



OUTIL D'ÉQUITÉ RACIALE ANTI-DÉPLACEMENT

**RIEN À PROPOS DE NOUS
SANS-NOUS!**

RESPONSABILITÉ ENVERS LA COMMUNAUTÉ



Reconnaissance des terres

Nous souhaitons reconnaître et respecter les peuples natifs et autochtones en tant qu'intendants originaux de la terre avant que celle-ci ne soit connue sous le nom d'Austin, Texas, et la relation durable qui existe entre les peuples natifs et autochtones et leurs territoires traditionnels. Le fait de reconnaître la terre est une expression de gratitude et d'appréciation envers ceux dont c'est le territoire sur lequel nous vivons, et une façon d'honorer les peuples natifs et autochtones et qui vivent et travaillent sur ces terres depuis des temps lointains. La reconnaissance des terres n'existe pas au passé ou dans un contexte historique. Le colonialisme est un processus actuel et continu, et nous nous souvenons que nous y participons en vivant sur des terres colonisées.

Nous reconnaissons, avec respect, que les terres sur lesquelles nous nous trouvons sont la patrie traditionnelle et ancestrale des Tonkawa, des Apaches, des Ysleta del sur Pueblo, de la tribu Lipan Apache, des indiens Yaqui du Texas, des Coahuiltecan et de toutes les autres tribus non explicitement nommées. De plus, nous reconnaissons et présentons nos respects à la tribu Alabama-Coushatta du Texas, la tribu Kickapoo du Texas, Carrizo & Comecrudo, Tigua Pueblo, Caddo, Comanche, Kiowa, Wichita, Chickasaw, les nations Waco et tous les peuples natifs et autochtones et les communautés qui ont fait ou sont devenues une partie de ces terres et territoires au Texas, ici sur Turtle Island. Tous les peuples natifs et autochtones répertoriés ne revendiquent pas le Texas comme terres ancestrales, car beaucoup ont été déplacés de force au Texas depuis leurs véritables terres ancestrales.

Il est important de comprendre la longue histoire qui nous a amenés à résider sur ces terres et de chercher à reconnaître notre place dans cette histoire. L'État du Texas est le produit des violences exercées par les puissances coloniales investies dans le maintien de la suprématie blanche. De multiples génocides ont été commis contre les peuples natifs et autochtones du centre du Texas alors qu'ils étaient chassés, détenus, convertis et colonisés par vagues successives. De nombreux peuples ont également été assimilés, y compris la plupart des peuples étiquetés Coahuiltecan et de nombreux Apaches Lipan, sans traités ni reconnaissance.

Le développement des terres ici est inextricablement lié à la longue histoire d'inégalité et d'injustice de l'humanité, perpétuée par l'héritage du colonialisme et de l'esclavage, basé sur l'exploitation des personnes, des terres et des ressources naturelles. Aujourd'hui, le déplacement continu des Noirs, des Autochtones et des personnes de couleur (BIPOC) à East Austin est lié aux héritages de l'extraction de main-d'œuvre, du vol de terres, de la transformation des paysages et de l'effacement des cultures. Dans leur quête de ressources, les gouvernements ont historiquement détruit et continuent de détruire de nombreux écosystèmes, connaissances humaines traditionnelles et interactions nécessaires à la prévention du changement climatique. Par conséquent, nous devons être intentionnels quant à la façon dont nous construisons le respect pour les terres et ses peuples autochtones.

Remerciements

Ceci est dédié à ceux qui ont déjà été déplacés d’Austin et aux personnes qui subissent actuellement les pressions et les défis de la gentrification et du manque d’abordabilité dans notre communauté.

Les électeurs de la ville d’Austin

elaicar étiqué’d sruesylataC

Ana Aguirre
Moni Alcantara
Susana Almanza
Marcia Beckford
Nikki Birdsong
Gavino Fernandez Jr.
Valerie Fruge
Corey Hill
Melonie House
Margaret Horton
Linda Jackson
Kristiana Jeffers
Christian Jordan
Noor K
Lunar Lanas
Daniel Llanes
Ari Luna
Lacretia Nieko Malcom
Elizabeth Massey
Crystal Maxwell
Tamika Quinn
Lesbia Ramos
Bettye Taylor
Serena Tijerina
Lyric Wardlow
Stephanie Webb
Jasmine Willis
Lanis Young

nitsuA’d elliv al ed tejorp ed sfehC

Nefertitti Jackmon, agent de prévention des déplacements communautaires, Service du logement et de la planification de Brion Oaks, Chef de l’équité, Bureau de l’équité

elliv al ed eriatnemélpus lennosreP nitsuA’d

Prakhar Bajpai, Bureau de l’innovation
Cara Bertron, Direction du logement et de l’aménagement
Susana Carbajal, Direction du développement économique
Kellee Coleman, Bureau de l’équité
Liane Conte, Project Connect Office
Jennifer Golech, Project Connect Office
Amanda Jasso, Bureau de l’équité
Erica Leak, Direction du logement et de l’aménagement
Lacy Patterson, Direction du logement et de l’aménagement
Kerry O’Connor, Bureau de l’innovation
Alba Sereno, Bureau de l’innovation
Sam Tedford, Direction du logement et de l’aménagement
Rachel Tepper, Direction du logement et de l’aménagement

elbatiuqué tnemeppolevéd ne stnatlusnoC

Ryan Curren
Nora Liu

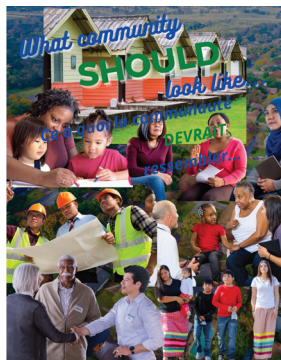
Ce rapport a été co-créé avec Racial Equity Catalysts en partenariat avec le personnel de la ville d’Austin, et facilité par Equitable Development Consultants.

