Le transport actif et la croissance intelligente au service de la santé

Webinaire de la FCM **Septembre 2012**

1. Contexte

2. « Cadre de développement sain » et « Indice de développement sain » (IDS) de la région de Peel :

3. Lignes directrices de développement durable de collectivité de Brampton

4. Politiques de mise en œuvre – pratiques de planification et d'aménagement
- Couloir de transit Queen Street East
- Village et collectivité de Mount Pleasant

5. Conclusions – Et maintenant : une perspective professionnelle

Planification et aménagement pour des collectivités en santé et durables

Alex Taranu, FCIP, RPP, OAA, CanU
Directeur, urbanisme, Brampton, ON

1. Contexte : Santé publique et planification en Ontario et dans la région de Peel

- **IPPO Collectivités saines, Collectivités durables**
  - Marchabilité, dépendance moindre à l'automobile, transport actif
  - Accès à la nature, grand air, eau et air sains, aliments sains
  - Accès aux installations et à leur conception, soutien à la vie active
  - Domaine public pour l'équilibre social et la santé mentale
  (+ énergie, gestion des eaux de ruissellement, réduction des émissions)

- **Sensibilisation, formation et notoriété auprès des urbanistes, Publication du MAML**

- **Initiatives de santé de Peel – progresser :**
  - recherche et documentation
  - l'expérience d'apprentissage, communication, formation
  - faire-savoir : ateliers, séances avec d'autres professionnels

2. Cadre de développement sain de la région de Peel

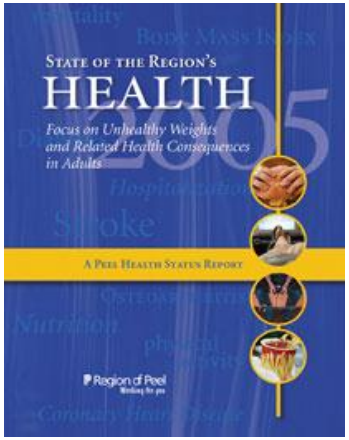
Cadre de travail des Études contextuelles sur la santé, y compris :

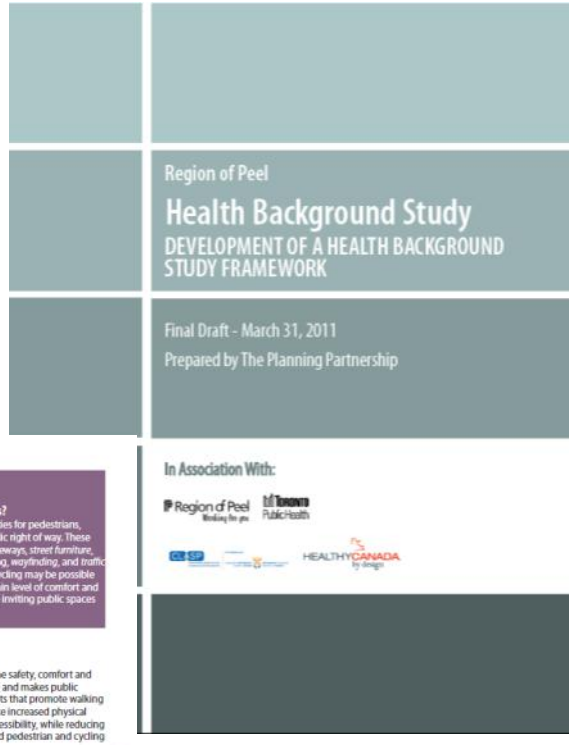
- des recherches contextuelles et une revue de la documentation
- Travail politique (ROP, OPA)
- Indice de développement sain (IDS)
- Examen du développement, défense des intérêts, faire-savoir

Indice de développement sain de Peel

Indice constitué de sept éléments de l'environnement bâti :

– Densité
– Proximité des services et des transports publics
– Mixité sur le plan de l'aménagement du territoire
– Connectivité des routes
– Réseau routier et trottoirs caractéristiques
– Stationnement
– Esthétique et échelle humaine





HEALTHYCANADA by design

CLASP
COALITIONS LINKING ACTION & SCIENCE FOR PREVENTION
An initiative of:
CANADIAN PARTNERSHIP AGAINST CANCER
PARTENARIAT CANADIEN CONTRE LE CANCER

Cadre de développement sain de la région de Peel

- Les **documents de référence** de grande portée, et les recherches permettent de faire profiter la planification de tout un bagage de connaissances liées à la santé publique
- Des **changements politiques** stimulés : Politiques habilitantes du plan officiel
- La **communications interprofessionnelles**, le dialogue, la sensibilisation favorisés et stimulés
- Les principales **difficultés à surmonter** :
  - l'établissement des paramètres pour des phénomènes complexes (variations importantes zones vertes/ édification sur terrain intercalaire)
  - les pratiques de développement bien établies et les processus de développement conventionnel axé sur l'automobile
  - le besoin de politiques plus détaillées et plus complètes à des niveaux plus élevés
  - l'ajout de nouvelles étapes dans un processus de planification déjà difficile
- L'argument de la santé publique peut être très puissant et utile pour déclencher le changement

Actions

- Améliorer les nouveaux lotissements – utiliser la croissance intelligente pour régler des problèmes (p. ex., édification sur terrain intercalaire et intensification, extensions urbaines durables)
- Revitalisation des zones historiques et piétonnières
- Problèmes pour la réhabilitation des CSD, développement axé sur l'automobile

Résumé des dispositions IDS

Justification

Description de l'élément principal et en quoi est-ce important du point de vue de la santé de la collectivité

Objectif

Énoncé de l'objectif de développement.

Normes

Normes minimales de développement qui devront être respectées par le lotissement proposé.

