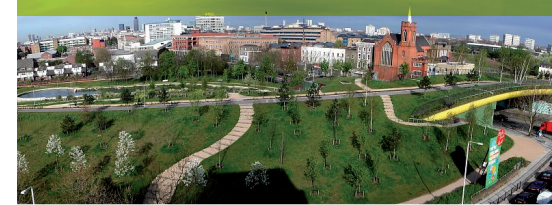
Le premier principe soutient que l'aménagement urbain et les systèmes de transport doivent être pensés pour les personnes plutôt que pour les automobiles et ainsi favoriser la mobilité des personnes avant la fluidité automobile. Il est grand temps de privilégier les besoins des personnes au moment de la planification et du développement des quartiers, et de voir les rues comme des espaces publics à partager entre tous leurs usagers, qu'ils soient à pied, sur roue (vélo, patins à roues alignées, trottinette, planche à roulettes), en transport en commun ou en voiture. Rééquilibrer le partage des voies publiques permettrait d'améliorer cet espace qui nous appartient collectivement pour créer des lieux de rencontre. Nous proposons trois pistes d'action : 1) Réduire l'espace alloué aux voitures, 2) Créer plus d'endroits à accès limité aux voitures puis 3) Créer des places publiques accessibles, dynamiques et adaptées aux désirs d'une variété d'utilisateurs.

MODES DE DÉPLACEMENT ACTIFS ET SÉCURITAIRES



Dans un Quartier vert, actif et en santé, la priorité est accordée aux transports actifs. L'aménagement d'un tel quartier se fait dans une perspective de connectivité des «itinéraires actifs». L'agencement des rues et des pistes cyclables offre une multitude de parcours minimisant les détours et incite grandement à la pratique des modes actifs de déplacement. Les autres infrastructures cyclables telles que les stationnements à vélo doivent également être omniprésentes. Il est impératif de sécuriser l'environnement urbain et de l'adapter davantage aux piétons et aux cyclistes par des aménagements physiques et une signalétique afin de rendre l'espace agréable à fréquenter et de diminuer l'exposition aux risques d'accident.

AMÉNAGEMENTS NATURELS ET ÉCOLOGIQUES



Créer des Quartiers verts, actifs et en santé passe aussi par le lien entre l'urbanité et l'écologie. Verdir les quartiers en y augmentant le nombre de végétaux procure plusieurs bénéfices environnementaux et sanitaires, en plus des bienfaits esthétiques qui ont des effets non négligeables sur la santé mentale. Ce n'est pas tout d'offrir un espace public aux gens; si celui-ci n'est pas agréable et exempt de nuisances il y aura l'absence du sentiment de bien-être, ce qui aura un impact direct sur son utilisation. Intégrer la végétation appropriée et l'aménagement paysager écologique dans le design urbain ouvre la porte à des mesures novatrices pour apaiser la circulation, réduire les effets des îlots de chaleur urbains, économiser de l'énergie ou embellir les quartiers. Revitaliser l'espace public en fournissant plus d'environnements récréatifs naturels aux enfants et aux jeunes est un autre moyen de dynamiser le quartier, de contribuer à la santé des enfants et d'offrir à beaucoup de citoyens un contact avec la nature qu'ils ont trop peu fréquemment pour plusieurs citoyens.



SENTIMENT D'APPARTENANCE ET ESPRIT DU LIEU



Plusieurs facteurs contribuent à donner un caractère typique aux lieux. L'esprit du lieu d'un quartier repose sur des éléments tels l'héritage naturel ou architectural, l'histoire unique d'une communauté ou la dynamique sociale établie. Le patrimoine urbain est souvent cher aux résidents d'un quartier ou d'une ville. Valoriser la richesse et l'esprit distinctif d'un lieu pour en tirer une fierté est un bon moyen d'engager les résidents dans le développement, l'aménagement et l'entretien de leur quartier.