Table des matières

Reconnaissance des terres 2

Remerciements 3

Chapitre 1: Qu'est-ce qu'un outil d'équité raciale anti-déplacement ?.. 7



Le chapitre 1 décrit le besoin de l'Outil, comment il a été développé, les principes d'équité raciale et les définitions. Des définitions partagées des termes clés sont essentielles pour pouvoir comprendre et inverser les disparités et les déplacements.

Chapitre 2 : Vision et moteurs de l'équité raciale 27



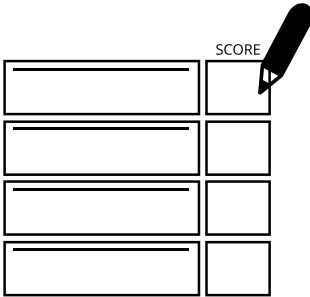
Le chapitre 2 énonce la vision, la mission et six moteurs d'équité raciale. Il présente un système intégré d'idées, dont chacune couvre un élément de la vision d'un avenir équitable.

Chapitre 3 : Causes profondes et inégalités actuelles 39



Le chapitre 3 offre un aperçu des disparités existantes et de leurs origines historiques. Un outil en ligne d'accompagnement permet aux utilisateurs de visualiser les risques de déplacement et d'accéder aux opportunités sur une carte interactive.

Chapitre 4 : Outil d'équité raciale anti-déplacement 53



Le chapitre 4 est un tableau de bord interactif pour évaluer les propositions pour le Fonds anti-déplacement et d'autres politiques, plans, programmes et projets. Il est conçu pour être utilisé par un large public, y compris par l'Austin Transit Partnership, Capital Metro, la ville d'Austin, les institutions partenaires et les membres de la communauté, en particulier ceux les plus touchés par le déplacement.

Chapitre 5 : Mise en œuvre et responsabilité communautaires 65



Le chapitre 5 décrit sept stratégies et actions pour permettre la mise en œuvre de l'Outil d'une manière qui renforce la confiance et rend des comptes à la communauté.

Conclusion 84

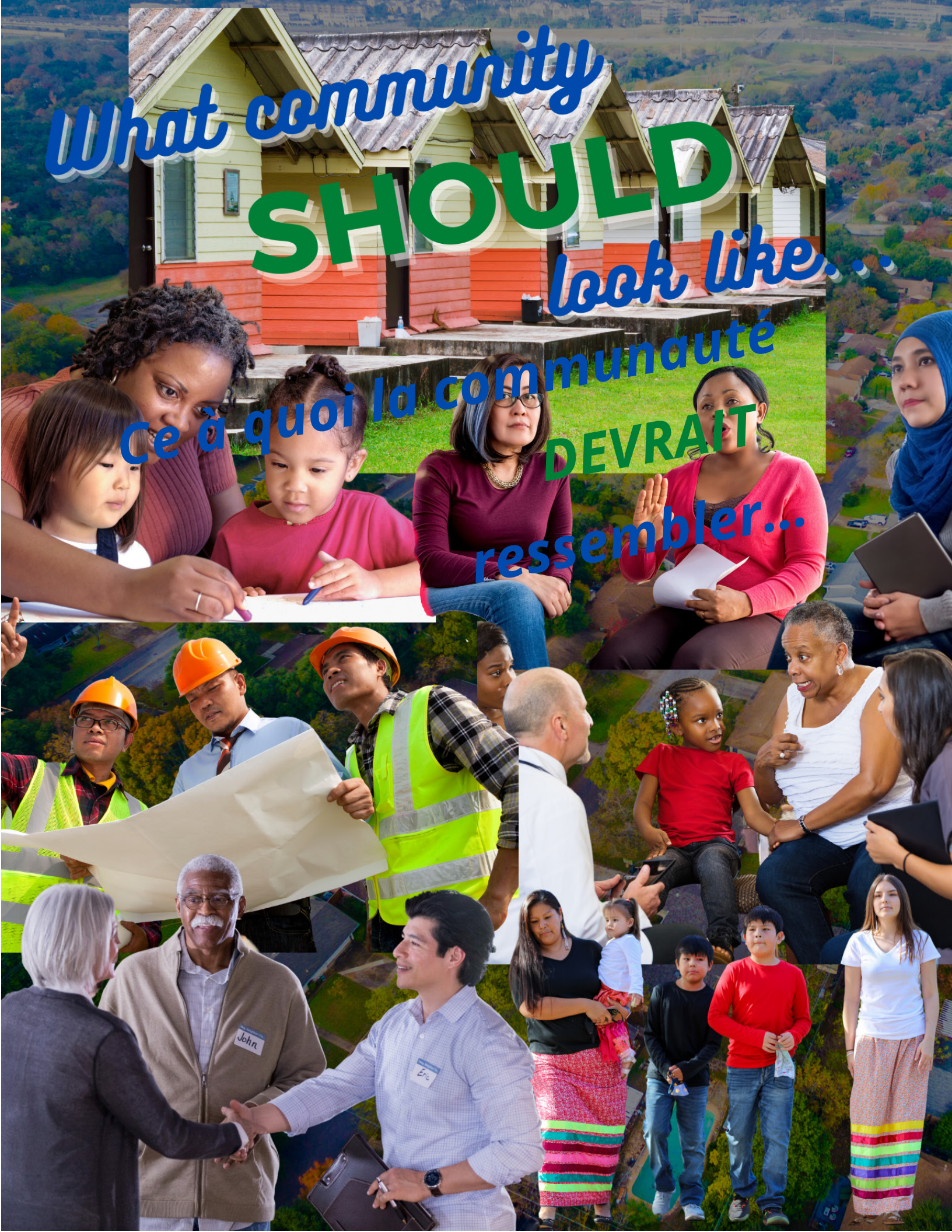
Annexe I 85

Annexe II 86

Couverture et pages de titre de chapitre conçues par Jasmine Willis, Racial Equity Catalyst

What community
SHOULD
look like...