Principales questions

Liste des principales questions qui devraient faire partie de l'équation dans la planification et dans la préparation du lotissement

Exigences en matière de production de rapport et en matière de contenu

Description des exigences minimales en matière de production de rapport

2. a. Proximity to a Variety of Services and Employment – Prerequisite:

- ≥ 75% of residential units must be within ≤ 800m of ≥ 5 neighbourhood public services*
- ≥ 75% of residential units must be within ≤ 800m of ≥ 7 neighbourhood retail services**
- The centre of primarily residential communities must be within ≤ 800m of the same number of full- and part-time jobs as 50% of the total number of residential dwelling units in the community.
- The centre of primarily non-residential communities must be within ≤ 800m of the same number of residential units as 50% of the total number of full- and part-time jobs in the community.
- *We may want to include another option of being able to access sufficient numbers of jobs using transit.*

4 Reporting Requirements

The following Reporting Requirements are to be fulfilled by the applicant in a way that demonstrates how the proposed development complies with the minimum standards established fore each of the six elements.

Density

- ☐ *Greenfield Development* – Density calculations that demonstrate unit counts, the type of units and unit size (residential), gross floor area (non residential), land area and achieved density in relation to Provincial policy.
- ☐ Redevelopment – Density calculations that demonstrate unit counts, the type of units and unit size (residential), gross floor area (non-residential), land area and achieved density in relation to existing development on the subject site or lands.
- ☐ A short written description of achieved density and how it complies with objectives and minimum standards.

Service Proximity

- ☐ Site plans demonstrating the location of residential units within the surrounding context, including: transit stops (indicating *higher or lower order*), community and retail services (indicating types and Gross Floor Area, respectively), parks, schools (indicating elementary or secondary), and employment or urban centres.
- ☐ A short written description of the achieved proximity, and how the development complies with the objectives and minimum standards.

Land Use Mix

- ☐ A count of proposed units and their types. A short written description of achieved mix and how the development complies with objectives and minimum standards.

Street Connectivity

- ☐ Site plans demonstrating the number of intersections and block sizes within the proposed development, and a brief summary showing how it complies with the requirements.

Streetscape Characteristics

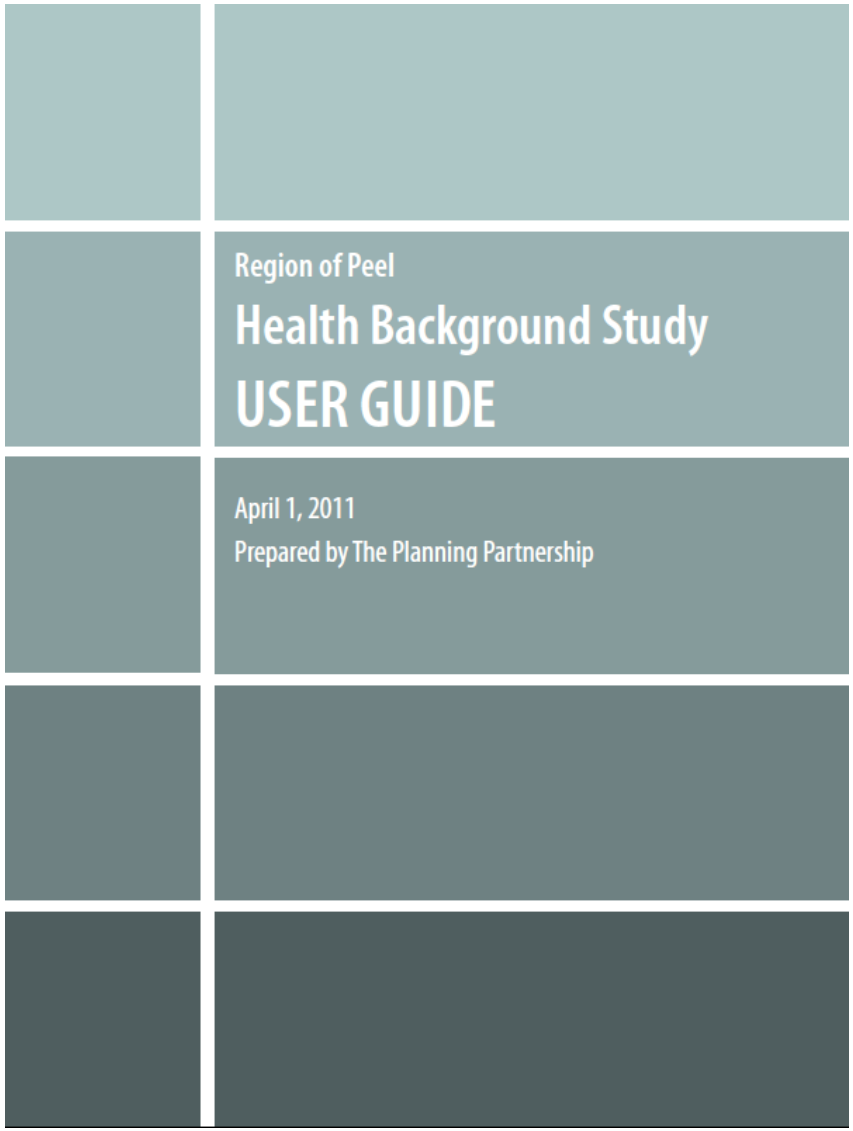
- ☐ A detailed and integrated plan of the entire proposed community, demonstrating widths of sidewalks, bikeways, street tree planting, intersection treatments, *traffic calming* measures, pedestrian priority streets, bicycle amenities and pedestrian lighting fixtures (including illuminance level).
- ☐ A short written description of road and sidewalk characteristics and how the development complies with objectives and minimum standards.

