

Vérification du son

S'il vous plaît,
coupez le son de votre
micro et allumez le son de
vos haut-parleurs.
Merci!

**SI VOUS
N'ENTENDEZ RIEN,**
tentez de sélectionner
d'autres écouteurs/haut-
parleurs dans le menu
déroulant.



S'outiller à bâtir ensemble la ville active



**Politiques publiques et projets d'aménagement
mettant l'équité en santé au premier plan**



S'outiller à bâtir ensemble la ville active



Politiques publiques et projets d'aménagement mettant l'équité en santé au premier plan



Notre mission aujourd'hui

Faire valoir **3 POLITIQUES PUBLIQUES
CANADIENNES ET 3 ÉTUDES DE CAS**
mettant la santé au premier plan!



La présentatrice d'aujourd'hui



MARIE-JOËLLE CHRÉTIEN

Agente de participation citoyenne

Centre d'écologie urbaine de Montréal
Réseau Quartiers verts

**Maîtrise environnement et développement durable
Perspectives d'aménagement**

Université de Montréal

Le Réseau Quartiers verts (RQV)

BÂTIR ENSEMBLE LA VILLE ACTIVE

- **Partenariat entre trois organismes**
 1. Centre d'écologie urbaine de Montréal
 2. The Centre for Active Transportation
 3. Sustainable Calgary
- développe et partage des approches permettant de concevoir collectivement des quartiers vivants
- favorise les milieux de vie en faveur des transports actifs et de l'aménagement urbain sécuritaire et accueillant pour tous
- Santé, équité et environnement bâti = **urbanisme participatif**



Plan de la séance

1. BREF RETOUR SUR LES DERNIERS WEBINAIRES
2. QU'EST-CE QU'UNE POLITIQUE FAVORABLE À LA SANTÉ?
3. COMMENT ÉLABORER UNE POLITIQUE FAVORABLE À LA SANTÉ?
4. 3 POLITIQUES PUBLIQUES, 3 ÉTUDES DE CAS
5. PÉRIODE DE QUESTIONS

Période de questions (15 minutes)



Posez vos questions ici



Chatter ×

?

Entrez votre message

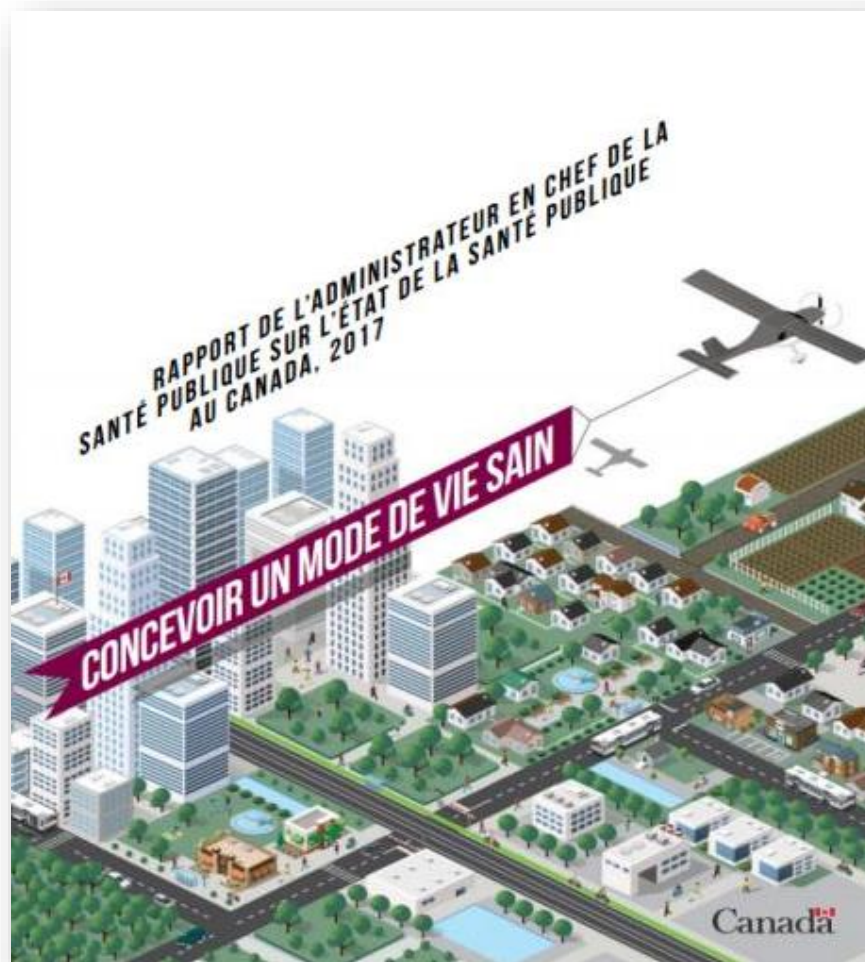
À: Tous Envoyer



Bref retour webinaires # 1-2



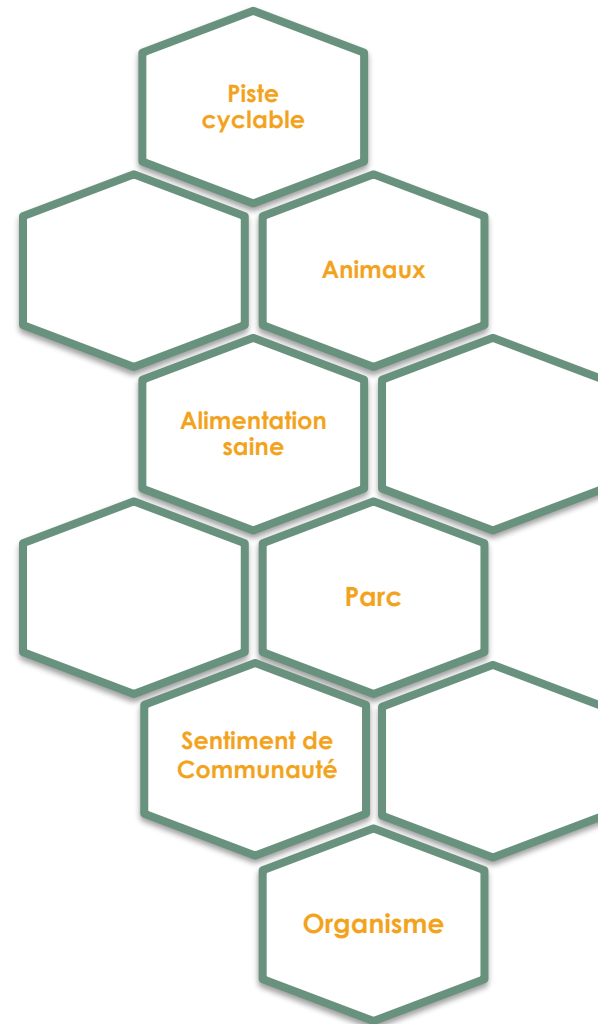
Lien entre environnement bâti et santé



« [...] les collectivités peuvent [...] être conçues et construites de façon à ce que les choix sains soient les choix les plus faciles pour les citoyens. »

Les actifs en santé

Quelques exemples
D'ACTIFS
d'un quartier qui gardent en santé



À QUOI RESSEMBLE UNE COMMUNAUTÉ EN SANTÉ?

Réseau de transport en commun et actif:
accessible, efficace et sécuritaire.