Ce à quoi la communauté
DEVRAIT
ressembler...



Chapitre 1 : Qu'est-ce qu'un outil d'équité raciale anti-déplacement ?

Utiliser les priorités, les données et les enquêtes de la communauté pour centrer une vision de l'équité raciale dans toutes les décisions prises dans le cadre du « Project Connect »

Un appel à l'action

Les politiques et les systèmes jouent un rôle essentiel dans l'équité.

L'électorat d'Austin a lancé un appel à l'action audacieux lorsqu'il a approuvé un fonds anti-déplacement de 300 millions de dollars pour accompagner le « Project Connect ». Le fonds exige que l'Austin Transit Partnership, Capital Metro et la ville d'Austin travaillent en partenariat avec et en soutien aux personnes les plus touchées par les pressions de déplacement pour renforcer nos fondations et devenir une ville dont les résultats correspondent à nos valeurs.

Austin a un large attrait en tant que ville d'innovation et d'esprit d'entreprise. En fait, c'est l'une des régions métropolitaines à la croissance la plus rapide du pays, attirant de grandes entreprises technologiques. Cependant, ces changements cessent de devenir des atouts lorsque nous laissons derrière nous des communautés de couleur et des voisins à faible revenu, car nos forces reposent sur le fondement de notre diversité culturelle, raciale et économique.

Les inégalités nuisent à tout le monde, pas seulement aux personnes des niveaux inférieurs de l'échelle sociale et économique. Les régions et les pays où l'égalité économique est plus grande ont une croissance économique plus soutenue et plus robuste et des résultats améliorés pour l'ensemble de la communauté.¹ Nous gagnons tous à créer un endroit où chacun peut réaliser ses rêves et contribuer de son mieux. L'équité permet à chacun de partager le rêve américain et de contribuer à la croissance et au renforcement de notre ville.

Le défi pour la ville d'Austin, Austin Transit Partnership et Capital Metro est de créer un système juste et équitable où les conditions optimales existent pour tous les résidents. Un logement sûr et abordable, une alimentation saine, de la propreté, de l'eau et un lien avec sa communauté sont des besoins humains fondamentaux. Pourtant, d'un quartier à l'autre, l'accès à ces éléments essentiels varie considérablement. La race, le revenu et le code postal sont des indicateurs majeurs de notre santé et même de notre durée de vie. L'équité appelle à l'élargissement des opportunités pour le mieux-être des communautés qui en ont le plus besoin et à la création de plus de choix pour ceux qui en ont peu afin que tous les segments de la communauté puissent prospérer.

¹ [Le demain de l'Amérique : l'équité est le modèle de croissance supérieur](#), Lien vers la politique 2011

Des logements abordables, des emplois locaux et des ressources quotidiennes telles qu'une alimentation saine, des soins médicaux de qualité, une éducation de qualité et des transports efficaces devraient être réalisables indépendamment de la race, de l'origine ethnique, du revenu ou du code postal d'une personne. Pourtant, nos institutions et nos politiques déterminent qui a accès à la richesse, à la santé et à la prospérité. Les disparités dans la façon dont ces ressources sont distribuées sont maintenues par un réseau de forces étroitement tissées. Par exemple, nous savons que les élèves ont du mal à réussir à l'école lorsqu'ils ont faim ou qu'ils sont malades ; par conséquent, la nourriture, les soins de santé et l'éducation sont tous essentiels pour que nos jeunes soient préparés pour la vie. Pour rendre ces ressources pleinement accessibles à tous les segments de la communauté, il faut s'adresser à l'ensemble du réseau de forces.

Les communautés de couleur et les communautés à faible revenu sont régulièrement confrontées au racisme institutionnel sous la forme de décisions prises à leur place et du fait que leurs voix, leurs priorités et leurs forces sont ignorées. Il est impératif que tous les résidents d'Austin soient inclus dans la prise de décision, la planification, le développement, les avantages et la prospérité. Les solutions les plus significatives, justes et durables sont générées en partenariat avec des communautés ayant une expérience vécue et des connaissances et une expertise de ce qui est nécessaire pour être en bonne santé et prospérer, doivent être reconnues et mises en œuvre.

La solution doit être globale. Une main-d'œuvre qualifiée est importante pour les emplois de demain. L'élimination des obstacles au plein emploi dans tous les secteurs apporte plus de compétences et de créativité. Un système éducatif de qualité peut répondre aux besoins de l'économie de demain. Les familles en profitent, sont en meilleure santé et peuvent réussir si elles peuvent vivre dans des quartiers solides et dynamiques, ont un accès à des aliments abordables et sains, des transports sûrs et efficaces et des logements abordables et de qualité. Tous les Austiniens doivent pouvoir contribuer pleinement à l'économie d'Austin en tant que gestionnaires, propriétaires et innovateurs.

Cet outil d'équité raciale anti-déplacement fournit les conseils et la structure nécessaires à la ville d'Austin, à Austin Transit Partnership et à Capital Metro pour faire de cette région en croissance une région dans laquelle chacun peut réaliser son plein potentiel.

Pourquoi l'Outil d'équité raciale anti-déplacement est-il nécessaire ?