PARTICIPATION INCLUSIVE DE LA COMMUNAUTÉ



Nous croyons que les Quartiers verts, actifs et en santé doivent être conçus pour et avec les citoyens qui les habitent. Il est donc important de renforcer la capacité des résidents à influencer l'évolution de leur quartier. Une attention particulière doit être portée à l'inclusion des groupes et des individus qui n'ont pas l'habitude de participer aux processus de planification de leur milieu de vie. Chacun devrait pouvoir participer au processus et se sentir à l'aise d'assumer le rôle qui lui revient. Ainsi, en plus des résidents de tous les groupes sociaux et de toutes les tranches d'âges, l'inclusion des entreprises qui fleurissent sur le territoire est à rechercher pour assurer l'adhésion de chacun à une vision commune du Quartier vert, actif et en santé et à sa pérennité.

VISION DE « VIVABILITÉ » À LONG TERME



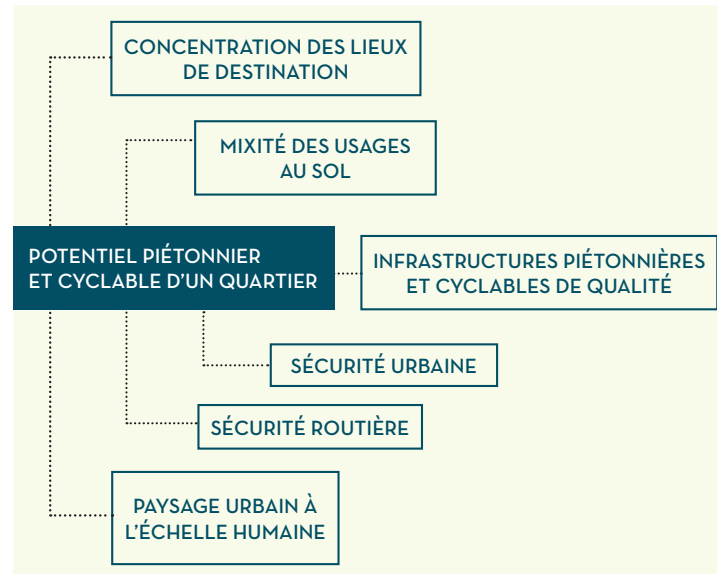
La notion de « vivabilité » renvoie à la qualité de vie globale d'un quartier, à la forme naturelle et bâtie de celui-ci, ainsi qu'à la manière dont on y vit et l'occupe. La mixité des fonctions, la densité, la proximité des commerces et autres services ainsi que la qualité des aménagements urbains en sont des facteurs déterminants.

Les villes inspirantes sur le plan de l'aménagement urbain, telles que Copenhague au Danemark ou Curitiba au Brésil, ont réussi leur pari en se dotant d'une vision traduisant les aspirations à long terme de la population afin d'orienter leurs actions. Elles ont ensuite élaboré un plan d'action qu'elles ont mis en œuvre progressivement de manière à se rapprocher, année après année, de la vision établie. Une telle démarche ne peut se concrétiser sans un leadership politique fort, assuré par des élus visionnaires disposés à prendre des risques.

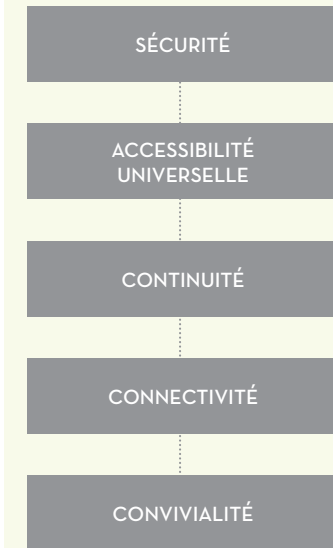
1.4 REPENSER L'AMÉNAGEMENT URBAIN EN FAVEUR DES TRANSPORTS ACTIFS

Dans un Quartier vert, actif et en santé, la priorité est accordée aux transports actifs. De nombreux éléments de l'environnement bâti ont un impact sur les choix modaux des résidents d'un quartier. La présence d'infrastructures de déplacements actifs continues et sécuritaires joue évidemment un rôle décisif mais la concentration des facteurs de «marchabilité» sur un même parcours a également une influence considérable.

