



Améliorer la santé des enfants en défendant leur droit à la ville

Réponse au Comité permanent de la santé de la Chambre des communes sur la santé des enfants

Octobre 2022



Présenté par

Patricia A. Collins

Département de géographie et de planification, Université Queen's

Katherine L. Frohlich

École de santé publique, Université de Montréal (ESPUM)

Mikael St-Pierre

Centre d'écologie urbaine de Montréal

Avec les contributions de Carise Thompson (Université Queen's), Ipek Epikmen (Université de Montréal) et Roger Healey (Kingston Coalition for Active Transportation)



Améliorer la santé des enfants en défendant leur droit à la ville

INCAPACITÉ DE SOUTENIR LA MOBILITÉ AUTONOME DES ENFANTS DANS LES VILLES

Les villes canadiennes ne sont plus propices à la mobilité autonome des enfants. Définie comme étant « la liberté des enfants de se déplacer dans leur quartier ou leur ville sans la supervision d'un adulte⁽¹⁾ », la mobilité autonome permet aux enfants d'explorer leur environnement, à leur propre rythme, en fonction de leurs propres processus décisionnels. Elle accroît la confiance, l'autonomie, les compétences sociales et la capacité des enfants à se déplacer efficacement dans les espaces publics⁽²⁾. Cependant, pendant des décennies, nous avons conçu les villes canadiennes en fonction des désirs des automobilistes, tout en ignorant les besoins des enfants de jouer et de se déplacer dans leur collectivité sans supervision. Ce faisant, **nous avons systématiquement exclu les enfants de nos paysages urbains et érodé leur droit à la ville.**

Cette érosion s'est renforcée d'elle-même. Le fait de ne pas tenir compte des besoins des enfants dans la conception de nos villes a créé des dangers réels et de l'inquiétude chez les parents concernant la sécurité de leurs enfants à l'extérieur de la maison. Ces craintes poussent les parents à limiter de plus en plus les sorties de leurs enfants et leur capacité d'être actifs seuls⁽³⁾. Cette situation est particulièrement grave dans les collectivités défavorisées sur le plan socioéconomique qui sont reconnues pour leur volume plus élevé de circulation automobile non locale. Ainsi, **nos décisions de prioriser la circulation automobile plutôt que la santé et le bien-être des enfants ont créé des inégalités systémiques dans les conditions de vie quotidienne des enfants canadiens.** Le fait de ne pas tenir compte des besoins des enfants dans la conception des collectivités compromet leur santé, leur bien-être et leur autonomie et a des répercussions troublantes sur la qualité de vie future dans les villes canadiennes.

LES RÉPERCUSSIONS ET LES CONSÉQUENCES DE CES MANQUEMENTS

La mobilité autonome est essentielle à la santé, au bien-être et à l'autonomie des enfants. En tant que déterminant du jeu libre à l'extérieur et du transport actif (p. ex. marcher ou faire du vélo)⁽⁴⁾, une plus grande mobilité autonome donne accès à une plus grande variété de destinations sans l'accompagnement d'adultes, ce qui augmente les niveaux d'activité physique et le bien-être général⁽⁵⁾. Les enfants qui sont autorisés à marcher sans être accompagnés d'un adulte passent plus de temps avec leurs amis et jouent davantage avec eux à l'extérieur⁽⁶⁾, et passent moins de temps à s'adonner à des activités sédentaires⁽⁷⁾.

Au fil du temps, la conception urbaine axée sur l'automobile a entraîné le déclin de la mobilité autonome des enfants et, par extension, du jeu libre extérieur et du transport actif. Les aires de déplacement des enfants – la distance et la fréquence à laquelle les enfants se déplacent à l'intérieur d'une région géographique – ont considérablement diminué au fil des générations successives, rendant visible l'exclusion des enfants des paysages urbains (figure 1). Une étude historique effectuée au Royaume-Uni a révélé que le pourcentage de jeunes de 7 et 8 ans autorisés à marcher entre la maison et l'école a diminué, passant de 80 % en 1971 à 9 % en 1990⁽¹⁾. Une étude internationale plus récente menée dans 16 pays a révélé que la plupart des enfants de moins de 11 ans ne sont pas autorisés à se déplacer librement dans leur quartier⁽⁸⁾.