Le [Croissant Est](#) détient une richesse de culture, d'identité et d'histoire en partie créée par une histoire d'alliances raciales et de discrimination raciale qui existaient largement à Austin. En raison de ces politiques et pratiques, les personnes de couleur ne pouvaient pas vivre où elles le souhaitaient et étaient même exclues d'accès à de nombreux quartiers, entreprises, équipements publics (y compris les écoles et les bibliothèques) et d'autres établissements.² Des pratiques racialement discriminatoires qui explicitement limitent la capacité des personnes de couleur à louer, acheter ou même occuper des biens à un nombre limité de quartiers, créant des quartiers fermés qui comprenaient les structures nécessaires pour une communauté complète. Les maisons, les biens et services, les lieux culturels et les lieux de culte étaient généralement tous situés à l'intérieur de ces limites restreintes. En conséquence, ces quartiers sont devenus des centres clairement identifiables avec des réseaux sociaux intacts et des pôles culturels essentiels à la vitalité de ces communautés. C'est encore vrai aujourd'hui, même longtemps après que les gens aient déménagé ou aient été déplacés. Dans le même temps, l'histoire de la délimitation a laissé ces communautés sous-financées et mal préparées à prospérer dans notre économie agressive d'aujourd'hui.

Le désinvestissement dans les infrastructures, les écoles sous-financées et les restrictions sur les prêts commerciaux et résidentiels ont laissé une empreinte durable sur ces quartiers et leurs habitants. Alors que les valeurs immobilières régionales continuent d'augmenter, l'emplacement central et l'abordabilité de ces quartiers les rendent souhaitables même s'ils abritent encore bon nombre de ceux qui sont le moins capables de résister aux pressions des déplacements résidentiels, commerciaux et communautaires. Nous devons protéger les personnes les plus à risque afin de conserver une communauté avec une culture riche et diversifiée.

Les investissements dans les transports en commun peuvent apporter des avantages aux collectivités, mais ces améliorations peuvent également augmenter la valeur des propriétés et susciter de nouveaux développements. Ces deux changements peuvent augmenter les impôts fonciers, les loyers et le coût de fonctionnement d'une entreprise ou d'un organisme communautaire. Les familles à faible revenu, les locataires, les propriétaires de petites entreprises et d'autres groupes vulnérables qui ne peuvent pas se permettre des coûts de vie plus élevés sont susceptibles d'être forcés de quitter leur foyer. Pour éviter cet impact négatif, les électeurs ont approuvé 300 millions de dollars pour la prévention des déplacements, ainsi que des fonds pour le « Project Connect » lors des élections de novembre 2020. L'Outil d'équité raciale anti-déplacement orientera la manière dont les 300 millions de dollars devraient être dépensés.

² [Austin Restreint: Progressisme, zonage, alliances raciales privées et création d'une ville cloisonnée](#)

Comment l’Outil d’équité raciale anti-déplacement a-t-il été développé ?

Dans un effort visant à améliorer l’équité raciale et à minimiser les déplacements, des catalyseurs de l’équité raciale — des membres de la communauté possédant une expertise approfondie en matière d’équité raciale issue de l’expérience vécue — ont travaillé en étroite collaboration avec le personnel de la Ville et des consultants en développement équitable pour développer l’Outil d’équité raciale anti-déplacement (« l’Outil »).

L’Outil utilise les priorités, les données et les enquêtes de la communauté pour mettre en avant l’équité raciale dans les décisions en matière de politique, de planification, de programme et de financement. Il a été développé sur une période de quatre mois à l’aide d’une série d’ateliers et de discussions.

L’Outil aidera les élus, les dirigeants et le personnel d’Austin Transit Partnership, de Capital Metro et de la ville d’Austin, les membres de la communauté, et d’autres partenaires pour :

1. Évaluer et façonner 7,1 milliards de dollars en investissements dans les transports en commun pour obtenir des résultats plus équitables, et ;
2. Consacrer 300 millions de dollars à des projets identifiés par la communauté qui corrigent les dommages causés par des déplacements passés et prévenir les déplacements futurs.

L’Outil fait partie de « Project Connect », un système de transport en commun rapide à l’échelle de la ville qui comprendra un train léger, des autobus rapides, de nouvelles installations de stationnement et des améliorations pour les vélos et les piétons.

7,1 milliards de dollars de fonds fédéraux et locaux seront investis sur 13 ans pour construire le système.

Le conseil municipal a décrit les grandes utilisations admissibles du fonds anti-déplacement de 300 millions de dollars pour l’acquisition de terrains, les investissements dans la mobilité économique et les outils de financement de logement abordable.³ L’Outil comprend les priorités identifiées par la communauté pour ces catégories et d’autres.

³ Résolution du Conseil municipal n° [20200423-038](#)

Objectif de l’Outil d’équité raciale anti-déplacement

L’Outil est conçu pour intégrer la prise en compte explicite de l’équité raciale dans les décisions. C’est à la fois un produit et un processus. L’utilisation de l’Outil peut aider à développer des stratégies et des actions qui éliminent les inégalités raciales, à savoir le déplacement, et améliorer les niveaux de réussite pour tous les groupes.

En outre, une utilisation cohérente de l’Outil développera de nouvelles stratégies d’engagement communautaire et de partenariat pour favoriser une participation significative à la prise de décision gouvernementale et améliorer la capacité du gouvernement à servir l’ensemble des électeurs. Cela renforcera la confiance avec la communauté. L’institutionnalisation de l’utilisation de l’Outil se traduira par des structures de gouvernance plus équitables, responsables et transparentes.