Éléments de l'environnement bâti qui favorisent les modes de déplacement actifs



Caractéristiques des infrastructures piétonnières et cyclables de qualité



1.5 LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

Pour arriver à repenser l'aménagement urbain en faveur des piétons et des cyclistes conformément aux principes de la vision Quartier vert, actif et en santé énoncés précédemment et ainsi orienter le développement des quartiers vers des solutions urbaines plus viables, quatre objectifs d'aménagement ont été ciblés.

→ Revoir le partage de l'espace public, incluant la rue, pour favoriser les déplacements des piétons et des cyclistes et permettre une cohabitation plus harmonieuse de ses différents usagers.

→ Sécuriser les parcours piétonniers (trottoirs et intersections) et cyclables afin de les rendre continus, conviviaux et universellement accessibles.

→ Accroître l'accessibilité aux lieux d'intérêt, dont les espaces verts et de loisir, par des modes de déplacement actifs et par la connectivité des différents pôles.

→ Concevoir des aménagements susceptibles d'accroître la fierté envers le quartier et le sentiment d'appartenance à celui-ci par des interventions (embellissement, verdissement) valorisant le caractère distinctif de ce dernier et l'animation des espaces publics.

1.6 LES ORIGINES DU PROJET

La proposition de Solidarité Mercier-Est a été retenue pour sa pertinence, la démonstration claire des besoins en aménagements en transport actif, la solidité de l'organisme, l'analyse déjà avancée des enjeux d'aménagement urbain du quartier ainsi que la forte mobilisation citoyenne à la suite d'un appel de propositions lancé par le CÉUM et la CQPP en janvier 2009. Le comité aviseur de la démarche RUI constitue le comité de suivi local. Les membres de ce comité, regroupant des représentants de divers organismes ainsi que des citoyens engagés dans les questions d'aménagement du quartier, assurent une bonne représentativité des divers acteurs du quartier et bonifient la démarche par leur connaissance du territoire.

La proposition établissait quatre cibles prioritaires :

1

L'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

2

LA RÉDUCTION DU SENTIMENT D'INSÉCURITÉ
(INSÉCURITÉ RÉELLE ET PERÇUE);

3

L'OPTIMISATION DU POTENTIEL PIÉTONNIER

4

LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX DE TRANSPORT
EN COMMUN ET DE TRANSPORT ACTIFS

1.7 LE PARTENARIAT

La démarche de planification d'un Quartier vert, actif et en santé se veut intersectorielle ; elle regroupe des acteurs des milieux municipal et communautaire ainsi que des citoyens. Depuis plusieurs années, de nombreux organismes du quartier œuvrent à la promotion du transport actif par l'entremise de diverses démarches. Celles-ci s'inscrivent essentiellement dans quatre grands thèmes :

- le réaménagement de la voie ferrée désaffectée du CN,
- un plan d'intervention en transport actif pour les zones scolaires,
- la diminution du camionnage sur la rue Notre-Dame Est,
- l'aménagement du cœur commercial Hochelaga-Des Ormeaux.

Le projet Quartier vert, actif et en santé est une occasion de mettre en commun les résultats et d'engager tous ces acteurs et les pouvoirs municipaux autour de cibles réalistes, précises et continues afin de compléter et de concrétiser les différentes démarches antérieures.

« Nous croyons que le projet agira comme un catalyseur dans la mesure où il attirera l'attention sur les besoins et le dynamisme du quartier. »

(Solidarité Mercier-Est,
proposition de projet QVAS, 2009)

Le Plan de Quartier vert, actif et en santé de Mercier-Est est le résultat d'un partenariat entre trois organismes dont les rôles sont :

Solidarité Mercier-Est

Assurer le suivi et la promotion du projet en collaboration avec le comité local, assurer la mobilisation des citoyens et des acteurs locaux, collaborer à la planification et à l'animation des activités, assurer le suivi de la mise en œuvre du plan Quartier vert, actif et en santé.



Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

Transmettre les données pertinentes à l'analyse du territoire, participer à l'élaboration des scénarios d'aménagement en assurant un soutien technique, assurer le suivi auprès d'acteurs municipaux clés et la prise en compte des recommandations pour les futurs travaux.