Ces tendances sont également prévalentes au Canada. Par exemple, des données nationales représentatives sur les niveaux de déplacements scolaires actifs des enfants et des jeunes du Canada recueillies en 2000 et en 2010 indiquent une augmentation importante de la proportion de personnes qui ont eu recours uniquement au transport motorisé au cours de la dernière décennie⁽⁹⁾. **Ces déclin de la mobilité autonome, du jeu libre extérieur et du transport actif nuisent au développement cognitif et social des enfants, à leur santé mentale, à leur niveau d'activité physique, à leur poids corporel et à leur santé métabolique.** De plus, le fait de priver les enfants d'aujourd'hui d'occasions de bâtir leur indépendance renforce la dépendance de notre société sur l'automobile, ce qui menace la qualité de vie future et la résilience climatique de nos villes⁽¹⁰⁾.

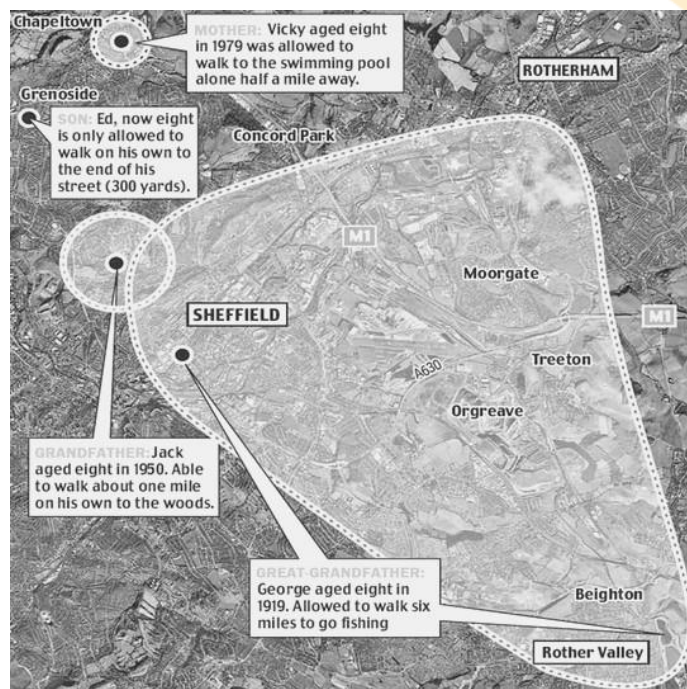


Figure 1 : La mobilité autonome de quatre générations (The Daily Mail, 2007)

DÉFENDRE LE DROIT DES ENFANTS À LA VILLE

L'environnement physique entourant les maisons des enfants, les garderies et les écoles est essentiel à leur mobilité autonome⁽¹¹⁾. Comme l'indique l'observation générale 17 de l'article 31 (2013) des Nations Unies, « Les enfants doivent avoir accès à des espaces inclusifs, exempts de risques et proches de leur domicile, ainsi qu'à des dispositifs qui les encouragent à acquérir une mobilité sûre et indépendante à mesure que leurs capacités évoluent »⁽¹²⁾. Historiquement, les rues locales étaient *les* endroits où les enfants pouvaient bouger, jouer et socialiser. Les préoccupations croissantes concernant la sécurité routière des enfants en raison du nombre croissant de véhicules dans les rues, des véhicules de plus grande taille et des vitesses plus élevées sont souvent citées comme les principales contraintes de la mobilité autonome des enfants⁽¹³⁾. Plus important encore, ces conditions minent le droit des enfants à occuper les rues de leur collectivité et à en profiter sans compromettre leur sécurité et leur bien-être. L'objectif 11 du Programme des Nations Unies pour le développement durable à l'horizon 2030 stipule que l'environnement urbain doit être inclusif, sûr, résilient et durable pour tous⁽¹⁴⁾. Ainsi, **les quartiers des enfants devraient constituer un point central essentiel des politiques ciblant la santé et le bien-être des enfants⁽¹⁵⁾** et dans le développement de villes accueillantes pour les enfants⁽¹⁶⁾. Le bien-être de nos plus jeunes citoyens est l'indicateur optimal d'un environnement sain, de la gouvernance et des politiques de planification durable d'une ville⁽¹⁷⁾.

Puisque la conception des collectivités autour de l'automobile contribue grandement aux déficits troublants en matière de mobilité autonome des enfants au Canada, le réaménagement des collectivités dépendantes de l'automobile doit devenir une priorité pour les décideurs et les praticiens canadiens. **Les interventions qui redéfinissent les rues en tant qu'espaces publics sont des approches prometteuses pour réorienter les besoins des enfants et leur santé.** Au cours des dernières années, particulièrement pendant la pandémie de COVID-19, de nombreuses villes canadiennes ont mis à l'essai diverses options de reconfiguration, comme les rues limitant la vitesse, les rues tranquilles et les rues flexibles^(18 -21). Ces approches sont généralement conçues pour réduire la vitesse et le volume de la circulation automobile afin de favoriser le transport actif et l'animation dans les rues en général.

