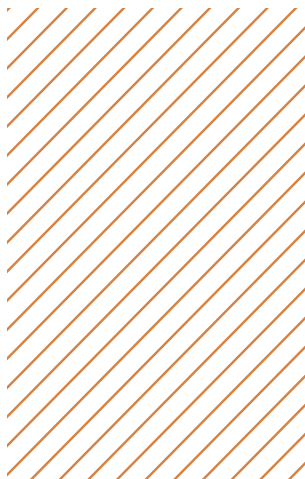


FAIRE PROGRESSER LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

avec l'urbanisme participatif



La façon dont les communautés canadiennes ont été construites ne répond plus aux enjeux contemporains complexes de santé et de durabilité. Un nombre croissant de professionnels, de décideurs et de citoyens passionnés reconnaît la nécessité de repenser nos environnements bâtis et de réfléchir différemment à la façon dont nous concevons nos villes. Les villes construites à échelle humaine, qui soutiennent le transport actif, donnent accès aux espaces naturels et renforcent la cohésion sociale peuvent contribuer à la capacité du Canada à atteindre bon nombre des cibles des 17 objectifs de développement durable (ODD), adoptés dans le cadre de l'Agenda 2030 du développement durable. Le processus d'urbanisme participatif développé par le Réseau Quartiers verts (RQV) est une approche qui contribue au développement de communautés durables, actives, résilientes et habitables. Ce document explique comment l'urbanisme participatif peut être au service des Objectifs de développement durable.

BÂTIR ENSEMBLE
LA VILLE
ACTIVE



Centre d'écologie
urbaine de Montréal



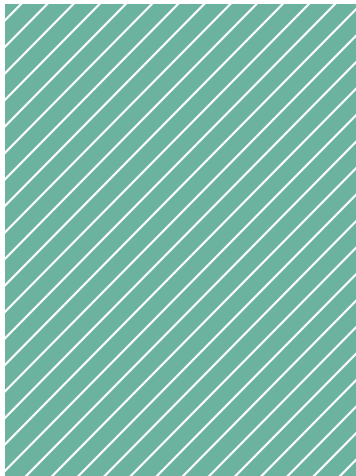


Objectif #3 - Bonne santé et bien-être

Le processus d'urbanisme participatif développé par le Réseau Quartiers verts fait de la promotion de la santé sa priorité. Depuis 10 ans, RQV est financé par la Stratégie d'innovation de l'Agence de la santé publique du Canada et met de l'avant l'importance de l'équité et de la santé dans la planification des villes du pays. Plus précisément, l'approche contribuera à faire progresser trois cibles et indicateurs énoncés dans l'objectif #3 « Bonne santé et bien-être ».

Cible 3.4 : *D'ici à 2030, 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*

Le travail du Réseau Quartiers verts contribue à la transformation d'environnements qui permettent et soutiennent l'activité physique quotidienne en donnant la priorité au transport actif, à l'accès aux espaces verts et à d'autres interventions pour un environnement bâti à échelle humaine. La recherche démontre qu'une planification des transports qui favorise l'utilisation de l'automobile encourage la sédentarité, et contribue donc aux maladies cardiaques, au diabète, aux maladies respiratoires chroniques et à certains cancers (Medical Officers of Health in the GTHA, 2014; Dannenberg et al, 2003). Comme le disait la Dre Theresa Tam dans son rapport de 2017 sur l'état de la santé publique au Canada, « La modification de l'environnement bâti pourrait influencer considérablement l'activité physique quotidienne des gens ». De plus, il est démontré que les environnements aménagés avec de grands espaces verts améliorent la santé mentale des résidents (BC Centre for Disease Control, 2018; Toronto Public Health, 2015; Helbich et al, 2018).