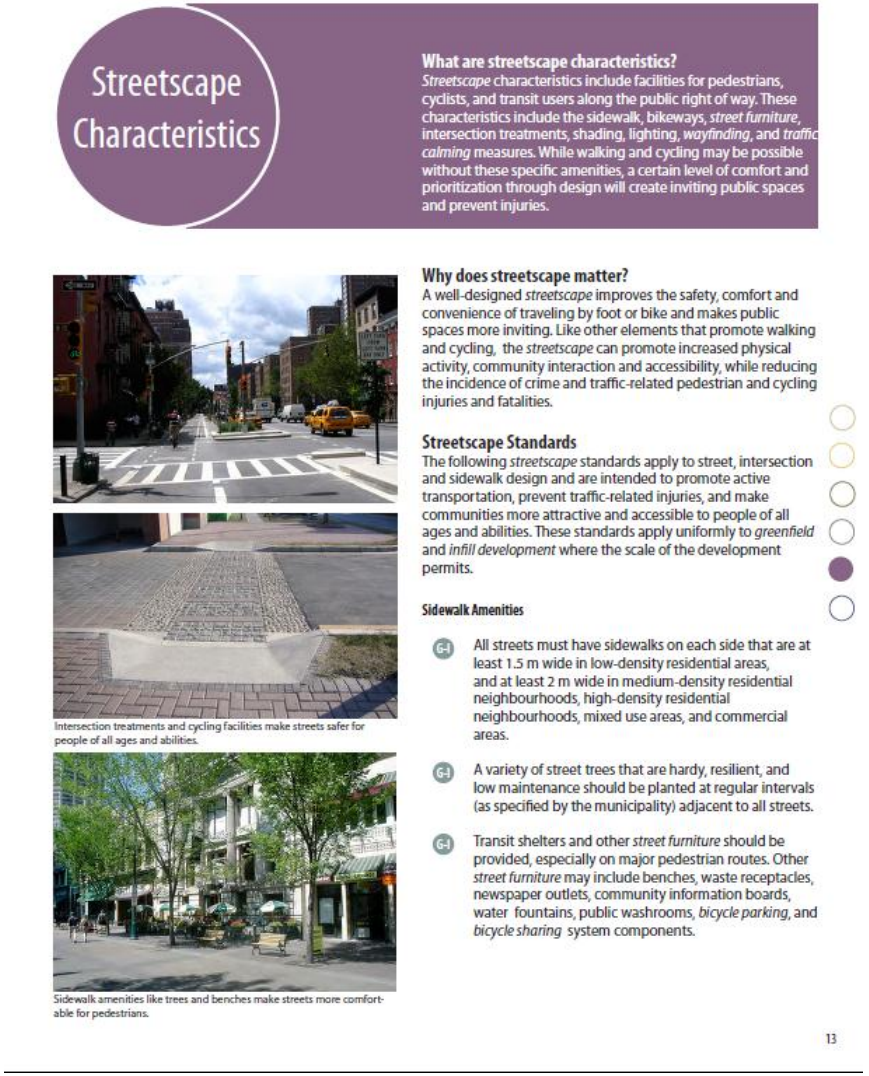
Parking

- ☐ A plan showing the number and distribution of bicycle (visitor and occupant) and *automobile parking* (private and on-street), along with the proposed uses and Gross Floor Area (for industrial and commercial buildings) or number of residential units.
- ☐ The location of transit stops, to give context to numbers of *bicycle* and *automobile parking* spaces.
- ☐ A short written description explaining how the *automobile parking* supply is being minimized and used more efficiently.

20

Cadre de développement sain de la région de Peel





Streetscape Characteristics

What are streetscape characteristics?
Streetscape characteristics include facilities for pedestrians, cyclists, and transit users along the public right of way. These characteristics include the sidewalk, bikeways, *street furniture*, intersection treatments, shading, lighting, *wayfinding*, and *traffic calming* measures. While walking and cycling may be possible without these specific amenities, a certain level of comfort and prioritization through design will create inviting public spaces and prevent injuries.

Why does streetscape matter?
A well-designed *streetscape* improves the safety, comfort and convenience of traveling by foot or bike and makes public spaces more inviting. Like other elements that promote walking and cycling, the *streetscape* can promote increased physical activity, community interaction and accessibility, while reducing the incidence of crime and traffic-related pedestrian and cycling injuries and fatalities.

Streetscape Standards
The following *streetscape* standards apply to street, intersection and sidewalk design and are intended to promote active transportation, prevent traffic-related injuries, and make communities more attractive and accessible to people of all ages and abilities. These standards apply uniformly to *greenfield* and *infill development* where the scale of the development permits.

Sidewalk Amenities

G-1 All streets must have sidewalks on each side that are at least 1.5 m wide in low-density residential areas, and at least 2 m wide in medium-density residential neighbourhoods, high-density residential neighbourhoods, mixed use areas, and commercial areas.

G-1 A variety of street trees that are hardy, resilient, and low maintenance should be planted at regular intervals (as specified by the municipality) adjacent to all streets.

G-1 Transit shelters and other *street furniture* should be provided, especially on major pedestrian routes. Other *street furniture* may include benches, waste receptacles, newspaper outlets, community information boards, water fountains, public washrooms, *bicycle parking*, and *bicycle sharing* system components.

Intersection treatments and cycling facilities make streets safer for people of all ages and abilities.

Sidewalk amenities like trees and benches make streets more comfortable for pedestrians.

13

Region of Peel
Working for you

Residential Preferences Survey

- Document the demand for different types of residential community environments (walkable to auto-oriented)
- Determined there is unmet demand for walkable neighbourhoods
- Those who live in walkable communities:
  - Walk 2.6 times as often from utilitarian purposes
  - Use transit 2.5 times as often
  - Drive 150 fewer km/week
  - Have lower body weights
  - BMI one point lower

Why Does It Matter?

The way we design our communities influences key **risk factors** for **chronic disease**, such as:

- Physical activity
- Air quality
- Road safety
- Social capital
- Stress
- Food
- Heat and shade

Why Does It Matter?