Les reconfigurations qui priorisent les enfants, comme les rues ludiques et les corridors scolaires,⁽²²⁾⁽²³⁾ **impliquent la fermeture des rues à la circulation afin de permettre aux enfants de jouer, de socialiser et de se déplacer de façon autonome.** Les rues ludiques (figure 2), c.-à-d. des rues du quartier qui sont fermées pendant une période prédéterminée chaque semaine, offrent aux enfants des espaces sûrs où ils peuvent jouer librement à l'extérieur. Les corridors scolaires (figure 3) offrent aux enfants des espaces sécuritaires où ils peuvent se déplacer activement entre l'école et leur domicile en fermant les rues adjacentes aux sites des écoles primaires les jours d'école.



Figure 2 : Rue ludique à Kingston (Healey, 2021)



Figure 3 : Rue de l'école Marie-Rivier, Montréal (CÉUM, 2021)

Au cours des dernières années, notre équipe a collaboré à la mise en œuvre et à l'évaluation des interventions des rues ludiques et des corridors scolaires à Kingston (Ontario) et à Montréal (Québec). Grâce à ces travaux, nous avons également mobilisé et aidé à former une communauté de pratique sur ces approches. À partir de ces expériences, nous formulons des recommandations sur la façon de créer des villes plus accueillantes pour les enfants qui soutiennent la santé, le bien-être et l'indépendance des enfants d'aujourd'hui et des adultes de demain.

RECOMMANDATIONS À L'INTENTION DU COMITÉ

- 1 Appuyer** l'article 31 de la Convention relative aux droits de l'enfant en veillant à ce que les enfants disposent d'un espace accessible et de temps pour jouer à l'extérieur, libres de tout contrôle et de toute prise en charge par les adultes, et qu'ils aient facilement accès à des adultes qui leur apportent du soutien au besoin.
- 2 Aider** à officialiser et à financer la communauté de pratique canadienne visant à promouvoir le droit des enfants à la ville.
- 3 Collaborer** avec les associations professionnelles (Fédération canadienne des municipalités, ICU, CITE, Ingénieurs Canada) pour promouvoir le droit des enfants à la ville.
- 4 Cerner** les programmes de financement qui soutiennent la transformation des milieux bâtis et permettent aux enfants d'accéder à la ville (Programme d'infrastructure Investir dans le Canada, ASPC, Parcs Canada, etc.).
- 5 Aider** les gouvernements provinciaux et territoriaux à modifier leur législation routière et ainsi permettre aux municipalités d'adopter plus facilement des solutions adaptées aux enfants sur leur territoire.
- 6 Collaborer** avec les gouvernements provinciaux et territoriaux pour exiger que des évaluations des répercussions sur les droits des enfants soient effectuées dans le cadre de la planification et du développement des collectivités.
- 7 Poursuivre et élargir le soutien** aux municipalités qui investissent dans le transport en commun et l'infrastructure de transport actif afin de réduire la dépendance des Canadiens envers l'automobile.

**Nous serons heureux de pouvoir parler davantage de notre travail
au Comité.**

Pour communiquer avec les auteurs

Patricia A. Collins : patricia.collins@queensu.ca
Katherine L. Frohlich : katherine.frohlich@umontreal.ca
Mikael St-Pierre : mikael@ecologieurbaine.net

