

**TITRE DE LA CONFÉRENCE : AMÉNAGEMENT URBAIN ET SANTÉ PUBLIQUE / Sophie Paquin et Patrick Morency, urbaniste et médecin spécialiste à l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal**

Conférence tenue le 26 octobre 2011 au Collège Édouard-Montpetit

Compte rendu rédigé par Snejana Stratieva

Cette conférence avait pour but premier de nous conscientiser quant à l'impact des aménagements urbains sur la santé des populations.

Dans un premier temps, Sophie Paquin (Ph.D. et urbaniste) a abordé la principale cause qui engendre l'omniprésence de l'automobile dans nos vies, soit l'endroit où nous vivons. En effet, l'environnement dans lequel nous vivons nous influence. Donc, chaque choix d'aménagement a des impacts directs sur notre santé. Ainsi, l'aménagement urbain actuel qui favorise l'utilisation de l'automobile, combiné à l'omniprésence de la malbouffe, fait en sorte que notre environnement moderne quotidien est un environnement « obésogène ». Ce phénomène est en partie responsable d'une augmentation importante du taux d'obésité, qui est passé au Canada entre 1985 et 2004, d'un taux majoritairement inférieur à 10 % à un taux moyen de 23 % et même dépassant 30 % dans certaines régions. Les problèmes issus de cet environnement urbain tels que l'obésité, l'inactivité, la pollution ou les accidents routiers nous concernent tous directement. En d'autres mots, l'environnement que nous bâtissons contribue à un mode de vie sédentaire où l'activité physique n'est que secondaire (activité physique de loisir). Selon Mme Paquin, comme l'activité physique liée à la vie domestique ou au travail ne peut que continuer à décliner dans le monde moderne, il faudrait davantage miser sur l'activité physique de transport qui offre une grande marge d'amélioration possible et est facile à intégrer dans le quotidien. En effet, actuellement 55 % des adultes et 44 % des adolescents marchent moins d'une heure par semaine. Ainsi, les problèmes liés à l'automobile, que ce soit l'obésité (et toutes les maladies chroniques qui peuvent en découler), les maladies respiratoires ou les blessés de la route, peuvent être grandement réduits en créant des environnements favorables à l'usage de moyens de transport alternatifs, incluant le transport actif.

Cependant, plusieurs points doivent être améliorés afin d'inciter les gens à choisir le vélo, par exemple, au lieu de l'automobile. Il faut en particulier miser sur deux choses : le facteur de l'ambiance (l'agrément) et la sécurité des aménagements bâtis.

Tout d'abord, les gens doivent avoir un intérêt à se déplacer à pied ou à vélo. Il est nécessaire que ceux-ci retrouvent (dans un rayon allant de 1 km à 1,5 km) des services diversifiés, d'où l'importance de la mixité des commerces pour un attrait plus significatif. Il faut donc favoriser la densité, puisque qui dit densité, dit diversité, mais aussi une plus grande rentabilité du transport. Or, il ne faut pas s'imaginer que densité rime nécessairement avec de grandes tours comme on en retrouve dans le centre-ville de Montréal ou de New York par exemple. Une densité, si elle est bien planifiée, permet une bonne qualité de vie privée, malgré la proximité des autres.

Également, les espaces publics sécuritaires et fonctionnels sont de mise pour que les piétons se sentent à l'aise. Les trois principaux groupes des personnes les plus touchés par l'insécurité urbaines demeurent les femmes, les personnes âgées et les jeunes. Alors, il ne faut pas négliger un bon éclairage, une visibilité envers les automobilistes, des signalisations adéquates, etc. L'amélioration des lieux pour les piétons ne veut cependant pas dire d'enlever la place pour les véhicules, mais simplement d'en diminuer le nombre. Des négociations sont à faire, mais des solutions sont possibles.

Dans un second temps, Patrick Morency (Ph.D. et médecin spécialiste) a exposé les effets positifs et négatifs reliés à la densité urbaine. D'un côté, la densité permet la proximité, la cohabitation, l'activité physique, mais d'un autre côté si celle-ci n'est pas correctement adaptée elle amène des conséquences nombreuses. En effet, la densité du trafic routier se dirige vers le centre-ville (là où se situent les services) et, donc, il y a un plus grand nombre d'accidents dans cette région de la ville puisque la quantité des automobiles augmente la fréquence des accidents de la route. Il y a donc un défi de taille lancé aux ingénieurs civils et aux urbanistes pour aménager des espaces piétonniers tout en accueillant l'afflux routier abondant.

Il ne faut pas oublier qu'au Canada, la première cause de mortalité chez les jeunes (l'un des trois groupes de personnes les plus touchés par l'insécurité urbaine) sont les accidents d'automobile. Il est alors d'autant plus important que la priorité aux piétons soit reflétée dans les aménagements routiers. Par exemple, en installant des lignes au sol, 10% des automobilistes

s'arrêteront, en installant un bloc de béton (aussi appelé un refuge central), 25% des automobilistes s'arrêteront alors qu'en installant un "STOP" ou un feu de circulation, 100% des automobilistes (en théorie) s'arrêteront. De plus, selon M. Morency, il faut miser sur le transport collectif à haut rendement et non sur les autos dans les zones de forte densité.

Finalement, il faut changer la façon d'interpréter les choses : au lieu de se dire qu'on doit déplacer 300 000 automobiles, il faut plutôt penser qu'il faut déplacer 300 000 personnes. Cela rend le problème plus «humain» et permet aux gens de plus s'y rattacher. Or, limiter l'étalement urbain et miser sur la densité est un sujet très controversé. À qui la faute? Plusieurs hypothèses sont possibles, mais la plus plausible reste le manque de diffusion de la part des médias quant aux moyens de transport alternatifs à l'automobile. Une preuve de cette affirmation est que ce n'est que depuis une dizaine d'années que des liens clairs entre l'urbanisme et la santé sont reconnus. La population n'a donc pas une opinion claire sur le sujet. Ceci explique pourquoi l'expertise est là, mais la volonté de l'appliquer de façon différente n'y est pas nécessairement.