Cible 3.6 : *D'ici à 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route*

Le Réseau Quartiers verts a adopté une approche Vision Zéro. Nous plaidons pour l'adoption de stratégies Vision Zéro dans les communautés avec lesquelles nous travaillons et pour l'adoption de telles politiques par les différents gouvernements du pays. Vision Zéro est une stratégie de sécurité routière basée sur le fondement suivant : aucune perte de vie n'est acceptable sur nos routes. Vision Zéro est une solution éprouvée. Les approches traditionnelles de la sécurité routière se sont concentrées sur la responsabilité du conducteur et les erreurs des utilisateurs comme cause de blessures et de décès, mais « les études démontrent que les déficiences de l'environnement, de la circulation et du système de véhicule sont la principale cause d'environ 63 % des décès [sur nos routes] (Stigson , Krafft et Tingvall, 2008). Cette constatation implique qu'une conception différente des routes et des véhicules [...] signifierait qu'au moins 63 % de tous les décès [dus à la circulation] pourraient être évités » (Belin et al., 2012). En se concentrant sur la conception de nos quartiers et en promouvant l'adoption des plans et stratégies de Vision Zéro, notre travail contribue à cet objectif.

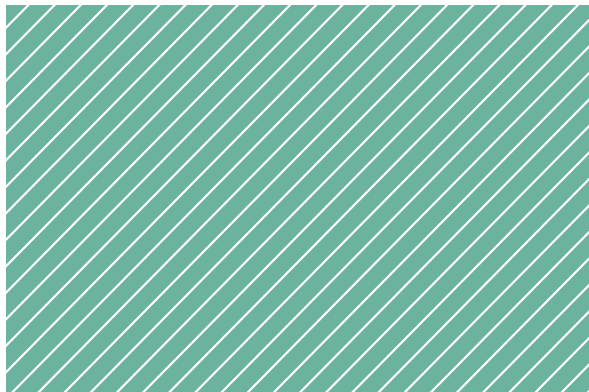
Cible 3.9 : *D'ici à 2030, réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses, à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol*

Des maladies telles que l'asthme, le cancer du poumon et les maladies cardiovasculaires peuvent être liées à la pollution atmosphérique causée par la circulation (Brauer, Reynolds et Hystad, 2013). Une étude sur la qualité de l'air dans le Midwest des États-Unis estime que, si 50 % des courts trajets sont effectués à vélo, la réduction des déplacements en voiture permet de réaliser des économies d'environ 3,8 milliards de dollars par an grâce à la réduction du taux de mortalité et des coûts liés aux soins de santé (Grabow et al, 2012). Brauer, Reynolds et Hystad (2013) ont également décrit le transport actif comme l'une des méthodes pour réduire la pollution atmosphérique liée au trafic. L'objectif primordial du Réseau Quartiers verts est de créer des quartiers actifs qui donnent la priorité au transport actif comme la marche et le vélo. Offrir davantage de possibilités d'utiliser le transport actif réduira la dépendance à l'égard des modes de transport qui contribuent à la pollution atmosphérique, réduisant ainsi le taux de mortalité attribué à la pollution de l'air ambiant.



Objectif 11 - Villes et communautés durables

En se concentrant sur l'environnement bâti, le Réseau Quartiers verts contribue à quatre des cibles définies dans l'objectif 11: « Villes et communautés durables ». Lorsque nous travaillons avec des communautés, notre processus favorise des environnements bâtis qui soutiennent des choix de transport durable, des espaces verts améliorés, une meilleure qualité de l'air et plus encore.



Cible 11.2 : *D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées*

Le transport actif est un choix de transport durable. Par ailleurs, la marche et le vélo sont parmi les modes de transport les plus abordables. En plus de promouvoir des environnements bâtis favorables à l'utilisation du transport actif comme alternative de transport durable, notre travail soutient un accès accru aux transports publics. Il est reconnu que le transport actif est un ingrédient clé pour accroître l'accessibilité des transports en commun; chaque trajet en transport en commun commence par un trajet vers un arrêt ou une gare de transport en commun, et l'amélioration des réseaux de transport actifs permettra aux gens de se déplacer en toute sécurité vers et depuis le transport en commun. Selon le rapport « Improving Active Transportation and Public Transit Integration A Guidebook for Policy and Planning » du *Centre for Active Transportation (TCAT)*, « l'expérience et la recherche nous indiquent que le transport en commun fonctionne plus efficacement lorsqu'il est planifié et construit en étroite connexion avec les installations de marche et de vélo. Un réseau de transport actif bien planifié, bien conçu et bien financé autour d'un réseau de transport collectif maximisera la valeur des énormes investissements que font les gouvernements en transport en commun ».