À QUOI RESSEMBLE UNE COMMUNAUTÉ EN SANTÉ?

Rues conviviales: conçues pour être sans danger pour tous les modes de transport, pour les usagers de tous les âges et de toute condition physique.



À QUOI RESSEMBLE UNE COMMUNAUTÉ EN SANTÉ?

Espaces verts et végétation: purifient l'air et procurent de l'ombre.



À QUOI RESSEMBLE UNE COMMUNAUTÉ EN SANTÉ?

Mixité des usages: rassemble dans un même quartier des lieux de travail, des écoles, des commerces et des services essentiels.





L'URBANISME PARTICIPATIF

Aménager la ville avec et pour ses citoyens



CENTRE
D'ÉCOLOGIE
URBAINE DE
MONTREAL



Qu'est-ce qu'une politique favorable à la santé?

Qu'est-ce qu'une politique favorable à la santé?



L'ADOPTION D'UNE POLITIQUE PUBLIQUE

• • •

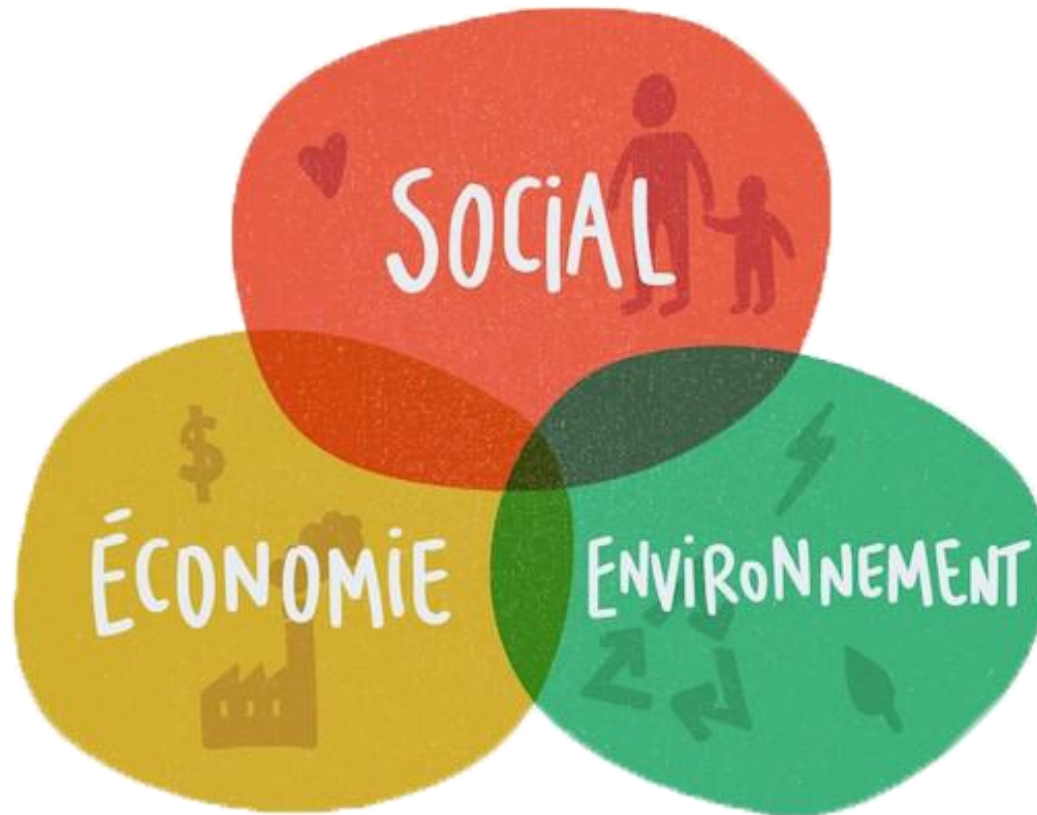
- Vision à long terme
- Aspect de pérennité
- Cadre d'actions concrètes
- Survie aux modes électoraux
- Orientation des investissements futurs

Qu'est-ce qu'une politique favorable à la santé?

« [...] met clairement l'accent sur la **santé** et l'**équité**. De telles politiques visent à créer des milieux sociaux et environnementaux dans lesquels des **habitudes de vie plus saines sont possibles et plus facilement praticables.** »



3 piliers du développement durable



OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

1 PAS DE PAUVRETÉ



2 FAIM «ZÉRO»



3 BONNE SANTÉ ET BIEN-ÊTRE



4 ÉDUCATION DE QUALITÉ



5 ÉGALITÉ ENTRE LES SEXES



6 EAU PROPRE ET ASSAINISSEMENT



7 ÉNERGIE PROPRE ET D'UN COÛT ABORDABLE



8 TRAVAIL DÉCENT ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE



9 INDUSTRIE, INNOVATION ET INFRASTRUCTURE



10 INÉGALITÉS RÉDUITES



11 VILLES ET COMMUNAUTÉS DURABLES



12 CONSOMMATION ET PRODUCTION RESPONSABLES



13 MESURES RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES



14 VIE AQUATIQUE



15 VIE TERRESTRE




16 PAIX, JUSTICE ET INSTITUTIONS EFFICACES



17 PARTENARIATS POUR LA RÉALISATION DES OBJECTIFS



 **OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE**

OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE



OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

3 BONNE SANTÉ ET BIEN-ÊTRE



CIBLE 3.4

Réduire d'un tiers, par la prévention et le traitement, le taux de mortalité prématurée due à des maladies non transmissibles et **promouvoir la santé mentale et le bien-être**

CIBLE 3.6

Diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de **décès et de blessures dus à des accidents de la route**

CIBLE 3.9

Réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses et à la **pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol**

OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

1 PAS DE PAUVRETÉ



2 FAIM «ZÉRO»



3 BONNE SANTÉ ET BIEN-ÊTRE



4 ÉDUCATION DE QUALITÉ



5 ÉGALITÉ ENTRE LES SEXES



6 EAU PROPRE ET ASSAINISSEMENT



7 ÉNERGIE PROPRE ET DURABLE



8 TRAVAIL DÉCENT ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE



9 INDUSTRIE, INNOVATION ET INFRASTRUCTURE



10 INÉGALITÉS RÉDUITES



11 VILLES ET COMMUNAUTÉS DURABLES



12 CONSOMMATION ET PRODUCTION RESPONSABLES



13 MESURES RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES



14 VIE AQUATIQUE



15 VIE TERRESTRE



16 PAIX, JUSTICE ET INSTITUTIONS EFFICACES



17 PARTENARIATS POUR LA RÉALISATION DES OBJECTIFS



OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

CIBLE 11.2

Assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, [...], une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.

CIBLE 11.7

Assurer l'accès de tous [...] à des espaces verts et des espaces publics sûrs.



NOTE DE D+ POUR L'ACTIVITÉ PHYSIQUE



MARIE ALLARD
LA PRESSE

Il n'y a pas de quoi être fier. Le Bulletin 2018 de Participation, rendu public aujourd'hui, attribue aux enfants et adolescents canadiens la note alarmante de D+ pour l'ensemble de l'activité physique.

Seulement 35 % des jeunes de 5 à 17 ans satisfont aux niveaux recommandés d'activité physique, alors que la recherche démontre l'importance de bouger pour avoir un cerveau en santé. « Il n'y a pas eu d'amélioration ou presque depuis le dernier Bulletin, en 2016 », regrette Pierre Morin, directeur des opérations de l'organisme à but non lucratif Participation au Québec.



