

MÉMOIRE DÉPOSÉ DANS LE CADRE DE L'EXAMEN PUBLIC **MONTRÉAL,**
PHYSIQUEMENT ACTIVE



28/11/2012

Comité Anjou en Forme et en Santé

Le ROCHA
7025 avenue Rondeau, bureau 100,
Montréal, H1K 4Z1
www.lerocha.org
514-351-4173

Comité Anjou en Forme et en Santé (CAFES)

Dans le cadre de la consultation publique sur le thème « Montréal physiquement active », menée par la Commission permanente sur la culture, le patrimoine et les sports, le **CAFES, un comité de la concertation jeunesse du ROCHA**, salue cette démarche et est heureux d'apporter sa contribution à la réflexion.

Mise en contexte

Présentation du ROCHA

Le Comité Anjou en Forme et en santé, est le fruit d'une contribution entre trois concertations chapeautées par la Table de quartier d'Anjou: Le ROCHA.

Le Regroupement des organismes communautaires et humanitaires d'Anjou, le ROCHA, est issu du rêve et de la volonté du milieu communautaire angevin de se doter d'une instance d'appartenance qui lui était propre afin de permettre l'émergence d'un réseau d'entraide et soutenir ainsi la consolidation et le développement des services à la population, dans un esprit de collaboration, de concertation et de complémentarité. En 1999, le ROCHA élargit sa mission et son membership pour devenir la table intersectorielle et multiréseaux d'Anjou et est financé à ce titre depuis 2003 par l'Initiative montréalaise (anciennement entente tripartite).

Les modes participatifs du ROCHA sont propres à une concertation démocratique. En effet, les organismes peuvent y faire notamment l'élaboration d'offres de services, discuter de l'état de la situation de leurs organismes, de leur clientèle, du territoire, et d'y faire la planification annuelle des actions qui seront mises de l'avant globalement et par chacune des tables. De cette manière, les diagnostics et les décisions prises qui en découlent sont le fruit du travail d'une majorité d'acteurs du milieu.

Le ROCHA compte actuellement cinq concertations :

- Aînés et Prévention des abus envers les aînés
- Famille (0-11 ans)
- Jeunesse (12-25 ans)
- Pauvreté et Sécurité alimentaire
- Revitalisation Place Chaumont

Il existe également plusieurs comités et sous-comités qui s'occupent d'enjeux plus spécifiques, et qui relèvent des différentes concertations. Ces comités sont sujets à changement selon les préoccupations angevines et le potentiel d'implication des membres ainsi que des enjeux et projets locaux, principalement issus de la démarche de Forum de développement social, réalisée par le ROCHA et ses partenaires.

C'est dans le cadre du premier forum en 2008 que les membres de la concertation jeunesse ont réalisé un diagnostic fondé sur des données statistiques et sur une consultation de jeunes et d'intervenants du milieu. Ce portrait a par la suite permis l'élaboration d'une planification stratégique s'appuyant sur les priorités retenues lors du forum. Parmi ces priorités se trouvaient celle d'améliorer les habitudes de vie des jeunes (alimentation et activité physique). Un comité a été formé, le CAFES et ce dans l'objectif de présenter un plan d'action local à Québec en Forme pour financer les stratégies à déployer. Ce sont les priorités et stratégies d'action identifiés dans ce plan en lien avec le volet activité physique et transport actif de Montréal Active que nous vous transmettons dans le présent mémoire.

La Mission du CAFES (tel qu'adopté par consensus en avril 2012)

Contribuer au développement d'environnements favorables pour améliorer la pratique de saines habitudes alimentaires et le mode de vie physiquement actif chez les jeunes de 0 à 17 et de leur famille et en faire la promotion. Les acteurs du milieu d'Anjou s'impliquent et collaborent afin de travailler au développement et au maintien d'un mode de vie actif et d'une saine alimentation chez les 0-17 ans et de leur famille. Les ressources et installations existantes et futures sont utilisées de façon optimale