Principes de l’équité raciale anti-déplacement⁴

L’Outil est conçu selon les principes suivants :

- Réparer les systèmes, pas les personnes ; changer les politiques et les institutions à la base des inégalités pour tous les indicateurs de succès.
- Viser ceux qui sont les plus touchés : s’assurer que les solutions sont ancrées et émergent de l’expérience des communautés de couleur en engageant des leaders de couleur qui seront responsables envers ces communautés.
- Comprendre les causes profondes des inégalités existantes et comment les actions de Project Connect peuvent les améliorer plutôt que les aggraver.
- Utiliser des données vérifiées par la communauté pour identifier les impacts et les disparités raciales et fixer des objectifs d’équité mesurables et axés sur les résultats. Adapter l’intégration de nouvelles métriques pertinentes à mesure que de nouvelles couches de données deviennent disponibles. Les données seules ne peuvent pas conduire les pratiques, mais les données sont centrales. Les données sont qualitatives et quantitatives, provenant des voix de membres de la communauté et de sources de santé locales, de la démographie et d’autres sources.
- Prévenir les conséquences ou les charges inéquitables sur les communautés les plus touchées.
- Faire progresser l’équité raciale dans toutes les actions et la prise de décision.
- Utiliser des données ventilées par race et origine ethnique pour cibler les stratégies en fonction des besoins les plus importants, et évaluer et rendre compte régulièrement des impacts de ces stratégies aux parties prenantes.

⁴ Modifié à partir des [Principes pour les plateformes de politiques racialement équitables](#) de Race Forward

Opérationnaliser l'engagement de la ville envers l'équité raciale

La ville d'Austin, Austin Transit Partnership et Capital Metro ont codifié leur engagement à utiliser un outil d'équité dans de nombreuses lois et politiques de gouvernance.⁵ Cette loi, y compris le Contrat de la ville avec les électeurs, autorise l'utilisation de l'Outil pour :

- Travailler avec les communautés à risque de déplacement ou qui ont subi un déplacement pour développer des stratégies au niveau du quartier et à l'échelle de la ville afin de prévenir le déplacement et d'augmenter les opportunités économiques.
- Aider le conseil d'administration d'Austin Transit Partnership à évaluer les décisions visant à livrer équitablement le projet de transport en commun et les aspects connexes liées au projet.
- Concevoir et mettre en œuvre des structures de transparence vis-à-vis du public pour le développement équitable de « Project Connect ».
- Effectuer un suivi des progrès vers les objectifs d'équité.
- Effectuer un suivi des obstacles dans les communautés participant au processus et accédant aux ressources.

L'agent d'équité de la ville et l'agent de prévention des déplacements communautaires ont joué un rôle de leadership avec d'autres services de la ville dans la conception et la gestion de l'utilisation de l'Outil pour s'aligner sur l'engagement de la ville envers l'équité raciale.

En pratique, cela comprend :

- Centrer les valeurs de la Ville et un mandat partagé pour l'équité raciale
- Rééquilibrer le pouvoir et centrer les communautés les plus touchées par le déplacement dans les structures décisionnelles
- Être responsable envers ceux qui sont le plus directement touchés par les pressions de déplacement.

⁵ Résolution du conseil municipal n° [20200807-003, Note de service au Maire et au conseil municipal relative au déplacement \(21/07/2020\)](#)

Promouvoir l'équité raciale et prévenir les dommages causés par le déplacement

Dans une approche équitable de la croissance, la Ville considérera toutes les politiques, programmes et investissements sous l'angle de la race et de l'équité sociale. Cette approche gèrera la croissance pour empêcher le déplacement des Noirs, des Autochtones et des personnes de couleur (BIPOC) et d'autres populations prioritaires, et augmentera leur accès aux différentes opportunités. L'Outil est l'un de ces angles.

Les investissements dans les transports en commun peuvent améliorer l'accès d'une communauté aux opportunités de transport, mais ils peuvent également déclencher des augmentations significatives des loyers, des terrains et des prix de vente au niveau du quartier au-delà des augmentations plus larges du coût de la vie ou de la gestion d'une petite entreprise à l'échelle de la ville. Le déplacement de résidents, d'entreprises et d'institutions communautaires qui en résulte est vécu de manière disproportionnée par les communautés de couleur, perpétuant des centaines d'années de déplacement et de relocalisation systémiques soutenues de ces communautés par le gouvernement.

Les conséquences involontaires des quartiers riches en transports en commun incluent le déplacement des usagers les plus fréquents du système de transport en commun qui dépendent le plus du transport en commun pour les déplacements en dehors des déplacements domicile-travail. Cela réduit l'offre des transports en commun et les revenus tirés des tarifs de transport.⁶ Les résidents déplacés sont remplacés par des résidents à revenu plus élevé avec des taux de motorisation plus élevés qui utilisent les transports en commun principalement pour se rendre au travail, ce qui entraîne une augmentation des kilomètres parcourus par les véhicules et des émissions de gaz à effet de serre.⁷

« Project Connect » pourrait être le modèle d'investissement dans la construction dans les communautés BIPOC par le biais de coentreprises, de partenariats et de l'utilisation de prestataires et de sous-traitants ainsi que de consultants en conception et en gestion de projet appartenant à la communauté BIPOC ; ainsi que des programmes de main-d'œuvre et des partenariats avec des organismes communautaires. La communauté BIPOC incluse à tous les niveaux, des propriétaires aux locataires, aux apprentis et à la main-d'œuvre non qualifiée. L'utilisation de l'Outil pour élaborer des propositions et évaluer les décisions réduira les inégalités, évitera des conséquences imprévues coûteuses et conduira à de meilleurs résultats pour tous.

⁶ [À Portland, le déplacement économique peut être un facteur de perte d'utilisation dans les transports en commun](#)

⁷ [Maintenir la diversité dans les quartiers américains riches en transports en commun : outils pour une évolution équitable des quartiers](#)

Processus de co-création centré sur la communauté et soutenu par la ville

L'Outil a été développé par les Catalyseurs d'équité raciale, les membres de la communauté les plus touchés par les pressions de déplacement, qui ont fourni une expertise en matière d'équité raciale et de lutte contre les déplacements. Les Catalyseurs ont travaillé ensemble pendant quatre mois pour développer une compréhension commune de l'équité raciale, créer l'Outil et renforcer le pouvoir de la communauté.