[ACCUEIL](#) | [INFO](#) | [SOCIÉTÉ](#)

Le vieillissement s'accélère au pays, voyez comment en graphiques

Daniel Blanchette Pelletier

Publié le 3 mai 2017

Les aînés sont plus nombreux que les jeunes pour la première fois dans l'histoire du recensement canadien. Ce n'était qu'une question de temps. Statistique Canada dresse pour 2016 le portrait d'une population dont le vieillissement s'accélère à mesure que les baby-boomers atteignent 65 ans et quittent le marché du travail.





Société

PARTICIPACTION

Le tout premier Bulletin des adultes de ParticipACTION donne la note « D » aux Canadiens pour l'ensemble de l'activité physique

30 octobre 2019

Les petits gestes peuvent faire une grande différence!

Tout va tellement mieux quand on bouge, et même comment nous vieillissons! Que vous vouliez Viellir mieux, Dormir mieux, Réfléchir mieux, Digérer mieux, ou un autre des nombreux « mieux » associés à l'activité physique régulière, il n'est jamais trop tard pour commencer à s'asseoir moins et bouger plus. Voici quelques façons de commencer :

- Bougez plus chaque jour - que ce soit avec le transport actif, les tâches du quotidien, le jardinage, ou en allant promener le chien.
- Essayez une nouvelle activité. Et quand vous en trouverez une que vous aimez, adoptez-la.
- Augmentez l'intensité - essayez de faire les mêmes tâches ou le même parcours de marche en moins de temps - des points bonus si vous montez une pente ou des escaliers.
- Demandez aux autres de le faire avec vous et faites-en une activité sociale.
- Interrompez les périodes prolongées passées en position assise en bougeant- faites une « réunion en marchant » au travail ou des exercices pendant une pause publicitaire.
- Faites des exercices de renforcement musculaire 2 à 3 fois par semaine.

Le résultat montre clairement un lien. En dehors du centre-ville, les accidents se concentrent dans des quartiers où le revenu médian est inférieur à 74 000 \$.

« Il y a une petite liaison entre les collisions et les revenus dans les quartiers. Ils sont liés, mais il y a plusieurs facteurs », explique la directrice de projet à Sustainable Calgary, Celia Lee.



ACCUEIL | INFO | INTERNATIONAL | CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Changements climatiques : un autre rapport d'experts sonne l'alarme



La fonte des glaciers comme celui de Hubbard, en Alaska, contribue à l'élévation du niveau des océans.
PHOTO : ISTOCK / DON MENNIG

Comment élaborer une
politique favorable à la santé?

8 étapes de l'élaboration d'une politique

8 étapes de l'élaboration d'une politique

1.



LE PROBLÈME

- Identifier
- Comprendre
- Décrire

1.



LE PROBLÈME

- Identifier
- Comprendre
- Décrire

EXCLUSIF

Stationnement d'hôpitaux : les tarifs seront réduits



PHOTO HUGO-SÉBASTIEN ALBERT, ARCHIVES LA PRESSE

Le gouvernement Legault réduira les tarifs de stationnement dans les hôpitaux, un répit pour les malades et leurs proches qui pourrait représenter jusqu'à 150 millions par année.

(Québec) Le gouvernement Legault réduira les tarifs de stationnement dans les hôpitaux, un répit pour les malades et leurs proches qui pourrait représenter jusqu'à 150 millions par année. La mesure sera comprise dans le « mini-budget » du ministre des Finances Eric Girard attendu le 7 novembre.

Publié le 28 octobre 2019 à 5h00



8 étapes de l'élaboration d'une politique

1.



LE PROBLÈME

- Identifier
- Comprendre
- Décrire

2.



L'ÉTAT DE PRÉPARATION

- Évaluer
 - Ressources
 - Communauté

8 étapes de l'élaboration d'une politique

1.



LE PROBLÈME

- Identifier
- Comprendre
- Décrire

2.



L'ÉTAT DE PRÉPARATION

- Évaluer
 - Ressources
 - Communauté

3.



LES OBJECTIFS

- Élaborer
 - Clairs et simples
 - Liste d'options stratégiques
 - Indicateurs de succès mesurables

8 étapes de l'élaboration d'une politique

1.



LE PROBLÈME

- Identifier
- Comprendre
- Décrire

2.



L'ÉTAT DE PRÉPARATION

- Évaluer
 - Ressources
 - Communauté

3.



LES OBJECTIFS

- Élaborer
 - Clairs et simples
 - Liste d'options stratégiques
 - Indicateurs de succès mesurables

4.



LES PERSONNES D'INFLUENCE

- Trouver
 - Qui traite de la question?
 - Qui partage mes points de vue?

8 étapes de l'élaboration d'une politique

5.



L'APPUI

- Susciter
- Rejoindre
 - Plan de communication

8 étapes de l'élaboration d'une politique

5.



L'APPUI

- Susciter
- Rejoindre
 - Plan de communication

6.



LA RÉDACTION

- Réviser
 - Claire
 - Concise
 - Conforme

8 étapes de l'élaboration d'une politique

5.



L'APPUI

- Susciter
- Rejoindre
 - Plan de communication

6.



LA RÉDACTION

- Réviser
 - Clair
 - Concis
 - Conforme

7.



LA MISE EN OEUVRE

- Garantir
 - Conditions préalables

8 étapes de l'élaboration d'une politique

5.



L'APPUI

- Susciter
- Rejoindre
 - Plan de communication

6.



LA RÉDACTION

- Réviser
 - Clair
 - Concis
 - Conforme

7.



LA MISE EN OEUVRE

- Garantir
 - Conditions préalables

8.



LE SUIVI

- Assurer
- Déceler les conséquences imprévues
- Renvoyer aux objectifs et aux indicateurs de succès mesurables

8 étapes de l'élaboration d'une politique



UrbanismeParticipatif.ca



3 politiques,
3 études de cas

3 politiques,
3 études de cas



1. One Calgary Alberta



QUI

Ville de Calgary

DURÉE DE VIE

4 ans

OBJECTIF

Permettre une croissance stratégique dans les quartiers susceptibles d'attirer de nouveaux résidents

COMBIEN

5,5 millions \$

ALLOCATION DU BUDGET

Développement de la mobilité active

1. One Calgary Alberta



- \$5.5 million to Streets and Pathways to fund active mobility on the 42 Avenue SE multiuse pathway and other priority pathway connections.