Cible 11.3 : *D'ici à 2030, renforcer l'urbanisation inclusive et durable pour tous et les capacités de planification et de gestion participatives, intégrées et durables des établissements humains dans tous les pays*

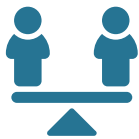
En élargissant le Réseau Quartiers verts à l'échelle du Canada, nous élargirons également l'utilisation de l'approche d'urbanisme participatif à de nouvelles provinces, de nouveaux territoires et de nouvelles communautés. L'accès à notre approche de planification participative directe, claire et équitable augmentera la proportion de villes dotées de structures de planification démocratique.

Cible 11.6 : *D'ici à 2030, réduire l'impact environnemental négatif des villes par habitant, en accordant une attention particulière à la qualité de l'air et à la gestion, notamment municipale, des déchets*

Concevoir des villes qui favorisent le transport actif peut réduire le nombre d'automobiles sur la route (Litman, 2003; Craig et Smith Lea, 2013). Cela entraîne à son tour une amélioration de la qualité de l'air et une baisse des niveaux de particules fines dans les villes (Grabow et al, 2012; Rojas-Rueda et al, 2012). Pour chaque trajet moyen en voiture remplacé par le vélo ou la marche, c'est 850 grammes de CO² par kilomètre qui ne sont pas rejetés dans l'atmosphère (Transports Canada, 2011).

Cible 11.7 : *D'ici à 2030, assurer l'accès de tous, en particulier des femmes et des enfants, des personnes âgées et des personnes handicapées, à des espaces verts et des espaces publics sûrs*

Notre approche de planification participative vise non seulement à fournir des espaces verts pour tous, mais également d'assurer la participation des populations les plus vulnérables à la transformation de leur milieu de vie. En impliquant les personnes âgées, les enfants, les personnes handicapées et les femmes dans le processus de planification, nous pouvons nous assurer que les parcs et les espaces publics répondent aux besoins de la communauté et qu'ils sont sûrs et accessibles.



Objectif #10 - Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre

L'urbanisme participatif du Réseau Quartiers verts favorise l'inclusion sociale et politique de toutes les voix dans le processus de planification. En particulier, nous trouvons des moyens innovants et accessibles pour atteindre les personnes qui sont généralement marginalisées à l'étape de la planification. Notre processus d'urbanisme participatif fait progresser l'objectif 10: « Réduction des inégalités ».

Cible 10.2 : *D'ici à 2030, autonomiser toutes les personnes et favoriser leur intégration sociale, économique et politique, indépendamment de leur âge, de leur sexe, de leur handicap, de leur race, de leur appartenance ethnique, de leurs origines, de leur religion ou de leur statut économique ou autre*

Notre approche d'urbanisme participatif est ancrée dans le postulat que le renforcement de l'équité dans les processus de planification se traduise par des résultats qui favorisent l'équité. Nous cherchons à impliquer des voix qui sont traditionnellement sous-représentées dans les processus de planification, y compris les enfants et les jeunes, les personnes âgées, les nouveaux Canadiens, les personnes handicapées et les personnes vivant dans la pauvreté. L'implication de voix sous-représentées contribue à réduire les inégalités vécues par ces communautés (Nasca et al, 2018; Howarth et al, 2017).





Objectif #13 - Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions

L'environnement bâti et les changements climatiques sont étroitement liés - la façon dont nous construisons nos villes peut soit contribuer aux changements climatiques, soit aider

à en atténuer les impacts et à s'y adapter. Aider les communautés à comprendre la relation entre l'environnement bâti et les changements climatiques est un élément important de notre travail.