A recent study found that for every 5% improvement in the walkability of a neighbourhood, adults who reside there tend to walk and cycle 32% more, have a lower body mass index and enjoy reduced pollution from automobiles.[1]

Mount Pleasant Village Mobility Hub

Village Core featuring economic and employment uses.

[1]Lawrence D. Frank *et al.* (2006). *"Many Pathways from Land Use to Health: Associations between Neighbourhood Walkability and ActiveTransportation, Body Mass Index, and Air Quality." Journal of the American Planning Association, Volume 72, Issue 1, p. 75-87.*

(Photo Credit: Health Background Study Framework)

Health-Promoting Communities

Support utilitarian and recreation activity

- Land use planning is fundamental
- Integrated land use and transportation planning
- Implementation is challenging, but vital

(Photo Credit:: Downtown Brampton Special Policy Area Study)

Some of Brampton's Recent Accomplishments

- Amendments to the **City's Official Plan** to emphasize links between health and planning.
- **Brampton PathWays Master Plan** providing opportunities for pedestrians, cyclists, in-line skaters and other practical and recreational types of trail uses.
- **Urban Design Guidelines development** with a focus on sustainability and health.
- **Liveable Streets Project** with a focus on designing streets for all road users.
- Healthy communities focus for new community development such as the **Mt. Pleasant Secondary Plan area.**

Cadre de développement sain à Brampton

Résolution du conseil municipal du 6 juin :

ATTENDU QUE la recherche a démontré que l'aménagement de la collectivité a une incidence sur les principaux facteurs de risque de maladies chroniques;

ET ATTENDU QUE l'Institut canadien des urbanistes et l'Institut des planificateurs professionnels de l'Ontario disposent de comités de travail sur la santé et les questions d'environnement bâti, y compris des lignes directrices en matière de développement sain;

ET ATTENDU QUE la Ville de Brampton, le Village de Caledon, la Ville de Mississauga et la Région de Peel ont élaboré un Indice de développement sain et le cadre de travail des Études contextuelles sur la santé afin de faire la promotion d'un aménagement de la collectivité propice à un mode de vie sain;

ET ATTENDU QUE la Ville de Brampton s'efforce d'avoir les meilleures politiques de développement concernant l'environnement et la santé;

IL EST PAR CONSÉQUENT RÉSOLU que la Ville de Brampton se sert de l'Indice de développement sain comme cadre de travail ainsi que du Cadre de travail des Études contextuelles sur la santé et qu'elle consulte, selon le bon vouloir des fonctionnaires municipaux, la Santé publique de Peel en ce qui concerne :

- les prochaines études de transport
- les études des lignes directrices en matière d'aménagement urbain
- les plans d'amélioration de la collectivité
- les plans de quartier : les prochaines études de planification de la collectivité.

IL EST DE PLUS RÉSOLU que les services de planification, de l'aménagement et de développement, et de travaux publics et des transports de la Ville de Brampton ainsi que le personnel de la Santé publique de Peel étudient ensemble les possibilités de partenariat avec l'Institut canadien des urbanistes et l'Institut des planificateurs professionnels de l'Ontario ainsi que d'autres organismes pertinents dans le but d'élaborer de nouvelles manières de mettre en œuvre les critères de santé dans le processus de planification;

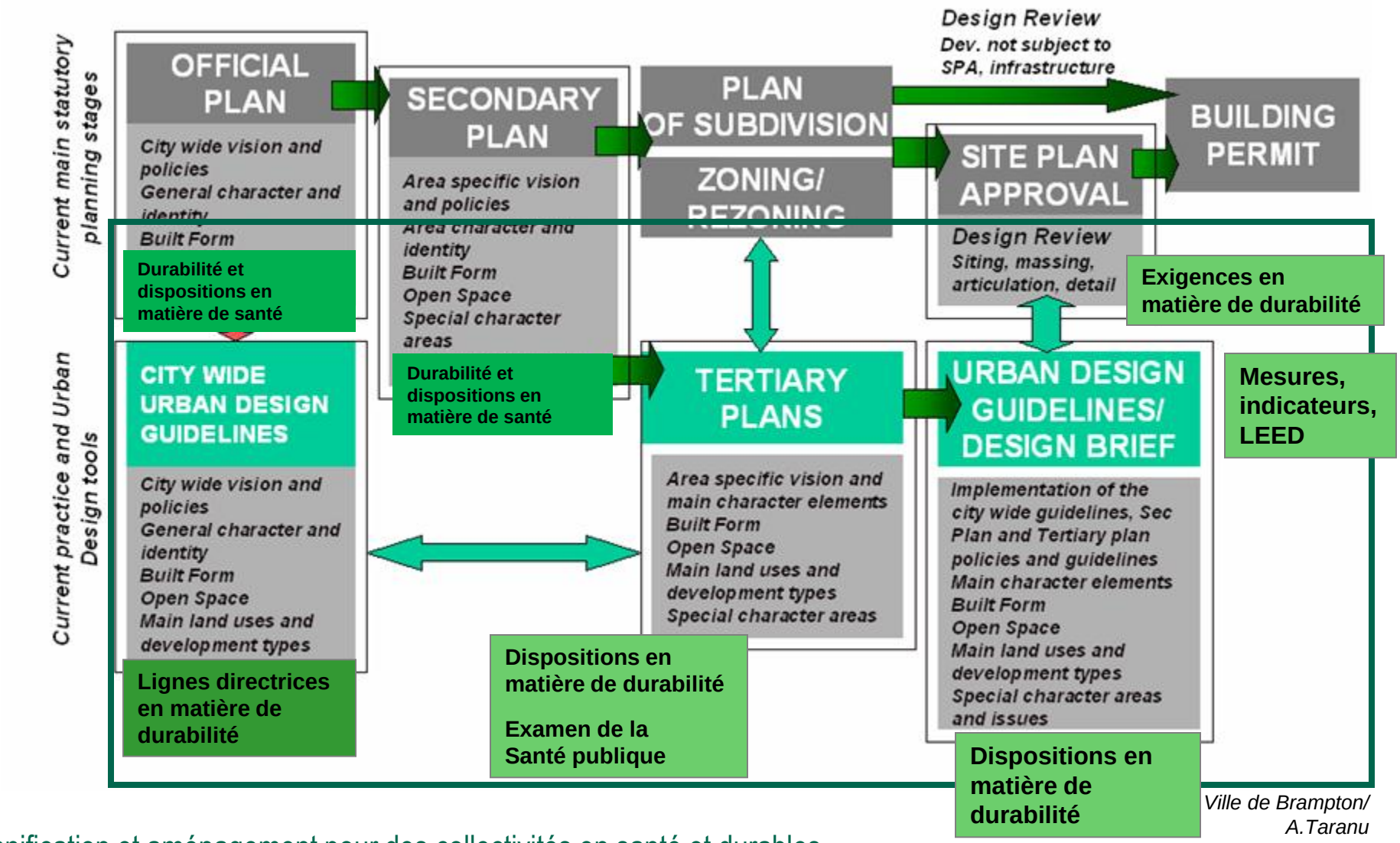
IL EST ÉGALEMENT RÉSOLU que la Ville de Brampton et la Santé publique de Peel demandent aux ministères provinciaux compétents une meilleure intégration de l'urbanisme et de la planification des transports à l'échelle provinciale et municipale.