1. One Calgary Alberta



PIB
315 millions \$

REVENUS
195 millions \$

The Economic Impact of Non-Motorized
Recreation in Alberta

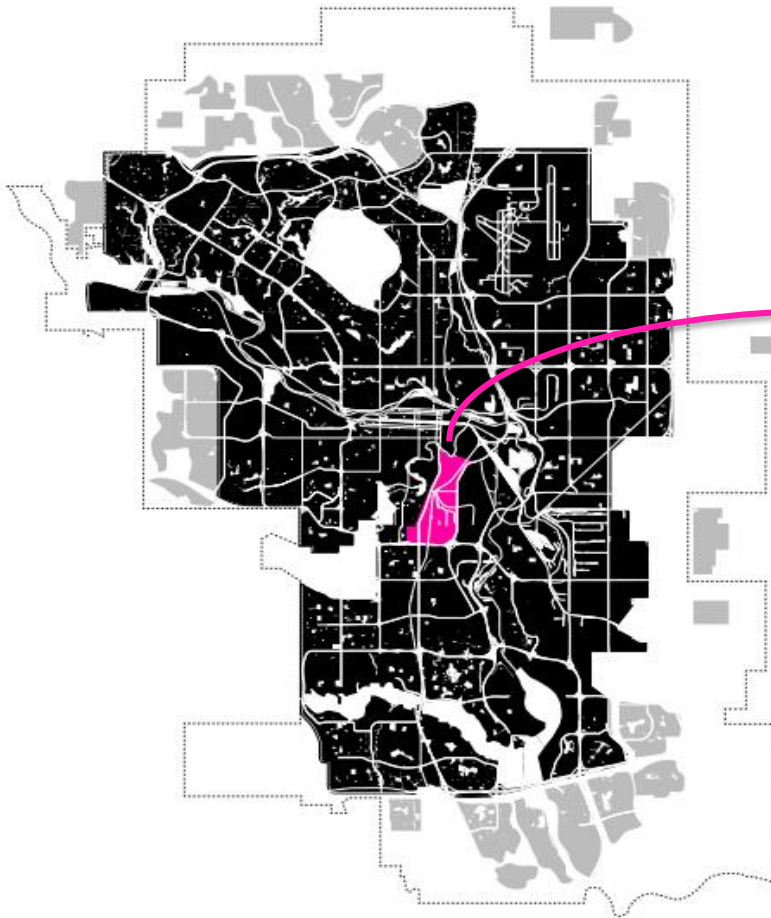
Submitted to:
Outdoor Council of Canada

Submitted by:
Nichols Applied Management Inc.
Management and Economic Consultants
Suite 2401, 10104 - 103 Avenue NW
Edmonton, Alberta T5J 0H8