Cible 13.3 : *Améliorer l'éducation, la sensibilisation et les capacités individuelles et institutionnelles en ce qui concerne l'adaptation aux changements climatiques, l'atténuation de leurs effets et la réduction de leur impact et les systèmes d'alerte rapide*

Il est essentiel de s'attaquer aux liens entre l'environnement bâti et les changements climatiques pour atténuer, s'adapter et réduire les impacts causés par ces changements. Les zones urbaines ont à la fois des impacts sur les changements climatiques, tout comme elles en subissent les conséquences. En particulier, « les populations vulnérables sont affectées de manière disproportionnée en ce qui concerne les transports, les bâtiments et l'utilisation des terres, et sont les plus exposées aux effets des changements climatiques » (Younger et al., 2008). Bai et al. (2018) appellent à une recherche accrue sur les liens entre l'environnement bâti et l'adaptation et l'atténuation des changements climatiques et déclarent que : « les urbanistes et les décideurs ont besoin de preuves pour les aider à gérer les risques et à développer des stratégies d'atténuation et d'adaptation aux changements climatiques. » Les activités de diffusion des connaissances nous aideront à mieux comprendre ces liens et à diffuser ces connaissances afin de sensibiliser les communautés canadiennes, les professionnels de l'environnement bâti et les institutions, y compris les gouvernements municipaux.





Objectif #16 - Promouvoir l'avènement de sociétés pacifiques et inclusives aux fins du développement durable, assurer l'accès de tous à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes à tous

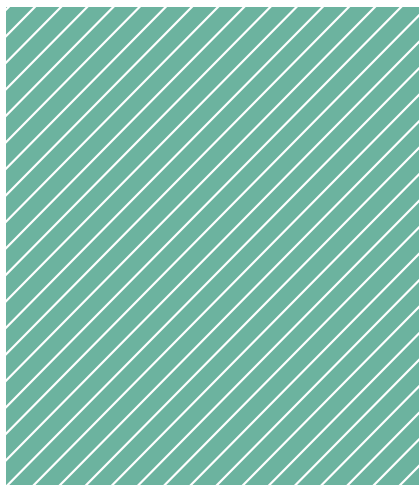
Le processus d'urbanisme participatif du Réseau Quartiers verts transforme les institutions (en particulier les gouvernements au niveau municipal) pour les rendre plus inclusives et ouvertes aux voix diverses et sensibles aux besoins des citoyens. Il contribue à la paix, à la justice et à des institutions solides en atteignant deux cibles de l'objectif 16: « Paix, justice et institutions solides ».

Cible 16.1 : *Réduire nettement, partout dans le monde, toutes les formes de violence et les taux de mortalité qui y sont associés*

Grâce à notre processus d'urbanisme participatif, nous répondons aux préoccupations de sécurité par la conception de l'environnement bâti. Des environnements de marche sécuritaires sont essentiels pour des villes saines et durables. Un certain nombre d'outils que nous utilisons dans notre approche d'urbanisme participatif sont liés à la compréhension de l'environnement piéton des quartiers. Il s'agit notamment d'explorer les réponses émotionnelles des participants en se promenant dans un quartier, de comprendre par le jeu de rôle les contraintes auxquelles les autres personnes sont confrontées en marchant et les méthodes d'observation sur le terrain pour comprendre l'infrastructure piétonne du quartier. À travers ces exercices, nous visons à augmenter la proportion de la population qui se sent en sécurité dans son quartier.

Cible 16.7 : *Faire en sorte que le dynamisme, l'ouverture, la participation et la représentation à tous les niveaux caractérisent la prise de décisions*

L'urbanisme participatif est une approche qui contribue à une prise de décision inclusive des voix qui ont historiquement été marginalisées dans les processus de planification. Dans une évaluation de l'un de nos projets pilotes du RQV, Nasca et al. (2018) ont rapporté que les résidents impliqués dans le processus d'urbanisme participatif ont trouvé que celui-ci était plus inclusif, transparent et axé sur la communauté [que les processus de planification traditionnels], et qu'il a contribué à accroître la confiance des citoyens envers leur gouvernement.