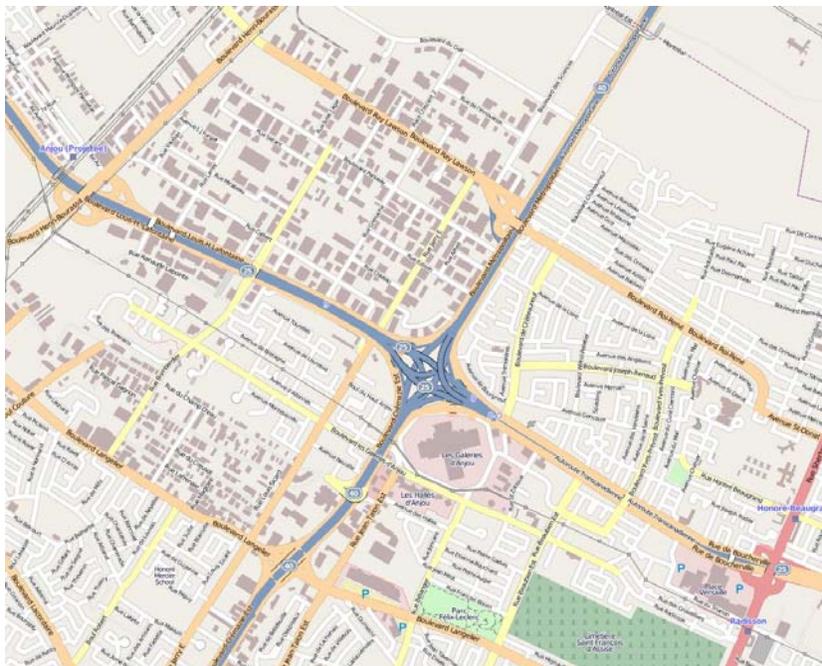
Enjeux, priorités et défis pour le territoire d'Anjou

Afin de mieux comprendre les enjeux spécifiques à Anjou, nous vous présentons un bref portrait à deux niveaux : le contexte géographique et le profil de la population.

A - Au plan géographique :

L'une des contraintes majeures au transport actif nous semble être directement liée à la configuration géographique d'Anjou

Anjou est séparé en 4 zones distinctes : 3 zones résidentielles et une importante zone industrielle.



La zone industrielle se situant au nord-est de la 40 et les zones résidentielles se partageant ainsi :

- le nord-ouest de l'autoroute 40 ;
- le sud-ouest (*sud de la 40 et ouest de la 25*) ;
- et le vieux Anjou (*partie sud-est*).

La vie communautaire est concentrée dans ce dernier secteur. Il n'existe aucune ressource communautaire dans les deux autres secteurs. Les difficultés de déplacements en transport en commun et en transport actif sont nommées par les citoyens (forum 2008) comme un obstacle important dans l'accès aux services qu'ils soient communautaires ou publics.

Quant à la 4^{ième} zone, celle du secteur industriel, elle est considérée comme non sécuritaire en dehors des heures de travail. Cet espace offre cependant de grandes opportunités en termes d'espaces pratiquement inutilisés à certains moments. Comme les week-end.

Nous recommandons que la ville de Montréal développe des incitatifs pour faciliter et sécuriser les déplacements actifs à Anjou, notamment en s'assurant d'une connexion entre les voies cyclables avec les autres arrondissements et en aménageant des passages réservés et sécurisés pour les piétons et les cyclistes au-dessus des voies rapide.

B - L'évolution rapide en termes de profil populationnel et enjeux en regard de la pratique d'activité physique :

Outre cette configuration géographique particulière et ses impacts, c'est la transformation rapide du profil de la population qui attire notre attention et met en lumière certains défis spécifiques à celui-ci.

Profil démographique de 2011

L'arrondissement comptait 41 928 habitants au recensement de 2011, soit 1 037 personnes de plus qu'en 2006, ce qui représente une croissance de 2,5 %. Entre 2001 et 2006, cette croissance a été de 7,6% et était principalement attribuable à l'installation de nouveaux arrivants (immigrants).