April 11, 2018

MANAGEMENT & ECONOMIC CONSULTANTS

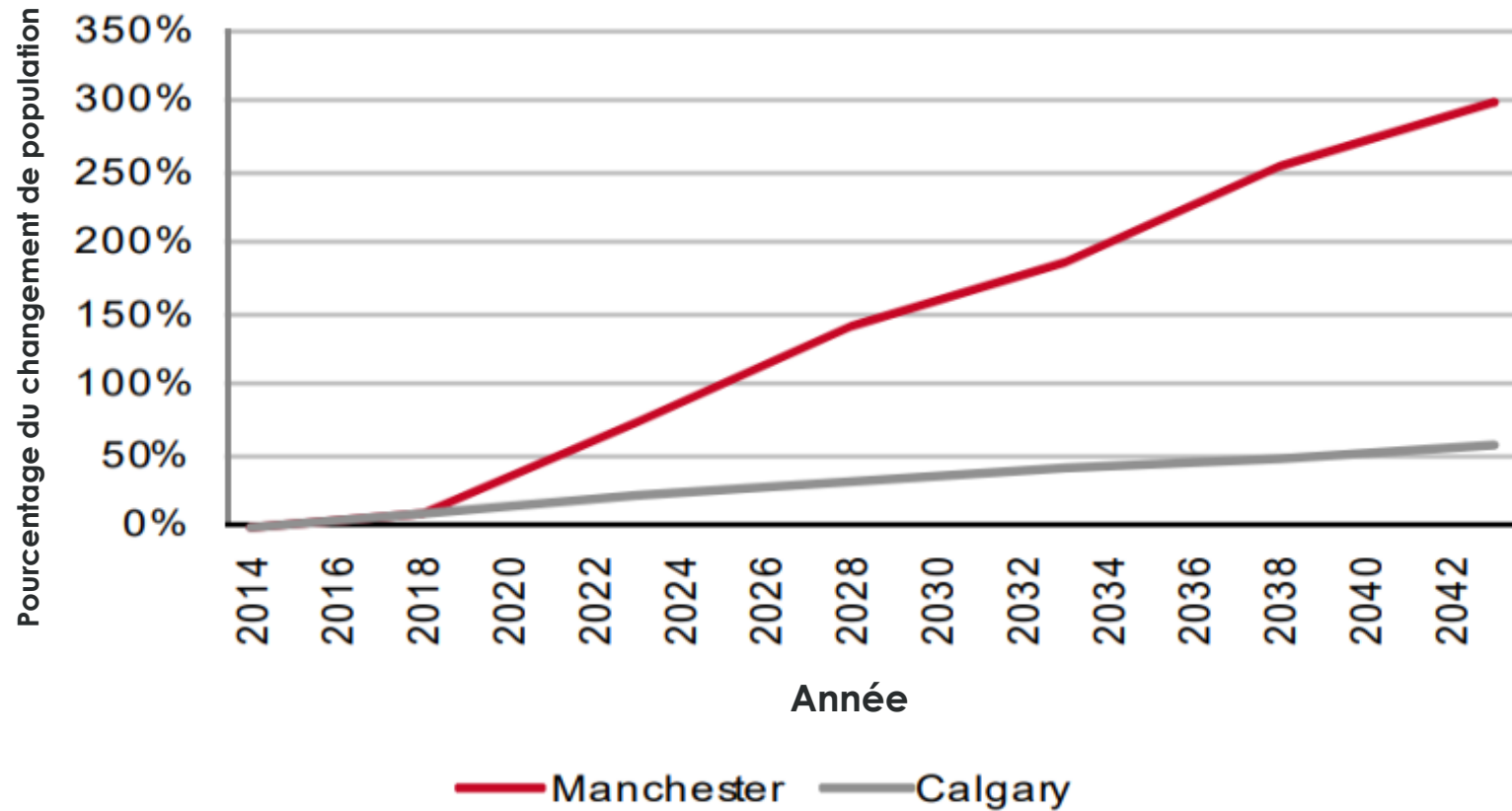
Étude de cas



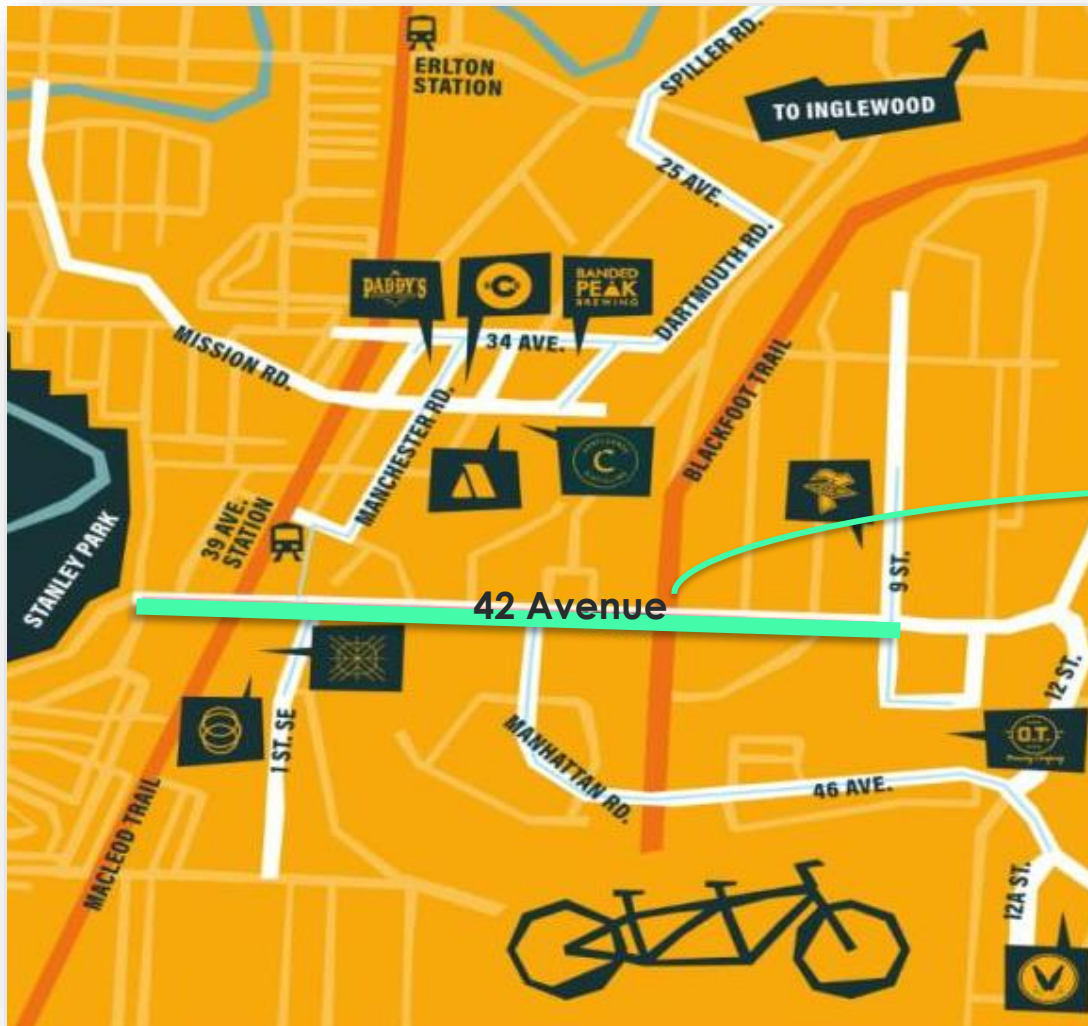
Manchester, Calgary

Étude de cas

Manchester Projection de la population



Étude de cas



42^e Avenue
•
Manchester, Calgary

Étude de cas



barleybeltyyc
Banded Peaks Brewing



Liked by [yourtripbox](#) and others

barleybeltyyc Fall may be here but that doesn't mean the bikes are going away anytime soon. We know we'll be riding until the white stuff flies, so stay tuned for one last brewery bike tour before then. 🍷@adamxalexandra