Centre d'écologie urbaine de Montréal

Accompagner la communauté dans la mise en branle d'un processus participatif de planification de Quartier vert, actif et en santé tant en matière d'aménagement urbain durable que de participation citoyenne.



1.8 LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU QUARTIER

Quartier péricentral et enclavé de l'est de Montréal, Mercier-Est est aux prises avec une difficile cohabitation des zones résidentielles et industrielles et des grands axes de transport routier. La perte d'une grande superficie de son noyau historique, partiellement rasé lors de la construction du pont tunnel Louis-Hyppolite-LaFontaine dans les années 1960, a fragilisé la vie du quartier. Il est ressorti de la seconde phase de son développement, à l'ère du « tout-à-l'auto », avec une densité faible à moyenne et caractérisé par une forte concentration d'arbres et d'espaces verts.

Une démarche de revitalisation urbaine intégrée (RUI) est en cours depuis 2005 à Mercier-Est. Le secteur retenu par les acteurs locaux pour développer un Quartier vert, actif et en santé correspond aux limites du territoire de revitalisation urbaine intégrée. Il est bordé par la rue Hochelaga au nord, le fleuve Saint-Laurent au sud, l'autoroute 25 à l'ouest et la rue George V, soit la limite administrative entre la ville de Montréal et celle de Montréal-Est, à l'est.



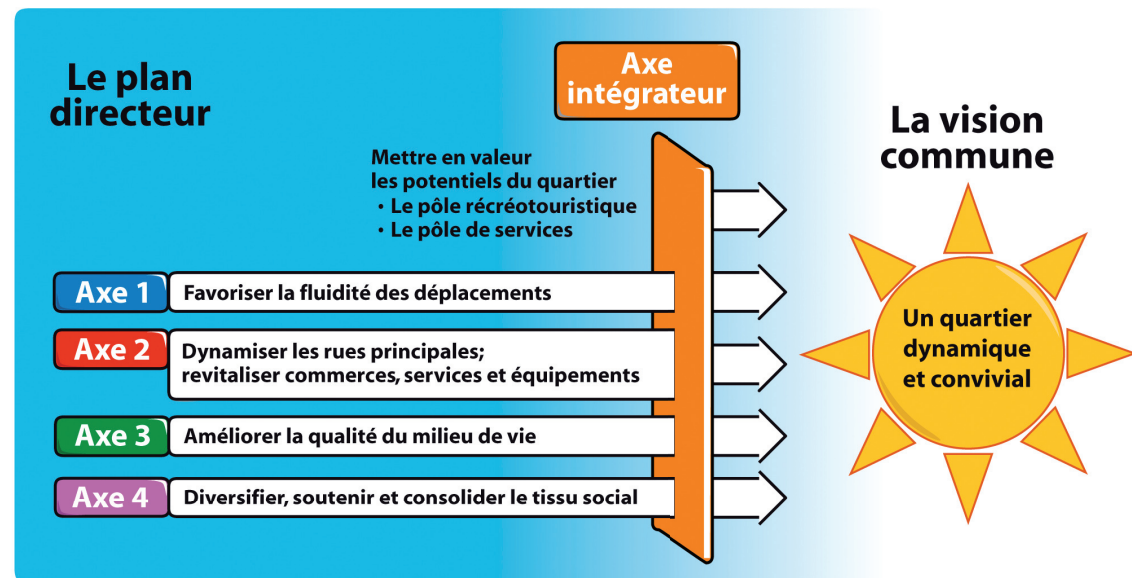
1.9 LA CULTURE DE PARTICIPATION CITOYENNE LOCALE

Premier quartier de Montréal désigné « Quartier en santé », Mercier-Est est depuis plus de 20 ans fortement reconnu pour la mobilisation de ses organismes, de ses institutions et de ses élus et avant tout, pour la mobilisation de ses citoyens. La table de quartier Solidarité Mercier-Est (SME), créée en 2001 par la fusion de *Mercier-Est quartier en santé* et de la *Table de concertation des organismes communautaires de Mercier-Est*, a appuyé ce mouvement de mobilisation et est rapidement devenu le cœur de la concertation dans le quartier. La mobilisation des citoyens a aussi été grandement bonifiée par le virage citoyen de la table amorcé en 2003 en privilégiant des concertations territoriales, c'est-à-dire de voisinage, plutôt que sectorielles.