Les femmes représentent 53,5% de la population; Anjou se place en 2^e position en terme de concentration de femmes; 22% de personnes âgées de 65 ans et plus dont 6% de 80 ans et plus; Anjou se situe dans les arrondissements comptant le plus de personnes âgées; 26% de la population a moins de 25 ans.

Les données ne sont pas encore toutes disponibles, aussi compléteront nous ce portrait statistiques par des données du recensement 2006 (tirées de fascicules de Centraide) :

- 34% de familles monoparentales (33% à Montréal pour même période)
- 23% d'immigrants (33% pour Montréal) mais une croissance entre 2001 et 2006 largement supérieur, soit 146% comparativement à 36% pour Montréal.
- Augmentation de la pauvreté : entre 2000 et 2005, croissance de 10%

Considérant la croissance de la pauvreté et une accessibilité financière réduite conséquente, nous recommanderons que soit exploré des moyens de permettre aux familles défavorisées d'avoir accès aux cours, loisirs, installations permettant la pratique d'activité physique.

Considérant la croissance rapide de l'immigration à Anjou, il semble essentiel de développer une approche stratégique et adaptée aux familles immigrantes afin de mieux leur faire connaître les lieux et possibilités de pratique d'activité physique et les moyens d'apprivoiser agréablement le climat hivernal à travers des activités extérieures.

Mode de transport pour le déplacement au travail

En 2006, 29% utilisait le transport en commun pour se rendre au travail comparativement à 32% en 2001.

Le déplacement à pied avait gagné quelques adeptes, soit un passage de 4% en 2001 à 6% en 2006.

60% utilisait leur voiture comparativement à 49% pour l'ensemble de Montréal.

Activité physique

Les résidents de la Pointe-de-l'île (PDI) (dont Anjou) sont beaucoup moins actifs en général que l'ensemble des montréalais : 48,9% PDI pour 63,7% pour Montréal. Cet écart s'applique à tous les groupes d'âge (plus de 12 ans) et aux deux sexes.¹

Maladies chroniques

Il y a un taux plus élevé de maladies chroniques sur le territoire de la Pointe-de-l'île. L'activité physique peut être un bon moyen de les prévenir. Cependant, il faut également considérer la qualité de l'air comme l'une des causes de cette situation préoccupante.

Pollution de l'air

L'on sait que le transport par véhicules est responsable d'une grande part de la pollution de l'air et des gaz à effet de serre. À titre d'exemple pour illustrer l'un des impacts sur la santé, on estime à Montréal un excès de 30% d'hospitalisation pour maladies respiratoires des personnes de 60 ans et plus, habitant le long des voies où circulent plus de 7000 véhicules lors des pointes de trafic matinal (Smargiassi A et coll.)

Sur le territoire du CLSC Mercier-Est- Anjou, 1386 blocs d'habitation sont situés directement le long d'axes routiers importants (la 25 et la 40) (Avril 2007, Dr Louis Jacques et Dr Louis Drouin, DSP)

Nous recommandons que des mesures d'apaisement du transport routier soient identifiées et mis en place afin d'améliorer la qualité de l'air et permettre aux angevins une pratique d'activité physique dans un environnement plus sain.

En ce qui concerne les priorités du CAFES en lien avec Montréal Physiquement Active, elles se regroupent sous deux grands volets, soit :

- Développement du transport actif
- Maximisation de l'utilisation des équipements, installations et espaces existants pour la pratique d'activité physique.

1. Développement du transport actif

Au niveau local, ce volet vise à :

- augmenter de 25% le nombre d'enfants et adolescents d'Anjou utilisant des moyens de transport actifs lors de leurs déplacements vers l'école.