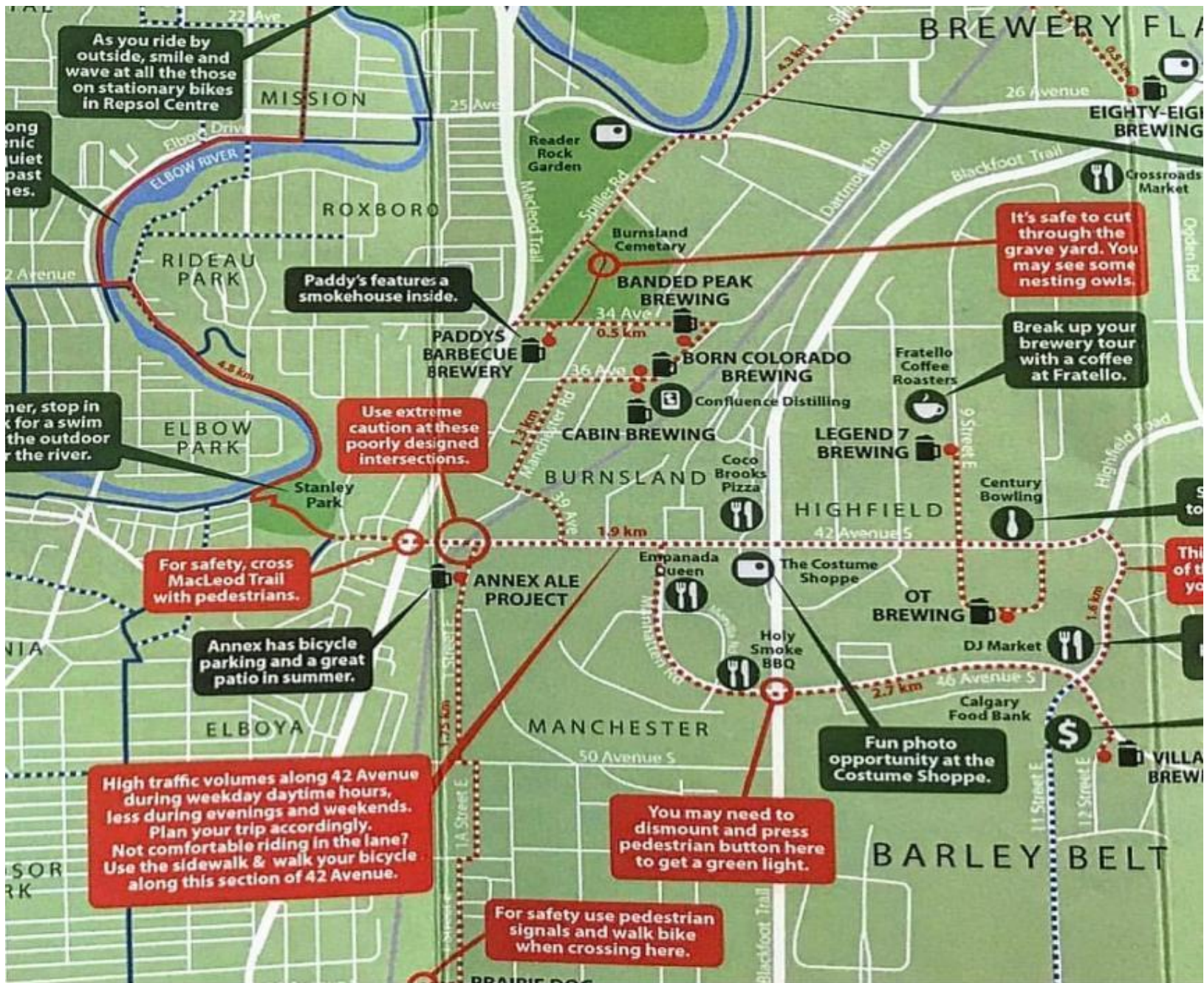


barleybeltyyc
National on 17th

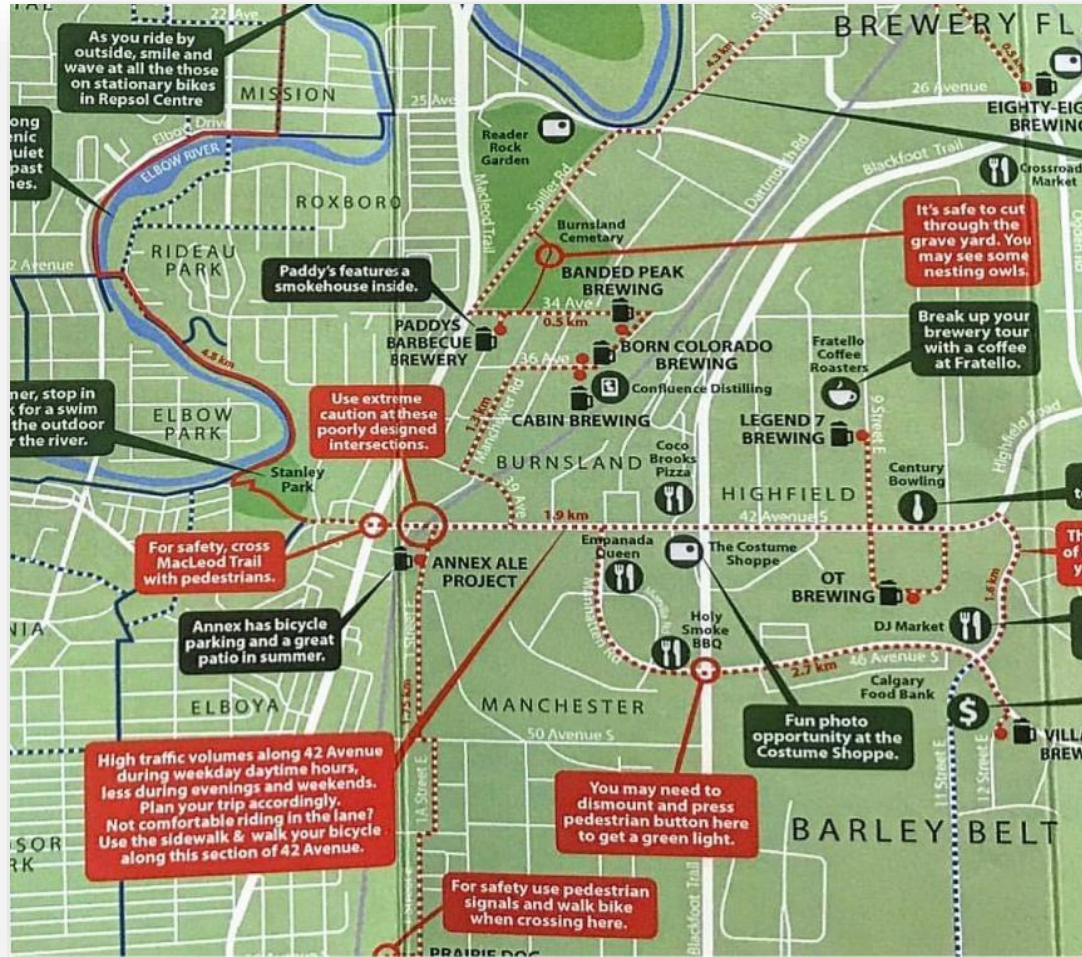


Liked by [7am.in.london](#) and others

barleybeltyyc Load up on brunch before the #barleybeltyyc Tap Tour @tn17, our official downtown starting point. Plan your route for the day with a #yyyc beer map and grab a beer passport before you hit your first brewery. Both available onsite. Convoy leaves at 12PM!



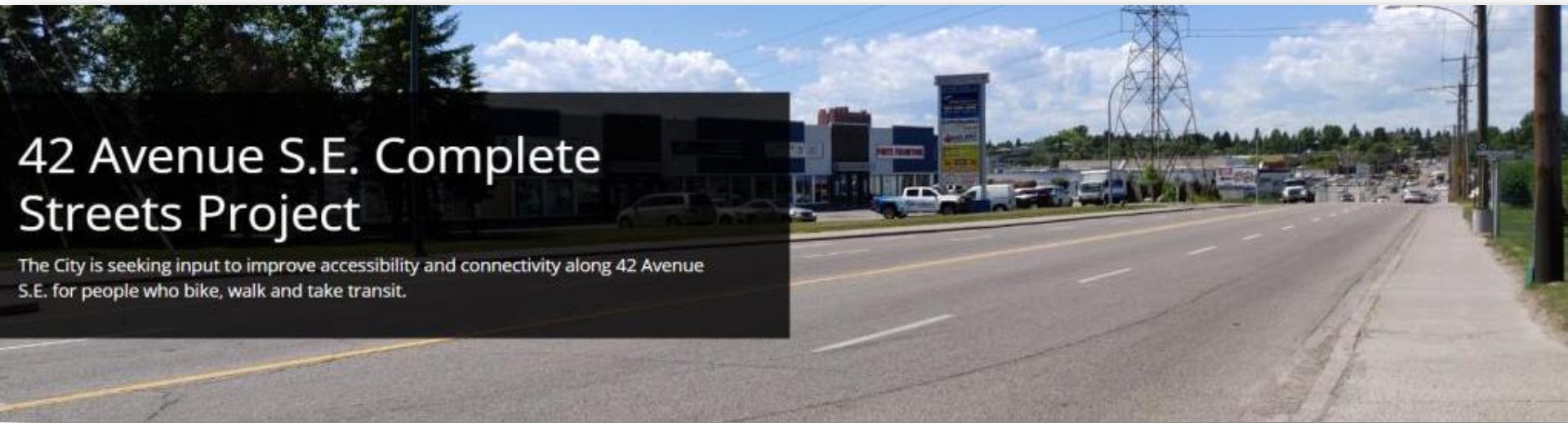
Étude de cas



« Haut volume de trafic sur le 42^e les jours de semaine [...] planifiez vos déplacements en conséquence »

« Faire preuve d'extrême précaution, intersection mal conçue »

Étude de cas



42 Avenue S.E. Complete Streets Project

The City is seeking input to improve accessibility and connectivity along 42 Avenue S.E. for people who bike, walk and take transit.

DIAGNOSTIC



Accessibilité et sécurité réduites pour les piétons et cyclistes

Trottoirs endommagés

Faible connectivité aux destinations clés

Étude de cas

PROPOSITION 1



PROPOSITION 2



PROPOSITION 3



PROPOSITION 4



Cost benefit analysis and active transportation funding in Calgary's Barley Belt



tourists, but also community residents.

In late November 2018, Calgary City Council approved a \$43 million capital spending package that is set to fund parks, pathways, upgrading recreation centers, planting trees in urban areas, and buying LRT cars. Within the spending package, \$5.5 million dollars of funding has been set aside for active transportation in the Barley Belt, an area home to the city's booming beer industry.

We like to consider both sides of the budget. Cost is important, but what outcomes, positive or negative, do we reap as a result of investing in a project or initiative? We've been thinking about cost benefit analysis a lot, and this budget announcement seemed particularly pertinent to the conversation.

In August 2018, Councillor Gian Carlo Carra said that making the Barley Belt in Calgary more friendly to active transportation was "a great economic development play for the city and it's a great tourism play for the city and it's a very necessary and fairly easy thing to do" (CBC News, August 8, 2018). Carra's statement reflects two positive outcomes of better active transportation infrastructure in the Barley Belt: economic development and tourism. Places with a thriving beer culture see economic benefits. For example, breweries in the state of Maine "added a total of \$228 million to Maine's economy last year, and employed more than 1,600 workers, according to estimates based on survey responses from guild members. The estimated total revenue of Maine brewers was more than \$150 million in 2016, a 17 percent increase from 2013, according to the report." (McGuire, 2017).