L'orientation citoyenne de Solidarité Mercier-Est s'est consolidée par une collaboration avec le Centre Saint-Pierre par l'initiative *Agir dans son milieu*, qui vise le développement des pratiques innovatrices en matière de participation citoyenne, de concertation et de revitalisation urbaine. À partir de 2003, SME a organisé pour les citoyens plusieurs sessions de formation et des cafés urbains afin de mieux les intégrer à la vie du quartier. Cela a permis aux citoyens du quartier n'ayant qu'une vague connaissance des enjeux de développer leur vision et leur réflexion. Suite aux concertations territoriales et à ces formations, le premier Forum quinquennal de Mercier-Est, intitulé *Agir pour mon quartier*, a eu lieu en mai 2005. La participation de plus de 150 personnes, dont 41% de résidents, a permis de dégager six orientations de développement guidant la vision et les actions de SME.

Depuis ses débuts, la concertation est marquée par une réflexion collective sur la revitalisation du quartier Mercier-Est et sur les enjeux d'aménagement, notamment dans la portion sud du quartier. L'enclavement du quartier, la revitalisation de la rue Notre-Dame et de la promenade Bellerive, la desserte de transport collectif, la voie ferrée, les réseaux de pistes cyclables, la revitalisation des secteurs Saint-Victor et Saint-François, le centre récréosportif, l'aménagement du parc-école Boucher-De La Bruère, l'offre insuffisante pour les loisirs ainsi que la pénurie de commerces de proximité sont des enjeux qui préoccupent les citoyens et les organismes du quartier depuis de nombreuses années.

En 2005 également, une démarche de revitalisation urbaine intégrée (RUI) pour le secteur sud du quartier Mercier-Est a été initiée par l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Portée par Solidarité Mercier-Est, cette démarche vise la mise en place d'une approche permettant de créer des milieux de vie dynamiques et agréables par le biais d'interventions concertées. Encore une fois, les citoyens se trouvent au cœur de la concertation de quartier. Après une année de consultation et de concertation du milieu, quatre (4) axes d'intervention ont été déterminés ainsi qu'un axe intégrateur pour encadrer le plan d'intervention de la démarche RUI :



Source : Solidarité Mercier-est, plan directeur de revitalisation urbaine intégrée, 2007

1.9 LA CULTURE DE PARTICIPATION CITOYENNE LOCALE (SUITE)

Pour financer certains projets de développement dans le sud du quartier, le fonds Agir ensemble a été créé. Action communautaire et projets citoyens sont ainsi appuyés financièrement via la démarche RUI. La production du document Boussole pour Mercier-Est par l'Atelier d'histoire de la Longue-Pointe, le réaménagement du parc-école Boucher-De La Bruère et le projet d'agriculture urbaine Paysage Solidaire de l'organisme Y'a quelqu'un l'aut'bord du mur sont des exemples de projets appuyés par le fonds. Ces projets sont tous des initiatives de quartier dont le moteur principal est l'implication citoyenne.

Afin de mettre en œuvre les orientations de développement et les priorités d'actions de la démarche RUI, des comités d'action sur des enjeux spécifiques ont été créés. Constitué de citoyens et d'organismes du quartier, un de ces comités se penche sur les enjeux du transport dans le sud du quartier en abordant les questions du transport collectif et de marchandises, des automobiles, des pistes cyclables, des passages piétonniers, de l'ouverture de la voie ferrée, du projet de Viabus, etc.

Dès janvier 2006, le comité d'action sur le transport a déterminé trois grands objectifs directement liés aux souhaits déjà partagés par la communauté locale :

- réduire la circulation automobile et le camionnage;
- améliorer la desserte en transport collectif;
- favoriser les déplacements non motorisés.

L'implication citoyenne est aussi forte au sein des organismes du quartier. Deux de ces organismes, soit l'Atelier d'histoire de la Longue-Pointe et le Collectif en environnement de Mercier-Est, qui sont composés uniquement de citoyens bénévoles, sont parmi les plus fortement impliqués.