Renseignements additionnels :
www.changerlesreglesdujeu.ca

RÉFÉRENCES

1. M. Hillman, J. Adams et J. Whitelegg. *One False Move ... A Study of Children's Independent Mobility*. 1990.
2. Kantomaa, M. *The role of physical activity on emotional and behavioural problems, self-rated health and educational attainment among adolescents*. 2010.
3. Lee, H., Tamminen, K. A., Clark, A.M. et coll. « A meta-study of qualitative research examining determinants of children's active free play ». *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*. 2015;12(1).
4. Johansson, M., Sternudd, C. et Kärrholm, M., « Perceived urban design qualities and affective experiences of walking ». *Journal of Urban Design*. 2016;21(2):p 256-275.
5. Delisle Nyström, C., Barnes, J., Blanchette, S. et coll. « Relationships between area-level socioeconomic status and urbanization with active transportation, independent mobility, outdoor time and physical activity among Canadian children. *BMC Public Health*. 2019; 19.
6. Prezza, M., Pilloni, S.; Morabito, C. et coll. « The influence of psychosocial and environmental factors on children's independent mobility and relationship to peer frequentation ». *Journal of Community & Applied Social Psychology*. 2001;11(6):p. 435-450.
7. Schoeppe S., Duncan, M.J., Badland, H. et coll. *Associations of children's independent mobility and active travel with physical activity, sedentary behaviour and weight status: a systematic review*. (1878-1861 [électronique]).
8. Shaw, B., Bicket M., Elliott, B. et coll., *Children's Independent Mobility: An International Comparison*. Policy Studies Institute; 2015.
9. Institut CFaLR. *2010 Physical Activity Monitor*. Ottawa (Ontario), Canada. 2012 [Bulletin 12: Transportation among Children and Youth]
10. Fyhri A., Hjorthol R., Mackett R.L. et coll. « Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures ». *Transport Policy*. 2011;18(5):p. 703-710.
11. Merom, D., Tudor-Locke, C., Bauman, A. et coll. « Active commuting to school among NSW primary school children: implications for public health ». *Health Place*. 2006;12(4):p. 678-687.
12. (CRC) UCotRotC. General comment No. 17 (2013) on the right of the child to rest, leisure, play, recreational activities, cultural life and the arts (art. 31 Comité des droits de l'enfant de l'ONU (CRC); 2013.
13. Amior, Y., Waygood, E.O.D. et Pauline EWvdB. « Objective and Perceived Traffic Safety for Children: A Systematic Literature Review of Traffic and Built Environment Characteristics Related to Safe Travel ». *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 2022;19(5):p. 2641.
14. Mårtensson, F. et Nordström, M. *Nordic child friendly urban planning reconsidered. Designing Cities with Children and Young People: Beyond Playgrounds and Skate Parks*:Taylor et Francis Inc.; 2017. p. 36-46.
15. Carver, A., Timperio, A., Hesketh, K. et coll. « Are children and adolescents less active if parents restrict their physical activity and active transport due to perceived risk? » *Social science & Medicine*. 2010;70(11):p. 1799-1805.
16. Horelli, L. « Constructing a theoretical framework for environmental child-friendliness ». *Children, Youth and Environments*. 2007;17:p. 267-292.
17. Malone, K. « Child Friendly Cities: A model of planning for sustainable development ». *Designing Cities with Children and Young People: Beyond Playgrounds and Skate Parks*:Taylor et Francis Inc.; 2017. p. 11-23.
18. Lee, C. et Collins, P. « Mapping Vancouver's Slow Streets in the equity ». *Plan Canada*. 2021;61(4):p. 44.
19. Collins, P., Bursey, B., Healey, R. et coll. *Implementing Quiet Streets in Response to COVID-19 in Kingston, Ontario: A Report on the Process, Findings, and Lessons Learned from Kingston's Quiet Streets Implementation Team*. Kingston (Ontario) Kingston Coalition for Active Transportation; 2020.
20. Simor, D. *City of Toronto's Active TO Quiet Streets: Executive Summary Report*. Toronto (Ont.) : 8 80 Cities; 2020.
21. Stacey, M. *Hitting the brakes: No through traffic on Dundas flex street*. Londres Free Press. 2021. 14 avril 2021.
22. D'Haese, S., Van Dyck, D., De Bourdeaudhuij, I. et coll. « Organizing "Play Streets" during school vacations can increase physical activity and decrease sedentary time in children ». *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*. 2015;12(1).
23. Committee ETaE. *School Streets pilot project evaluation*. Édimbourg, Écosse : The City of Edinburgh Council; 2016.

English	Français
page 1	page 1
A Play Street in Montreal (CÉUM, 2021)	Jouer dans la rue à Montréal (CÉUM, 2021)

page 3	page 3
Chapelton	Chapelton
MOTHER: Vicky aged eight in 1979 was allowed to walk to the swimming pool alone half a mile away.	MÈRE : Vicky, âgée de 8 ans en 1979, était autorisée à se rendre à pied seule à la piscine située à 800 mètres de distance.
ROTHERHAM	ROTHERHAM
Grenoside	Grenoside
SON: Ed, now eight is only allowed to walk on his own to the end of his street (300 yards).	FILS : Ed, maintenant âgé de 8 ans, a seulement le droit de marcher seul jusqu'au bout de sa rue (300 mètres).
Concord Park	Parc Concord
SHEFFIELD	SHEFFIELD
Moorgate	Moorgate
Treeton	Treeton
Orgreave	Orgreave
GRANDFATHER: Jack aged eight in 1950. Able to walk about one mile on his own to the woods.	GRAND-PÈRE : Jack avait 8 ans en 1950. Était autorisé à marcher environ un kilomètre et demi seul pour aller en forêt.
GREAT-GRANDFATHER: George aged eight in 1919. Allowed to walk six miles to go fishing	ARRIÈRE-GRAND-PÈRE : George avait 8 ans en 1919. Autorisé à marcher dix kilomètres pour aller à la pêche.
Beighton	Beighton
Rother Valley	Rother Valley