Beyond these economic benefits, the community of Manchester where the Barley Belt is located will benefit from this funding increase. Though sparsely populated, the community is growing – and fast. Between 2009 and 2014, Manchester grew 118% compared to the rest of Calgary's 12%. Manchester experiences higher than average levels of housing insecurity and poverty and is home to many new Canadians. The influx of funding to make the pedestrian realm better in the community will not only impact local business owners and

One Calgary



- Meilleure accessibilité au réseau de transport
- Sécurité
- Plus d'options de déplacement
- Connectivité



- Réduction de la part modale de l'auto
- Réduction des GES

2. Politique de mobilité durable 2030 – Québec



2. Politique de mobilité durable 2030 – Québec



QUI

Gouvernement du Québec

DURÉE DE VIE

5 ans

OBJECTIF

Réduire la consommation de pétrole et les GES

COMBIEN

61,2 millions \$

ALLOCATION DU BUDGET

Développement du transport actif

2. Politique de mobilité durable 2030 – Québec



**DISTANCE \leq 5 KM =
800 000 ET + AU QUÉBEC**



2/3 DES GES AU CANADA

Politique de mobilité durable 2030 – Québec



Politique de mobilité durable 2030 – Québec



CIBLE Diminution de **20 %** de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale

2. Politique de mobilité durable 2030 – Québec



CIBLE Diminution de **20 %** de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale

CIBLE Réduction de **40 %** de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013

2. Politique de mobilité durable 2030 – Québec



CIBLE Diminution de **20 %** de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale

CIBLE Réduction de **40 %** de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013

CIBLE Réduction de **37,5 %** des émissions de GES dans le secteur des transports sous le niveau de 1990

ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS



RUES CONVIVIALES

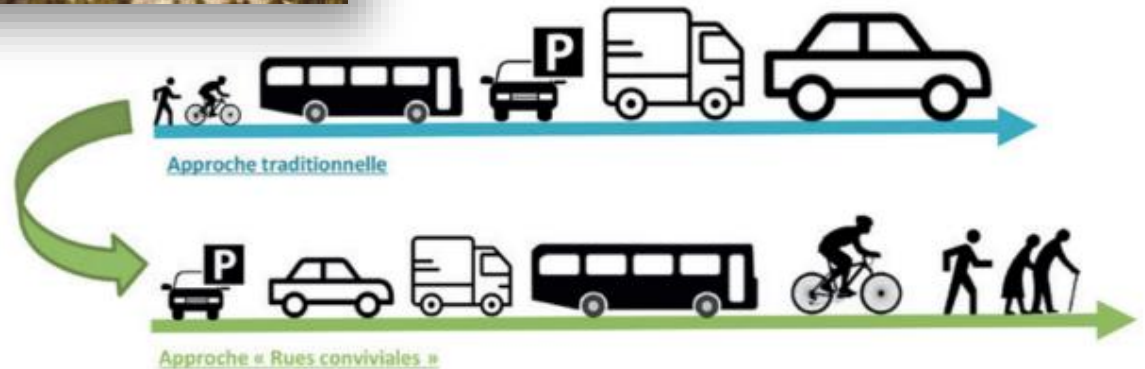


Image : Ville de Gatineau

Étude de cas

Traverse du Coteau

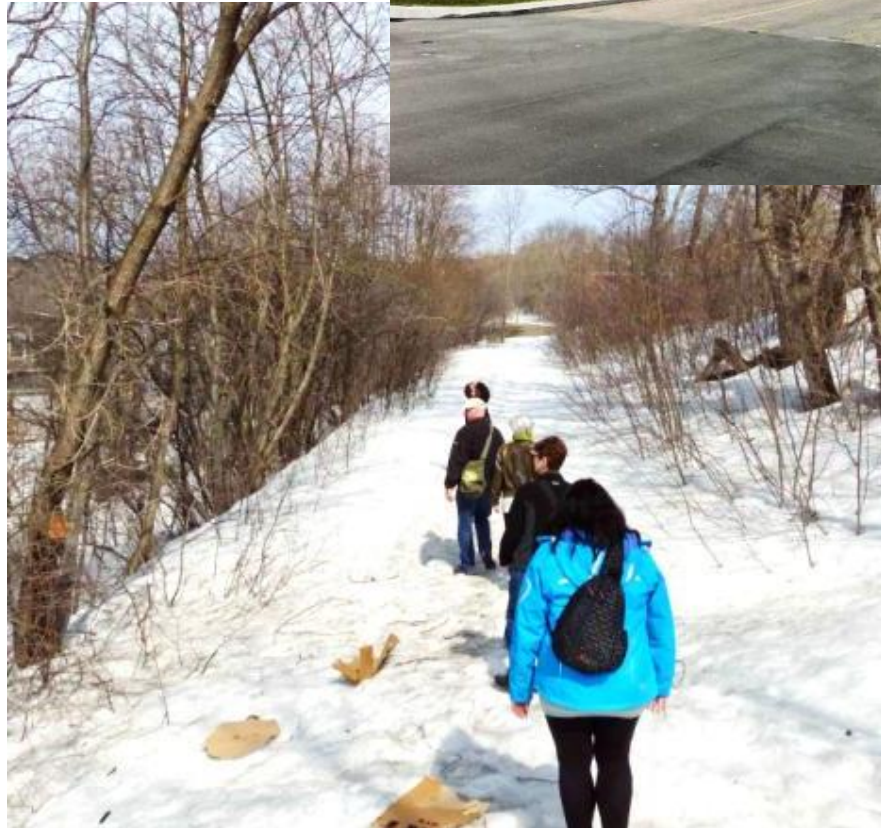
Saguenay, Québec





La Traversée du Coteau

Étude de cas



DIAGNOSTIC



Interruption par de nombreuses intersections peu conviviales

Manque d'éclairage

Déneigement insuffisant



Politique de mobilité durable 2030



- Réduction des coûts liés à la congestion
- Contribution à l'économie urbaine

Sections **LE DEVOIR** Transports / Urbanisme
La congestion nous coûte annuellement autour de 2 milliards

Dans la section **SOCIÉTÉ**

Jean-François Roberge annonce 2,3 milliards pour rénover les écoles... Le dossier criminel des parents bénévoles pas toujours vérifié

Photo: Jacques Nadeau Le Devoir La congestion sur nos routes coûte énormément cher à la société.

Florence Sara G. Ferraris
 2 novembre 2015
 Transports / Urbanisme


La congestion nous coûte collectivement des milliards de dollars chaque année. Seulement à Montréal, on estime qu'elle représente annuellement entre 1,8 et 2,5 milliards, soit plus de 1% du produit intérieur brut de la métropole montréalaise. Ces statistiques faisaient de la région métropolitaine, en 2008, la septième en importance dans le palmarès des villes les plus congestionnées en Amérique du Nord.

Spécialistes en aménagements cyclistes **halt**

À propos Réalisations Services Produits Blogue

Les cyclistes contribuent davantage à l'économie urbaine que les automobilistes

17/01/2019 | Jérémie Goulet-Perreault



Une première compilation d'études montre que les gens se déplaçant en vélo ou à pied sont de formidables leviers pour les économies locales.

Politique de mobilité durable 2030



- Réduction des coûts liés à la congestion
- Contribution à l'économie urbaine



- Plus d'options de déplacement pour 70% de la population
- Inclusion sociale: déplacement des personnes à mobilité réduite
- Réduction de 25% le nombre d'accidents mortels et avec blessés graves

3. Bike BC

Colombie-Britannique



QUI

Ministère des Transports et de l'Infrastructure
de la Colombie-Britannique

DURÉE DE VIE

4 ans

OBJECTIF

Construire et améliorer les infrastructures
de transport actif à travers la province

COMBIEN

777 000 \$

ALLOCATION DU BUDGET

Développement du transport actif

3. Bike BC Colombie-Britannique



BikeBC is a provincial cost-sharing program that provides local governments up to 75 percent of total eligible costs for cycling infrastructure projects. Applications for funding are evaluated based on how well the projects would improve safety for cyclists. To date, BikeBC has funded more than 100 projects across B.C. In the future, BikeBC will become more inclusive of all types of active transportation, and may include funding for planning, design, education and encouragement for active transportation in addition to infrastructure.