Moyen envisagé :

¹ ¹Données compilées par Emmanuelle St-Arnaud, Direction de santé publique de Montréal, octobre 2008

- Pour se faire, nous procéderons à l'étude de plusieurs corridors scolaires en vue d'en faire des endroits ludiques et attrayants par l'aménagement particulier de ces derniers (arts urbains, tags, etc.).
- Encourager les jeunes et leurs familles à faire un usage plus constant de ces modes de déplacement actifs (activités de vélo, marches, etc.). par l'amélioration des déplacements école-domicile et par l'organisation ~~mais aussi~~ de plusieurs activités attractives et incitatives. ~~seraient aussi organisées afin~~

Moyens envisagés :

De manière plus directe, ceci devrait passer concrètement par l'installation d'infrastructures de support à vélo dans des espaces sécuritaires et surtout près des lieux d'intérêts (*marchés, installations sportives, parcs, écoles*). Il serait tout aussi intéressant de joindre à cette démarche diverses initiatives (*ateliers, cours – conduite sécuritaire -formations*) de réparations et entretien de vélos (pour entre autres faciliter l'accès et utilisation pour les ménages défavorisé) conduite sécuritaire ou encore de créer un service de prêts gratuit. Il faudrait pour se faire, revoir la constitution actuelle des pistes cyclables afin de relier les pistes du quartier et de créer un véritable réseau.

Recommandation

Nous recommandons que la ville de Montréal puisse identifier des moyens de soutenir les démarches locales et en assurer la pérennité. La réalisation par exemple de panneaux indiquant la distance de différents points d'accès aux parcs et installations sportives et le temps requis selon un mode marche ou vélo serait très facilitant et pourrait être déployé sur l'ensemble du territoire de Montréal pour plus d'uniformité.

2. Maximiser l'utilisation des ressources, équipement

Cette priorité de CAFES vise une plus grande sensibilisation au niveau des ressources et des installations municipales, communautaires et scolaires disponibles afin d'augmenter le niveau d'activité physique des citoyens ciblés. L'initiative viserait à explorer et surtout à mettre en relief la variété et l'accessibilité des sites avoisinants permettant la pratique d'activités physiques. De cette manière le développement et la mise en œuvre d'activités au cœur de ces lieux permettrait une meilleure utilisation des espaces publics disponibles, en plus de favoriser l'activité physique dans les lieux dont on oublie souvent l'existence.

Recommandations :

- Nous recommandons à la Ville de Montréal de pouvoir au besoin, jouer un rôle de facilitateur dans l'élaboration d'ententes entre la Commission scolaire PDI et

l'arrondissement et autres instances s'il y a lieu, afin de rendre davantage disponible les installations et équipements sportifs et en maximiser leur utilisation.

- Nous recommandons à la Ville de Montréal d'explorer avec les arrondissements, des moyens de faciliter l'accès aux cours, loisirs, sports pour les ménages défavorisés considérant leurs limites financières.

Nos recommandations

1. Nous recommandons que la Ville de Montréal développe des incitatifs pour faciliter et sécuriser les déplacements actifs à Anjou, notamment en s'assurant d'une connexion entre les voies cyclables avec les autres arrondissements et en aménageant des passages réservés et sécurisés pour les piétons et les cyclistes au-dessus des voies rapides.
2. Considérant la croissance rapide de l'immigration à Anjou, il semble essentiel de développer une approche stratégique et adaptée aux familles immigrantes afin de mieux leur faire connaître les lieux et possibilités de pratique d'activité physique et les moyens d'appivoiser agréablement le climat hivernal à travers des activités extérieures.
3. Nous recommandons que des mesures d'apaisement du transport routier soient identifiés et mis en place afin d'améliorer la qualité de l'air et permettre aux angevins une pratique d'activité physique dans un environnement plus sain.
4. Nous recommandons que la Ville de Montréal puisse identifier des moyens de soutenir les démarches locales et en assurer la pérennité. La réalisation par exemple, de panneaux indiquant la distance de différents points d'accès aux parcs et installations sportives et le temps requis selon un mode marche ou vélo serait très facilitant et pourrait être déployé sur l'ensemble du territoire de Montréal pour plus d'uniformité.
5. Nous recommandons à la Ville de Montréal de pouvoir au besoin, jouer un rôle de facilitateur dans l'élaboration d'ententes entre la Commission scolaire PDI et l'arrondissement et autres instances s'il y a lieu, afin de rendre davantage disponible les installations et équipements sportifs et en maximiser leur utilisation.
6. Nous recommandons à la Ville de Montréal d'explorer avec les arrondissements, des moyens de faciliter l'accès aux cours, loisirs, sports pour les ménages défavorisés considérant leurs limites financières.