Commentaires et observations :

- **L'évaluation** de phénomènes complexes comme le développement urbain est en soi un défi.
- Les tests ont indiqué qu'il est difficile d'obtenir de bons résultats pour les **zones vertes**; l'échelle de développement pourrait également être un problème (comme pour LEED ND).
- La nécessité de peaufiner les mesures, de les adapter à la réalité locale, de présenter favorablement les aspects positifs du programme à la communauté du développement.
- **Les difficultés** d'introduire l'évaluation dans le processus officiel; les commentaires de la Santé publique sont reçus par l'intermédiaire de l'autorité de réception des commentaires de la Région.
- L'existence d'une tendance à la simplification, à l'élimination des obstacles au développement
- La nécessité d'**ensemble complet de mesures** : des politiques, des conseils, des règlements, des normes
- Les difficultés de coordonner les priorités, les ressources, le financement entre des organismes qui n'ont pas l'habitude de collaborer; besoin d'un **soutien plus important** (p. ex., coordination MAML, MS).

2. Lignes directrices de développement durable de collectivité

Durabilité et santé publique dans la planification municipale et le processus d'aménagement urbain



Ville de Brampton/ A.Taranu

Lignes directrices de développement durable de collectivité (LDDDC) de Brampton *(projet)*

Aperçu

Stratégie de durabilité complexe :

a.LDDDC Phase 1

b.Indicateurs de durabilité (développement, à l'échelle de la ville)

- Partenariats avec les Villes de Vaughan et de Richmond Hill
- Subvention de la FCM, avec participation des villes partenaires

• Coordination des enjeux, des dispositions, des ressources, des consultants entre 3 municipalités

• Coordination et mise en commun de ressources avec Peel Health au stade 2, intégration des dispositions de l'IDS dans les indicateurs et les mesures de développement durable et sain

c. Normes de développement durable

- mesures de mise en œuvre, normes

Brampton

Sustainable Community Development Guidelines

Part 8 of the Development Design Guidelines

DRAFT

June 2012

Flower City

DEVELOPMENT DESIGN GUIDELINES

sg147. A range of transit facility amenities including but not limited to: weather protection, seating, waste baskets, lighting, route information, bulletin boards, and fare purchase booths should be provided at all major transit stations.

FIGURE 26 - Unique weather protection provided at a transit stop

FIGURE 27 - GO transit bicycle parking

3.2.3 Active Transportation

The City encourages transit, walking, and cycling as alternative modes of transportation. Physical activity should be encouraged and through the provision of a linked system of walking and cycling trails residents have increased access to mobility options. Section 4.4.6 of the Official Plan requires the pedestrian and cycling network to reflect the 'Pathways Master Plan' and Schedule C1.

The following guidelines support the provision of a connected network of pedestrian and cycling routes.

sg148. The Block Plan shall implement a network of active transportation facilities - connected pedestrian and cycling routes trails, walkways, sidewalks, bicycle lanes - that are integrated with public transit services.

sg149. The Block Plan shall provide adequate and accessible road, transit, pedestrian, and bicycle links throughout the plan. Bicycle lanes should be integrated into the road and open space network.

sg150. The primary pedestrian network is the street system which should support pedestrian movement. The Block Plan street and block pattern should emphasize connections and walkability internally, and with surrounding neighbourhoods, through a grid or modified grid pattern discouraging cul-de-sacs, p-loops and crescents, except where necessary due to grading and topography

sg151. Encourage safe routes to schools by providing a network of connected local streets with inherent traffic calming measures (such as reduced lane widths, raised intersections, slower vehicle speeds, on-street parking, crosswalks) to ensure safe use by young pedestrians and cyclists. Secondary schools should benefit from public transportation access and safe routes between transit stops and school.

sg152. Cyclist movement should be encouraged through slower vehicle speeds and lower traffic volumes on local streets, appropriate lane widths to accommodate shared travel lanes, designated bicycle lanes on collectors, and bicycle parking facilities.

sg153. The Block Plan shall accommodate a cycling network that includes bike lanes and off-road cycling or multi-use trails. The network should connect to existing bike lanes and trails and follow the standards of the Pathways Master Plan.

sg154. Shared off-street pedestrian and bicycle paths should be designed for the requirements of the route, provide for a continuous linked system of trails throughout the community, be part of the open space network, provide for the separation of cyclists and pedestrians, and be a legible and clearly marked system.

sg155. Provide, where feasible, clearly marked bike lanes on collectors, and consider further separation by including a painted buffer.