References

- Bai, Dawson, Urge-Vorsatz, Delgado, Barau, Dhakal, Dodman, Leonardsen, Masson-Delmotte, Roberts & Schultz (2018) Six research priorities for cities and climate change. *Nature: International Journal of Science*. 555, 23-25.
- Belin, M.A., Tillgren, P., & Vedung E. (2012) Vision Zero – a road safety policy innovation, *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 19:2, 171-179
- BC Centre for Disease Control (2018). *Healthy Built Environment Linkages Toolkit: Making the links between design, planning and health*. Vancouver, BC, Canada.
- Brauer, M., Reynolds, C., & Hystad, P. (2013). Traffic-related air pollution and health in Canada. *Canadian Medical Association Journal*, 185 (18), 1557- 1558.
- Craig, P. & Smith Lea, N (2013). *The Other 25%: The Big Move and Active transportation Investment*. Clean Air Partnership. Toronto, ON, Canada.
- Dannenber, A., Jackson, R., Frumkin, H., Schieber, R., Pratt, M., Kochtitzky, C. & Tilson, H. (2003). The Impact of Community Design and Land-Use Choices on Public Health: A Scientific Research Agenda. *American Journal of Public Health*, 93(9), 1500-1508.
- Gatien, A. and Mas Baghaie, A. (2019). *Improving Active Transportation and Public Transit Integration: A Guidebook for Policy and Planning*. The Centre for Active Transportation at Clean Air Partnership.
- Grabow, M.L., Spak, S.N., Holloway, T., Stone Jr, B., Mednick, A.C., & Patz, J. A.(2012). Air quality and exercise-related health benefits from reduced car travel in the Midwestern United States. *Environmental Health Perspectives*, 120, 68-76.
- Helbich, M., Klein, N., Roberts, H., Hagedoorn, P., & Groenewegen, P. (2018). More green space is related to less antidepressant prescription rates in the Netherlands: A Bayesian geospatial quantile regression approach. *Environmental Research*, 166, 290-297. doi: 10.1016/j.envres.2018.06.010.
- Hou, J. & Kinoshita, I. (2007) Bridging community differences through informal processes: reexamining participatory planning in Seattle and Matsudo, *Journal of Planning Education and Research*, 26, 301–314.
- Howarth, J., Currie, M.A., Morrell, E., Sorensen, J. & Bengle, T. (2017) Challenges of building community-university partnerships in new poverty landscapes, *Community Development*, 48(1), 48-66, DOI: 10.1080/15575330.2016.1244696.
- Litman, T. (2003). *Active Transportation Policy Issues Background*. Victoria:Transport Policy Institute.
- Medical Officers of Health in the GTHA. (2014). *Improving Health by Design in the Greater Toronto-Hamilton Area*. Toronto, ON.
- Nasca, T.F., Changfoot, N. & Hill, S.D. (2018) Participatory planning in a low-income neighbourhood in Ontario, Canada: building capacity and collaborative interactions for influence. *Community Development Journal*, doi:10.1093/cdj/bsy031
- Rojas-Rueda, D., de Nazelle, A., Teixeira, O. and Nieuwenhuijsen, M.J. (2012). Replacing car trips by increasing bike and public transport in the greater Barcelona metropolitan area: A health impact assessment study. *Environment International*. 49, 100-109.
- Stigson, H., Krat, M., & Tingvall, C. (2008). Use of fatal real-life crashes to analyze a safe road transport system model, including the road user, the vehicle, and the road. *Traffic Injury Prevention*, 9(5), 463–471.
- Toronto Public Health. (2015). *Green City: Why nature matters to health – An Evidence Review*. Toronto, ON.
- Transport Canada. 2011. *Active Transportation in Canada: a resource and planning guide*. Government of Canada.
- Younger M., Morrow-Almeida, H.R., Vindigni, S.M., & Dannenberg A.L. (2008) The Built Environment, Climate Change, and Health: Opportunities for Co-Benefits. *American Journal of Preventive Medicine*. 35 (5), 517-526).

BÂTIR ENSEMBLE LA VILLE ACTIVE

UrbanismeParticipatif.ca