Autres recommandations :

7. Soutenir la collecte d'information auprès des directions d'écoles au sujet de la réalité des marcheurs afin d'améliorer les corridors scolaires et les pistes cyclables permettant aux jeunes de mieux circuler autour des écoles, et des espaces publics en toute sécurité; Faciliter les ententes possibles avec la commission scolaire PDI et l'arrondissement pour améliorer (rendre plus attractif) et sécuriser les corridors scolaires et aménager des espaces d'entreposage sécuritaire pour les vélos auprès des écoles, particulièrement de l'école secondaire.
8. Consulter davantage la population quant à comprendre leurs besoins et les zones qu'ils seraient plus à même de fréquenter si le transport/l'aménagement urbain y était amélioré.
9. Valoriser l'utilisation d'un mode de transport actif pour les déplacements de la population angevine.
10. Réaliser une campagne de promotion visant tout particulièrement les jeunes en les incluant dans la conception des messages à véhiculer.
11. Encourager l'installation d'infrastructures et un mobilier urbain favorisant les déplacements actifs sur le territoire (bancs pour pause – particulièrement pour les personnes âgées, supports à vélos, trottoir permettant un déplacement facile avec poussette, etc.) et à proximité de lieu d'intérêts, de parcs, d'installations sportives et des commerces. Identifier des incitatifs pour que les arrondissements et les commerces, selon s'il s'agit d'un espace public ou privé, réservent des espaces de stationnements pour les vélos.
12. Développer de mesures incitatives pour que chaque arrondissement se dote d'au moins une rue commerciale piétonne (ou tronçon de rue) et que celle-ci soit aménagée pour la rendre attractive et agréable à fréquenter (arbres, bancs, etc.).
13. Améliorer le réseau cyclable et favoriser la connexion des différentes voies entre les arrondissements.
14. Développer un projet de prêt de vélo gratuit (ou à faible coût) pour la population angevine défavorisée.
15. Organiser des activités à vélo, permettant aux angevins de mieux connaître leur arrondissement (ex. Un tour d'Anjou) et de se déplacer plus facilement entre les différents quartiers qui constituent l'arrondissement leur permettant de mieux connaître les espaces où pratiquer des activités physiques.

16. Améliorer les connaissances des jeunes et de leurs familles, sur l'entretien et la sécurité en vélo, et sur les réseaux cyclables. Ceci pourrait s'opérationnaliser par l'offre d'ateliers. Un cours gratuit de conduite en vélo pourrait être offert via la Ville de Montréal (ou autre). Les ateliers de réparations permettent aux familles défavorisées de réduire les coûts liés à l'utilisation de vélos.
17. Assurer une plus grande visibilité des installations (parcs, gymnases, cours, etc.) et des ressources sportives en utilisant des moyens diversifiés et créatifs afin de rejoindre les différents groupes de la population, notamment les nouveaux arrivants.
18. Développer une plus grande offre de service dans les parcs, avec plus d'activités permettant de rendre plus attrayants ces espaces favorables à un mode de vie actif. L'une des façon d'opérationnalisation cette démarche serait de soutenir les projets d'animation dans les parcs pour encourager la fréquentation de ceux-ci et la pratique d'une activité physique.
19. Mieux consulter la population au sujet de leurs intérêts, et de leurs besoins au plan des installations sportives des parcs. Tenir compte des besoins de chaque catégorie de citoyens en pensant particulièrement aux adolescents.
20. Offrir plus de plages horaires par les autorités concernées, afin de rendre les infrastructures disponibles plus accessibles à une pratique sportive libre.
21. Offrir des espaces favorisant la pratique libre de sports, spécifiquement aménagés pour les adolescents.