1.10 CONJUGUER LES SAVOIRS CITOYENS ET LES SAVOIRS SPÉCIALISÉS

Nous avons la conviction qu'une collaboration plus étroite entre les citoyens, les organismes de la société civile et les pouvoirs municipaux représente une façon privilégiée d'accélérer le nécessaire virage du développement durable. L'inclusion des citoyens dans le processus de décision non seulement par la consultation mais par la participation active permet de bonifier l'analyse et les propositions et de garantir l'acceptabilité sociale du projet.

La mise en commun de ces deux types d'expertise dans des ateliers de travail permet de favoriser l'échange d'information entre les différents milieux, d'établir une vision commune basée sur des savoirs multidisciplinaires et citoyens et d'effectuer des choix éclairés en ce qui concerne les pistes d'action à mettre de l'avant. Par ailleurs, ces échanges permettent aux citoyens de réaliser des apprentissages dans le domaine de la politique municipale et le domaine de l'aménagement urbain.

SAVOIRS CITOYENS

L'apport citoyen, lorsque compris au sein d'un processus structuré, permet de diagnostiquer précisément certaines lacunes et certains potentiels concernant l'aménagement d'un quartier. Le citoyen peut aussi apporter un regard intéressant sur l'adéquation entre les interventions réalisées dans le passé et les besoins locaux réels. La contribution des citoyens permet de prioriser les besoins, les lieux d'intervention et d'élaborer des pistes de solution qui respectent la culture et les pratiques locales.

SAVOIRS SPÉCIALISÉS

L'équipe du CÉUM compte sur l'appui d'une équipe pluridisciplinaire, d'un riche comité scientifique composé de spécialistes de champs d'expertises diversifiés et d'étudiants de l'université McGill. La collaboration d'acteurs locaux issus de divers milieux (santé et services sociaux, scolaire, policier, organismes communautaires locaux et administration municipale) a été essentielle à la réussite du projet.

Les savoirs professionnels permettent l'élaboration d'un projet crédible et ancré dans le contexte sociopolitique local. De plus, la contribution des experts apparaît comme essentielle pour traduire, en langage urbanistique, l'analyse faite par les citoyens et juger de la faisabilité technique et économique de certaines solutions proposées. Leur présence dans les ateliers de travail permet aussi de pousser la réflexion à un autre niveau en apportant des idées innovatrices.

1.11 LES PROBLÉMATIQUES LOCALES

Le comité local a identifié quatre problématiques limitant les transports actifs à aborder en priorité dans le cadre de la démarche Quartier vert, actif et en santé:

1

LA SÉCURITÉ DES TRAVERSES ET L'AMÉNAGEMENT DE LA VOIE FERRÉE DU CANADIEN NATIONAL

2

L'AMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME ET LA CONNEXION ENTRE LE QUARTIER RÉSIDENTIEL ET LA PROMENADE BELLERIVE

3

LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS DES ENFANTS À PROXIMITÉ DE LEURS LIEUX DE FRÉQUENTATION ET L'AMÉNAGEMENT DE CEUX-CI

4

L'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE LOCALE EN TRANSPORT COLLECTIF