S20

Lignes directrices d'aménagement durable de la collectivité de Brampton

2.1.4 Housing Mix and Diversity
By providing a range of housing types residents of differing economic situations have the opportunity to live in the same neighbourhood and have access to the same services. It also promotes integration between age groups and family types creating a more socially cohesive community.

sg15. The Secondary Plan shall encourage a range of housing types to create choices for all sectors of society, regardless of their age or income bracket, preferred lifestyle, or tenure. This mix and diversity makes it possible for households to move within one community as housing needs and lifestyle preferences change.

sg16. A gradation of residential densities shall be provided with the highest densities placed at identified intensification areas or mixed use nodes transitioning to lower density at an approximate radius of 800 metres from centre to edge.

sg17. The Secondary Plan should be designed to ensure that at least two of the following housing types exist within a neighbourhood, defined by an approximate 400 metre radius: single or semi-detached; townhouse; apartments; mixed use buildings; and live-work units.

sg18. The Secondary Plan shall encourage housing options specifically designed for seniors. Retirement and long-term care facilities should be placed closer to a mixed use nodes or neighbourhood centres.

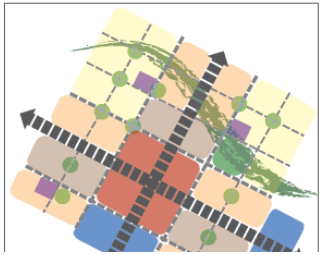
2.1.5. Walkability
To encourage walking and reduce vehicle dependence, a mix of uses and density, in a community or neighbourhood with a high degree of connectivity, supports the accessibility and convenience of transit, schools, retail.

sg19. The Secondary Plan shall promote a typical walking distance of 400 metres (5 minutes) to daily activities, such as transit, active parks, and modest services, or 800 metres (10 minutes) to higher order transit or community centre.

sg20. Internal connectivity and connections to the community at large are required, taking into account the existing and proposed urban structure of adjacent and adjoining areas.

2.1.6. Public Health
To support community health an environment that supports active transportation and access to parks is essential to proving the opportunity for a variety of activities and social interaction.

sg21. The built environment impacts human development and neighbourhood design affects opportunities for social interactions. The Secondary Plan should provide mixed-use neighbourhoods that are walkable with connected public gathering places, where opportunities for social interaction are increased and services can be provided within easy walking distance or by use of public transit.



SECONDARY PLAN AREAS

- Dispositions relatives à la santé publique, coordonnées avec l'IDS
- À utiliser par les consultants, les développeurs et les fonctionnaires municipaux
- permettra de créer une liste des enjeux à développer à la Phase 2 à titre de mesures et d'indicateurs

- Se concentrer sur les dispositions visant à créer des collectivités durables, saines et vivables qui soient complètes, denses, marchables et compatibles avec les transports en commun
- Axées sur le processus de planification et de conception du développement de la collectivité - plan secondaire, Plan de quartier (tertiaire) et échelles du plan de site

DEVELOPMENT DESIGN GUIDELINES

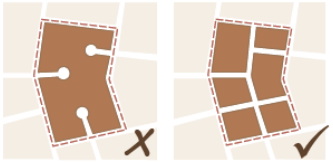


FIGURE 17 - Connected street pattern allows multiple options for walking routes.

FIGURE 18 - Walkable and active street.

FIGURE 19 - Centrally located park provides opportunities for social interaction.

allowing for continuous movement throughout the community.

sg107. Street layout should be designed to ensure efficient walking routes to schools, centres, transit and other key destinations. Continuous sidewalks, or equivalent provisions for walking, should be provided on both sides of the street, one may be allowed if it is a lower order local street, unless it is a major pedestrian link to a school, neighbourhood centre, or retail.

sg108. Encourage traffic calming measures such as on-street parking, reduced lane widths, public laneways, raised intersections, and/or traffic circles to reduce vehicular traffic speeds and to ensure safe walking and cycling environments.

sg109. 75% of dwelling units should be located within a 5 minute walk of an Elementary school to reduce the need for busing.

3.1.6 Public Health
Provide opportunities for residents to achieve optimal health through a healthy environment, healthy lifestyles, mental wellness, and adequate access to health care.

sg110. To promote public and community health the following health related issues should be considered:

a. *Cardiovascular health* - provide an enhanced public realm (streets, parks, etc.) to encourage exercise through walking/cycling/recreational opportunities;

b. *Respiratory health* - improve air quality by reducing car dependence (via home/job/school/shopping proximity) and encourage the use of alternative and conventional energy sources;

c. *Mental health* - provide opportunities for social interaction by creating formal and informal public meeting places and reducing long distance commuting;

d. *Integrated Human services* - provide for integrated service delivery (schools,and community, health and social services); organizing services around the needs of the neighbourhood in one location; and,

e. *Ageing population* - address accessibility needs, service provision, and life-cycle housing at all levels.

sg111. The Block Plan shall be designed to provide ample opportunities for a range of physical activities by all age groups, increasing opportunities for active recreation by providing cycling lanes, walking trails, and an open space, such as a park or playground, within 10 minutes of every home.

sg112. Create opportunities for social interaction by providing gathering spaces and parkettes within 200 to 400 metres or 3 to 5 minute walk of dwelling units.

sg113. Encourage the placement of health care services in locations that are accessible by active transportation and public transit. Locate on a transit corridor or near a transit node to ensure that resident's have access to an adequate level of care.