Une équipe interministérielle du personnel de la Ville, incluant le responsable de l'équité et le responsable de la prévention des déplacements communautaires, a travaillé aux côtés des catalyseurs pour soutenir la création de cet Outil. Le personnel a fourni un soutien sous forme d'administration de la rémunération, de traduction/interprétation, de gestion et de coordination de projets, d'informations techniques, d'analyse de données et de communications publiques.

Trente catalyseurs d'équité raciale ont été sélectionnés parmi 117 candidatures communautaires sur la base de caractéristiques liées à la vulnérabilité au déplacement. L'opportunité a été largement mise à la disposition du public avec une attention particulière pour atteindre les personnes qui courent le plus de risques de déplacement et celles qui ont peut-être déjà été déplacées ; l'opportunité de candidature a été partagée numériquement avec des groupes et des organisations qui servent ou sont composés de personnes présentant le plus de risques. Facebook a fait l'objet d'une attention particulière, en particulier les pages où les gens mènent des activités de la vie quotidienne telles que le micro-commerce de biens et services culturellement pertinents, et les groupes d'affinités culturelles/démographiques. En raison de la pandémie de Covid-19, un engagement limité en personne a été mené par le personnel de la Ville, mais des informations ont été partagées avec des entités qui menaient leurs propres activités en personne telles que la distribution de nourriture, la fourniture d'informations sur l'aide disponible ou les campagnes de santé publique, ou par les personnes qui pouvaient mener régulièrement des activités d'organisation communautaire avec les populations concernées.



Figure 1. Calendrier de développement

Presque tous les catalyseurs sont des Noirs, des Autochtones et des personnes de couleur (BIPOC), des résidents actuels ou anciens du Croissant Est, et gagnent moins que le revenu moyen à Austin ; la moitié n'ont pas accès à une voiture.

Des catalyseurs et des consultants ont créé l'Outil en quatre mois dans une série d'ateliers virtuels et de discussions qui ont favorisé un engagement significatif tout en respectant les exigences de distanciation sociale.

Le processus a démarré avec les catalyseurs et le personnel de la ville d'Austin, d'Austin Transit Partnership et de Capital Metro qui ont suivi deux formations initiales, axées sur l'équité raciale, le développement équitable et le pouvoir communautaire. Par la suite, au cours de cinq ateliers, les catalyseurs ont créé les éléments suivants de l'Outil :

1. [Vision, Mission](#) et les [moteurs d'un développement racialement équitable](#)
2. Les priorités en ce qui concerne [les gens](#), [les lieux](#), et [les objectifs](#) pour le Fonds anti-déplacement
3. [Les critères de notation pour évaluer les propositions du Fonds anti-déplacement et d'autres politiques, plans, programmes et projets](#)
4. [Les ressources communautaires pour un engagement à long terme dans Project Connect et la capacité pour les projets de développement menés par la communauté](#)
5. [Les principes et garde-fous pour une prise de décision équitable](#)
6. [Les changements de système nécessaires en plus du Fonds anti-déplacement](#)
7. [Les données identifiées par la communauté pour le suivi du processus, des progrès et des résultats](#)

 **88%**

SONT DES RÉSIDENTS ACTUELS OU ANCIENS DU CROISSANT EST

 **100%**

GAGNENT MOINS QUE LE REVENU MOYEN À AUSTIN

 **50%**

N'ONT PAS DE VÉHICULE PERSONNEL OU DÉPEND DU TRANSPORT EN COMMUN

 **90%**

SONT DES PERSONNES DE COULEUR

57% Afro-américains

37% Hispaniques, Latinos/as, Latinx, Chicax

20% Autochtones

7% Américains d'origine asiatique, d'origine hawaïenne ou insulaires du Pacifique

13% Blancs

Remarque : Certains membres s'identifient à plusieurs groupes raciaux ou ethniques

Figure 2. Données démographiques des catalyseurs

Définitions clés

Des définitions partagées des termes clés sont essentielles au succès du Fonds anti-déplacement de Project Connect approuvé par les électeurs. Pour cette raison, le processus de création de l'Outil a commencé par deux séances de travail auxquelles ont participé les catalyseurs, ainsi que le personnel de la ville, de Capital Metro et d'Austin Transit Partnership afin de créer une compréhension commune [des forces qui ont créé et continuent de perpétuer les disparités et les pressions de déplacement que nous constatons](#); et les définitions et le cadre partagés pour inverser ces pressions. Ces concepts sous-tendent l'Outil. Voici les définitions des termes clés utiles pour comprendre et mettre en œuvre l'Outil. Ils sont répertoriés dans l'ordre afin que la compréhension d'un terme aide à la compréhension des termes suivants.

Pouvoir : Pouvoir signifie « pouvoir le faire ». Cela peut entraîner la capacité de définir la réalité pour d'autres personnes et priver les gens de la capacité de déterminer la réalité pour eux-mêmes.

« Le déplacement est une question de pouvoir. Pouvoir sur le marché, sur la politique, sur l'identité du lieu. Le déplacement est l'effacement du sens culturel ».

— Manuel Pastor, Université de Californie du Sud

Pouvoir communautaire : La capacité des communautés confrontées à des inégalités systémiques à déterminer elles-mêmes la réalité.

Équité raciale : Lorsque la race ne prédit plus le succès et que les résultats s'améliorent pour tous.

Racisme structurel : Lorsque les politiques, pratiques et procédures de plusieurs institutions fonctionnent mieux pour les Blancs au détriment des personnes de couleur, même si cela s'avère involontaire, au fil des décennies et des générations. Le racisme structurel a créé un système de grande envergure avec un impact dévastateur sur les communautés de couleur.