A new stream of BikeBC will be dedicated to supporting active transportation projects in Indigenous communities.



Il en coûte **de 8 600 \$ à 13 000 \$ par année** pour être propriétaire d'un véhicule motorisé, ce qui représente **20 % du revenu** après impôts d'un ménage de la classe moyenne.

3. Bike BC Colombie-Britannique



1600 CYCLISTES
2500 PIÉTONS



3. Bike BC Colombie-Britannique

cleanBC

Move Commute Connect

B.C.'S ACTIVE TRANSPORTATION STRATEGY



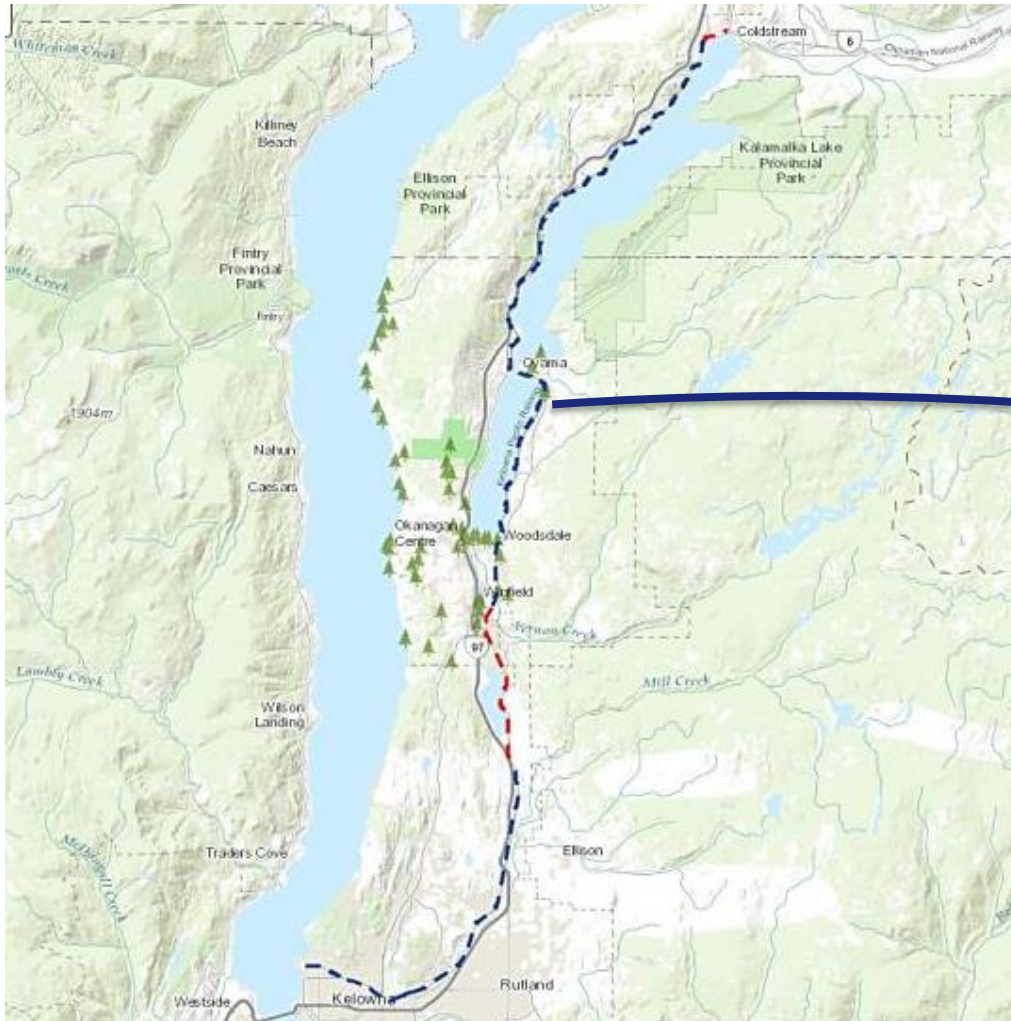
With this Active Transportation Strategy, we will:

- Double the percentage of trips taken with active transportation by 2030.
- Inspire British Columbians of all ages and abilities to choose active transportation with incentives that encourage active transportation use—like the Scrap-It e-bike rebate, Learn to Ride programs and Active and Safe Routes to School.
- Build on the success of the BikeBC program, so communities can build integrated and accessible active transportation systems that work for all active transportation users.
- Work together with communities to create policies and plans that enable and support complete active transportation networks across the province.



« Avec cette *Stratégie de Transport Actif*, nous allons miser sur le succès du programme *BikeBC* pour que les communautés puissent construire des réseaux de transport actif intégrés et accessibles [...] »

Étude de cas



Okanagan Rail Trail
•
Kelowna, Colombie-Britannique

Étude de cas



DIAGNOSTIC



**Manque de
connectivité et de
sécurité**

Étude de cas



DIAGNOSTIC



Manque de
connectivité et de
sécurité

Étude de cas



Étude de cas



Bike BC



- **Stimulation du tourisme**
- **Création d'emplois**
- **Réduction des coûts liés à la sédentarité**

The economic benefits of risk factor reduction in British Columbia:

Excess weight, physical inactivity and tobacco smoking

July 2015



 **Provincial Health Services Authority**
Province-wide solutions.
Better health.

1 MILLIARD \$

•
Coûts annuels
liés à l'inactivité
physique

The economic benefits of risk factor reduction in Canada: Tobacco smoking, excess weight and physical inactivity

Hans Krueger, PhD,^{1,2} Donna Turner, PhD,^{3,4} Joshua Krueger, BA,² A. Elizabeth Ready, PhD⁵

RÉSULTATS: Le fardeau économique annuel des facteurs de risque du tabagisme, du surpoids et de la sédentarité au Canada est estimé à 50,3 milliards de dollars en 2012. L'analyse de sensibilité suggère un intervalle de 41,6 à 58,7 milliards de dollars pour le fardeau économique. Sur ces 50,3 milliards, 21,3 (20 à 22,6) sont imputables au tabagisme, 19 (13,8 à 24) au surpoids et 10 (7,8 à 12) à la sédentarité. Une baisse annuelle relative de 1 % de chacun des trois facteurs entraînerait une réduction annuelle du fardeau économique de 8,5 milliards de dollars d'ici 2031.

10 MILLIARD \$

•
Coûts annuels liés à la
sédentarité au Canada

Bike BC



- Stimulation du tourisme
- Création d'emplois
- Réduction des coûts liés à la sédentarité



- Réduction de la dépendance à l'auto
- Réduction de la congestion routière
- Réduction des GES

Période de questions



Posez vos questions ici



Chatter ×

?

Entrez votre message

À: Tous Envoyer

Pour réécouter le webinaire, revoir la présentation ou lire l'intégralité de la période de questions, visitez le:

UrbanismeParticipatif.ca

Présentateur pour la période de questions



MIKAEL ST-PIERRE

Coordonnateur national

Réseau Quartiers verts

Urbaniste

Centre d'écologie urbaine de Montréal



Merci à tous!