1.12 UNE DÉMARCHE PARTICIPATIVE EN TROIS PHASES : COMPRENDRE, EXPLORER, DÉCIDER

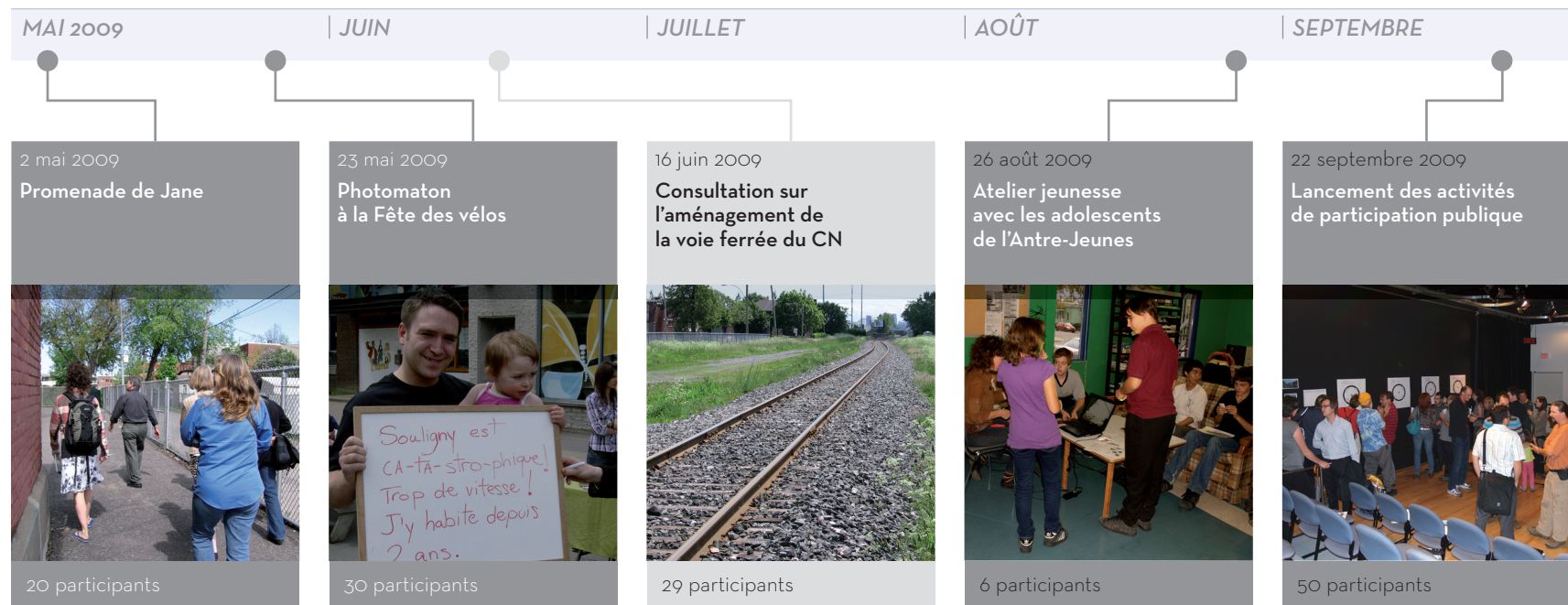
Le processus menant à l'élaboration du plan de Quartier vert, actif et en santé a impliqué trois grandes phases imbriquées l'une dans l'autre de diagnostic, de recherche de solutions et de priorisation.

PHASE 1: COMPRENDRE SON QUARTIER

Objectif: Réalisation d'un portrait des déplacements et d'un diagnostic des besoins en aménagements pour transport actif dans le quartier.

PHASE 2: EXPLORER LES SOLUTIONS POUR SON QUARTIER

Objectif: Information et exploration des solutions d'aménagement envisageables pour le quartier à l'aide d'exercices d'idéation, d'ateliers de design et d'autres activités avec les citoyens, dont certains groupes particuliers comme les jeunes et des organismes intéressés aux questions d'aménagement.



PHASE 3: DÉCIDER DE L'AVENIR DE NOTRE QUARTIER

Objectif: Définition des actions prioritaires soutenues collectivement à intégrer au plan Quartier vert, actif et en santé

OCTOBRE

NOVEMBRE

DÉCEMBRE

JANVIER 2010

FÉVRIER

28 octobre 2009

Café urbain :
La rue Notre-Dame Est
dans Mercier-Est



15 participants

28 novembre 2009

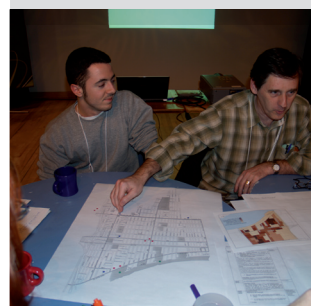
Café urbain :
Un milieu de vie
pour nos enfants



25 participants

20 janvier 2010

Café urbain :
Mercier-Est en route
pour vers un transport
collectif efficace



20 participants

6 février 2010

Grand rassemblement :
Ensemble pour notre plan
d'aménagement urbain



55 participants