Causes profondes : En menant une justice raciale, nous nous engageons à nous attaquer aux causes profondes du déplacement et de la croissance inéquitable pour cibler les solutions qui ont le plus grand impact et répondre aux besoins les plus importants. Une cause fondamentale de l'iniquité raciale est la condition sous-jacente qui a déclenché toute la réaction de cause à effet qui a finalement conduit aux inégalités que nous voyons aujourd'hui en matière de richesse, de santé, de logement, de revenu et d'autres résultats en matière de qualité de vie. L'héritage de l'esclavage, du colonialisme, de la spéculation privée et du désinvestissement municipal dans les communautés noires et de couleur est inscrit dans nos systèmes juridique, politique, d'utilisation des terres et économique. Le déplacement est une extension de cet héritage. Les solutions à court terme au déplacement telles que l'aide au logement pour les particuliers sont importantes, mais des solutions à plus long terme s'attaquant aux causes profondes sont essentielles

pour éliminer les pressions de déplacement de manière plus large et proactive. Une liste partielle des actions des gouvernements locaux qui ont soutenu et continuent de soutenir une croissance inéquitable est énumérée en [Annexe I](#). En bref, les disparités raciales que nous voyons ne sont pas inhérentes ou biologiques ; elles ont été créées et perpétuées par le racisme structurel. Étant donné que ces disparités ont été créées, elles peuvent être « défaites » en s'attaquant intentionnellement aux causes profondes.

BIPOC : Les Noirs, les Autochtones et les personnes de couleur sont des personnes de tous horizons. Leur capacité à accéder aux commodités, aux avantages et/ou aux réalisations a été déterminée par le racisme structurel ; ils subissent le fardeau du racisme structurel.

Développement racialement équitable : En raison du racisme structurel, les communautés BIPOC ne bénéficient généralement pas des investissements publics et privés. Soit leurs quartiers subissent des désinvestissements publics et privés, soit lorsque de tels investissements sont finalement réalisés, ils provoquent une augmentation des valeurs immobilières et imposent des pressions de déplacement qui, en raison de plusieurs causes profondes (sous-emploi, discrimination pour les prêts personnels ou professionnels, baisse de la valeur des propriétés conduisant à des écoles sous-financées, manque de soutien juridique face aux pratiques immobilières prédatrices, etc.), les communautés BIPOC sont les moins préparées à résister. Par conséquent, le développement racialement équitable doit atteindre les objectifs suivants :

- Les résultats en matière de qualité de vie sont équitablement vécus par les personnes vivant et travaillant actuellement dans un quartier, ainsi que par les nouvelles personnes qui s'y installent ; contrairement aux résidents actuels, généralement les communautés BIPOC, qui sont déplacées alors que les nouveaux bénéficient d'investissements publics et d'une meilleure qualité de vie.
- Les investissements, programmes et politiques publics et privés répondent aux besoins des résidents, y compris des communautés de couleur ; réduisent les disparités raciales ; et tiennent compte de l'histoire passée et des conditions actuelles.

Intersectionnalité : Les gens vivent des identités multiples et superposées. Tous les groupes historiquement marginalisés – communautés BIPOC, LGBTQ, les femmes, les personnes handicapées et les ménages à faible revenu, pour n'en nommer que quelques-uns – subissent des inégalités systémiques. De nombreuses personnes et communautés vivent à l'intersection de ces identités et subissent de multiples inégalités à la fois. Il est important de réagir aux manières croisées dont ces barrières limitent les opportunités pour les personnes d'atteindre leur plein potentiel. En se concentrant sur la race et le racisme, la ville d'Austin reconnaît sa capacité à avoir un impact sur l'ensemble des communautés. Les approches institutionnelles et structurelles pour lutter contre les inégalités raciales peuvent et seront appliquées au profit d'autres groupes marginalisés.

Accès aux opportunités : Lorsque les obstacles aux éléments essentiels de la vie sont supprimés. Cela comprend l'élimination des obstacles à une bonne éducation, des emplois rémunérés suffisamment pour permettre de vivre, des biens et services

culturellement pertinents, des aliments sains, des transports en commun sûrs et efficaces, des équipements communautaires et d'autres déterminants clés du bien-être social, économique, mental et physique.

Renforcement des capacités : Établir des partenariats à long terme avec des organisations communautaires qui ont l'habitude d'être dirigées par, de travailler avec, de servir et de rendre des comptes aux communautés BIPOC pour obtenir des résultats positifs en soutenant le développement du leadership, une infrastructure organisationnelle et de partenariat, et la construction d'un mouvement pour développer une capacité civique soutenue pour actualiser l'équité, et ce politique après politique, problème après problème, année après année.

Anti-déplacement : Reconnaître que toutes les personnes ont le droit d'exister dans un espace, quelle que soit leur capacité à générer du profit. Cela inclut de ne pas s'aliéner les résidents de la classe ouvrière sur la base de l'attrait des investisseurs basés sur le marché et de respecter des socio-écosystèmes sains, y compris des expériences socio-économiques diverses.

Logement abordable : Logement sûr, décent, de bonne taille et au juste prix sur le long terme pour les résidents de ce quartier qui sont actuellement à risque de déplacement ou qui ont déjà été déplacés. Cela doit inclure des logements profondément abordables et des logements publics, ainsi que des unités de location et d'accession à la propriété. Un studio abordable pour une personne ou un couple gagnant 80 % du revenu moyen de la région (AMI) développé dans un quartier où les gens ont élevé des familles avec un revenu de 35 000 \$ augmentera les loyers de la région et provoquera des déplacements. Cela ne correspond PAS à la définition de « logement abordable ».