S16

Collectivités complètes, expansions urbaines durables

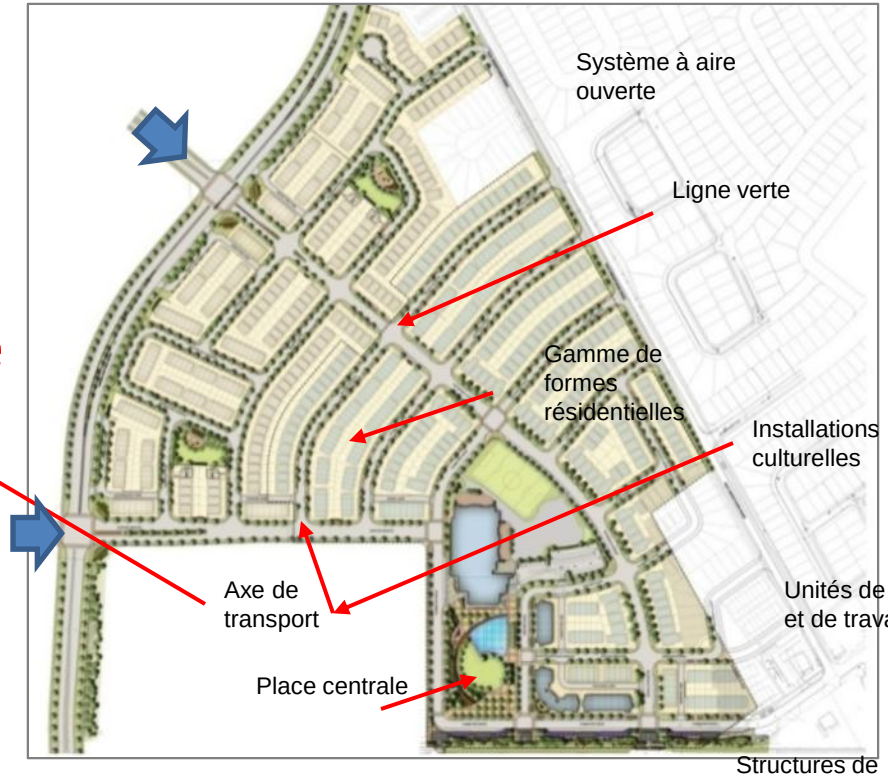
Étude de cas de Greenfield : Collectivité de Mount Pleasant, Brampton

Mise en œuvre d'un développement durable et sain

Mount Pleasant Urban Transit Village , Brampton (Ontario)

Quartier dense, complet, axé sur les transports, marchable

Vues aériennes (Source : Mattamy Homes)



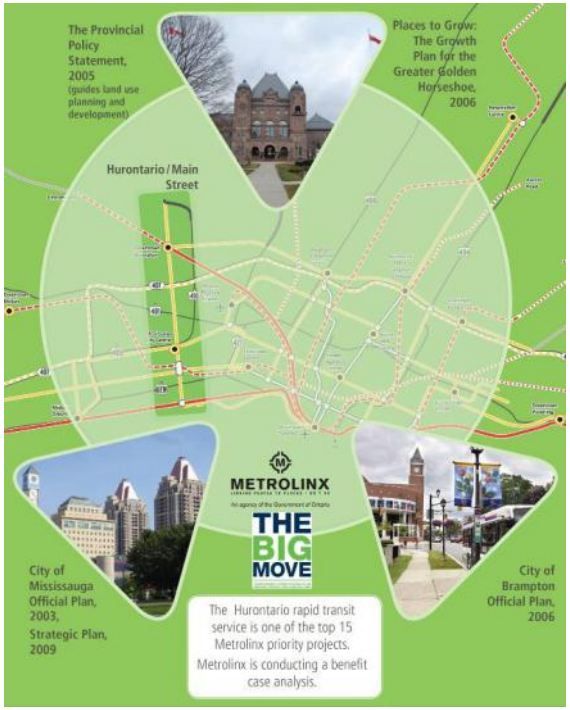
Plateforme de mobilité et gare de transport régional

Collectivités complètes, expansions urbaines

Mount Pleasant Village : un quartier complet axé sur les transports en commun

Mise en œuvre d'un développement durable et sain

Intensification axée sur les transports en commun et les terrains intercalaires : Corridors de transport prioritaire des rues Hurontario et Queen



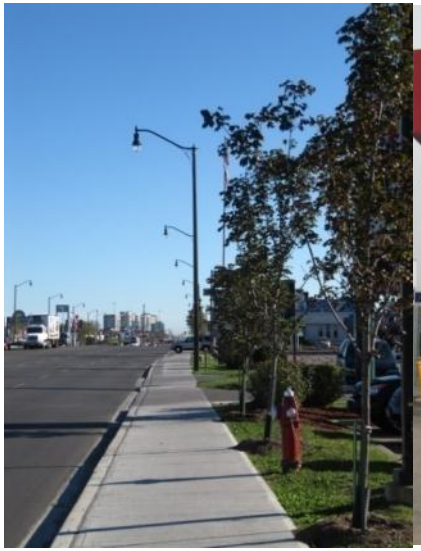
http://www.hurontario-main.ca/

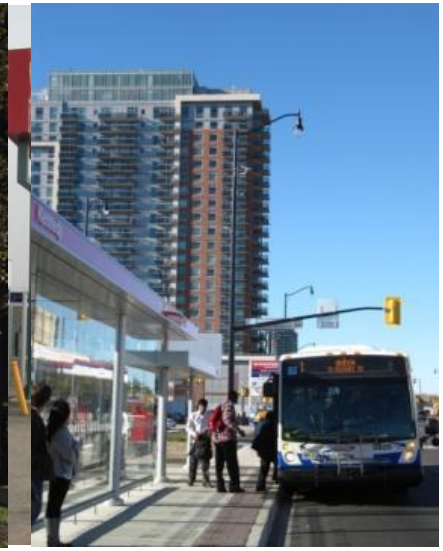
Principaux corridors et carrefours : Planification et aménagement pour des transports en commun et des transports actifs

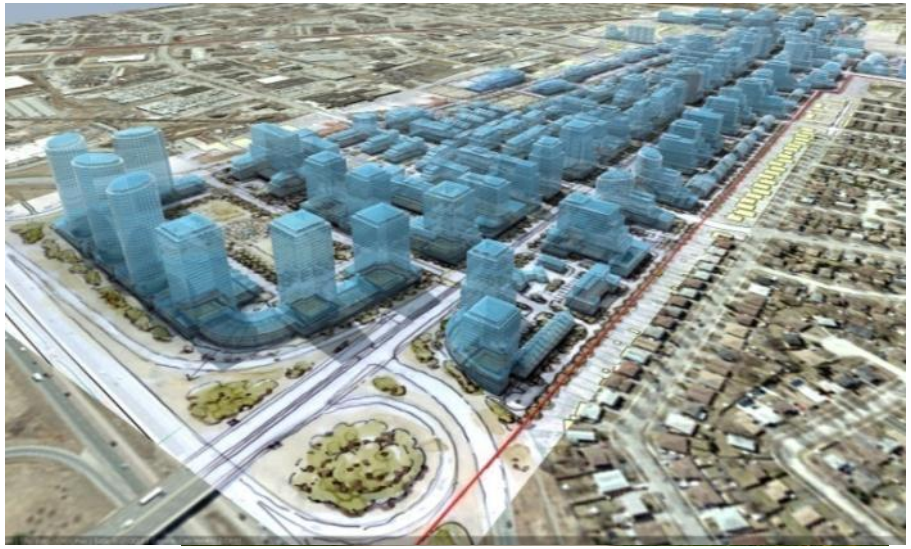
Étude et EE du corridor de transport en commun prioritaire de Hurontario

Intensification des principaux corridors de transport en commun

Corridor Queen Street East, Brampton







Intensification des principaux corridors de transports en commun

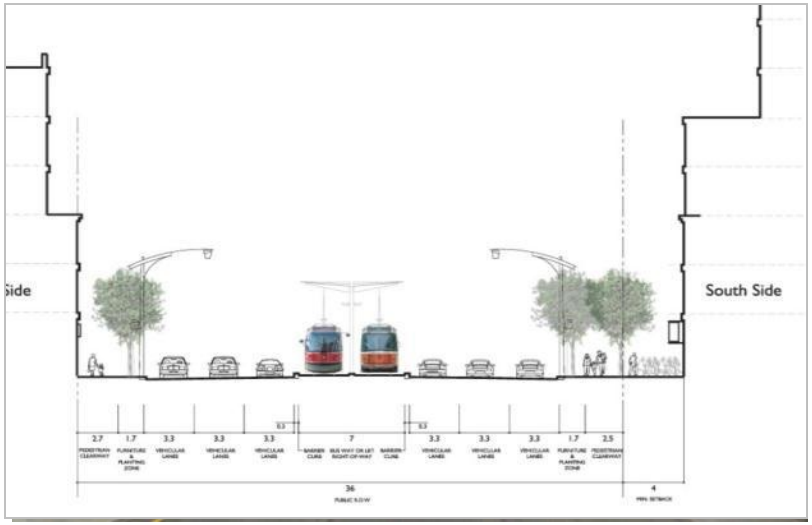
Corridor Est et quartier de la rue Queen, à Brampton :

Proposition de vision à long terme : du poste d'essence à l'intensification axée sur les transports, de l'artère de banlieue à une rue complète et vivable, à un quartier durable et sain

Défis pour la mise en œuvre d'un développement durable et sain

- La plupart des **politiques, des règlements et des normes d'exploitation** reposent toujours sur le développement conventionnel de banlieue, la séparation des usages, des normes axées sur l'automobile, etc.
- Puissantes forces de l'**immobilisme** : certaines industries, les développeurs conventionnels, le marketing et la complicité du grand public à l'égard du développement conventionnel axé sur la voiture
- La question du milieu urbain propice à un mode de vie sain est encore peu connue du grand public :
  - les **centre-villes** sont une réussite, surtout à Toronto, et quelques centres de croissance urbaine;
  - l'activité de développement se concentre encore principalement en **périphérie;**
  - les développeurs misant sur la mixité des usages **sont** rares;
  - les **immeubles verts n'ont pas un grand** marché;
  - le développement durable et sain est qualifié de **coûteux;**
  - **Les mécanismes financiers** sont encore orientés vers le développement en banlieue conventionnel;
  - **un important financement d'appoint** est nécessaire de la part de tous les ordres de gouvernement (transport en commun, transport actif, installations, incitatifs au développement sain).

Rues complètes pour la santé publique et la durabilité



Conclusions : et maintenant

- Avec l'aide du Conseil et de la haute direction, Brampton a adopté une approche graduelle :
- L'introduction de **politiques de plan officiel** habilitantes
- **La coordination** des questions de durabilité et de santé publique avec des lignes directrices « souples » de conception du développement
- Les **Lignes directrices de développement durable de collectivité** (LDDDC) comprennent des dispositions de développement sain
- Les LDDDC **guideront** l'activité de développement vers des formes plus saines et jetteront les bases de nouvelles **politiques** et des listes de contrôle plus détaillées
- Les LDDDC sont suivies des **Paramètres et normes** de développement durable et devraient entraîner des changements dans les méthodes et des normes durables
- Envisager des mesures de notoriété, de marketing et d'incitation
- Comme l'Indice et le cadre de travail de développement sain de Peel sont des ressources importantes qui sont graduellement intégrées aux politiques et aux mises en œuvre
- L'argument de la Santé publique peut représenter un facteur important dans la tendance à la planification et à l'aménagement de **collectivités améliorées, respectant des principes de santé et de durabilité**