Ancre culturelles : Organismes communautaires essentiels à la stabilité de leur communauté. Ils fournissent des services, du soutien et du plaidoyer pour leur communauté tout en servant également de lieux de rassemblement pour renforcer l'identité culturelle. Les ancrs culturelles sont des composantes essentielles des [communautés intactes](#).

Déplacement : Lorsque des personnes sont contraintes de quitter leur domicile et leur quartier en raison de pressions directes, économiques, culturelles ou climatiques.

Moteurs de déplacement : Le transport en commun peut être un moteur important de déplacement.⁸ Comprendre les moteurs de déplacement peut aider à équilibrer les investissements afin de fournir la gamme complète d'ancrages communautaires nécessaires à la stabilité de la communauté.

⁸ La résolution du conseil municipal n° [20200423-038](#) stipule que « les améliorations des transports, bien que nécessaires pour notre communauté, peuvent entraîner une augmentation de la valeur des propriétés et des loyers. Ces résultats peuvent éventuellement conduire à des déplacements, affectant de manière disproportionnée les résidents à faible revenu. »



Figure 3. Moteurs de déplacement (Crédit: PolicyLink)

- **Direct :** Les gens, les entreprises et les organisations communautaires sont forcés de partir à cause d'un certain nombre d'actions possibles. Domaine éminent, expulsion, saisie, problèmes de viabilité dus à une mauvaise gestion, incarcération, résiliation de bail, vente d'un bien locatif par le propriétaire, ne sont que quelques exemples.
- **Économique :** Les gens, les entreprises et les organisations communautaires ne peuvent pas se permettre de rester, que ce soit en raison d'une escalade immobilière exorbitante ou de la perte de revenus en raison d'une économie défaillante. Les coûts peuvent inclure le loyer, les taxes foncières et les services publics, entre autres.
- **Culturel :** Les gens partent parce qu'ils sentent qu'ils ne s'intègrent plus, que ce soit parce que de nouveaux voisins imposent leurs propres attentes aux autres ou parce que les entreprises qui fournissaient des biens et services familiers ont été déplacées. À mesure que l'ampleur des changements résidentiels progresse et que les commerces et les services se déplacent pour se concentrer sur les nouveaux résidents, les résidents restants peuvent ressentir un sentiment de dislocation même s'ils restent physiquement dans le quartier. Cela peut également refléter le caractère racial ou ethnique changeant du quartier, pas seulement sa composition de classe.
- **Climat :** Les gens sont forcés de partir en raison d'événements climatiques ou environnementaux, que ces événements aient été ou non exacerbés par des pratiques humaines ou institutionnelles.

Facteurs d'équité raciale (voir [Chapitre 2](#)) : Un tissu intégré d'idées, dont chacune aborde une composante spécifique de la vision d'un avenir équitable. Les moteurs et les résultats de l'équité raciale ne sont pas destinés à être considérés indépendamment. Des investissements correctement conçus, coordonnés et programmés sont fondamentaux pour défaire le racisme structurel qui crée les disparités d'aujourd'hui. Considérés séparément, ils se traduiront par des gains transactionnels qui ne produiront pas de changement durable. Réalisés ensemble, ils ont le potentiel de faire évoluer les systèmes de transformation nécessaires pour s'éloigner de la trajectoire actuelle de croissance économique lourde qui marginalise beaucoup trop de monde et compromet la diversité qui fait d'Austin un endroit attrayant où venir vivre, travailler et jouer.

1. [Prévenir les déplacements résidentiels, commerciaux et communautaires](#). Adopter des politiques et des programmes qui permettent aux populations prioritaires, aux entreprises et aux organisations communautaires de rester et de prospérer dans leurs quartiers.
2. [Faire progresser la mobilité et les opportunités économiques](#). Promouvoir les opportunités économiques pour les populations prioritaires, soutenir l'entrepreneuriat et renforcer les ancrages culturels. Donner accès à une éducation de qualité, à une formation et à des emplois stables et suffisamment rémunérés pour pouvoir vivre.
3. [Tirer parti des atouts de la communauté locale](#). Respecter le caractère de la communauté locale, la diversité culturelle, les petites entreprises et les valeurs. Préserver et renforcer les communautés culturelles et renforcer la capacité de leurs résidents, dirigeants, organisations, petites entreprises et coalitions à avoir une plus grande autodétermination.
4. [Promouvoir la mobilité et la connectivité des transports](#). Donner la priorité aux investissements dans des transports efficaces et abordables qui soutiennent les collectivités tributaires des transports en commun.
5. [Développer des quartiers sains et sécuritaires](#). Créer des quartiers qui améliorent la santé communautaire grâce à l'accès aux équipements publics ; des aliments sains, abordables et culturellement pertinents ; et des environnements sûrs pour tous.
6. [Un accès équitable à tous les quartiers](#). Tirer parti des développements publics et privés pour combler les lacunes en matière de services, élargir l'offre et la variété de choix de logements et d'emplois et créer un accès équitable aux quartiers offrant un accès élevé aux opportunités.

Priorités de l'Outil d'équité raciale anti-déplacement (voir [Chapitre 5](#)) :

Les priorités identifiées par les catalyseurs concernant les personnes et les lieux qui devraient bénéficier du Fonds anti-déplacement et les fins pour lesquelles les fonds devraient être investis.

1. **Les gens.** Les membres de la communauté [BIPOC](#) à risque de déplacement.
Populations prioritaires : Les membres de la communauté BIPOC à risque de déplacement avec un sous-ensemble spécial dont les positions sont encore plus difficiles, y compris les Afro-Américains, les Natifs et les Autochtones, les Latinx ou les immigrants qui sont également des locataires, des propriétaires âgés, des travailleurs à bas salaire, des membres de la communauté LGBTQ, des personnes handicapées, les familles avec des enfants d'âge scolaire, les jeunes sans abri et/ou les personnes qui ont préalablement été incarcérées.

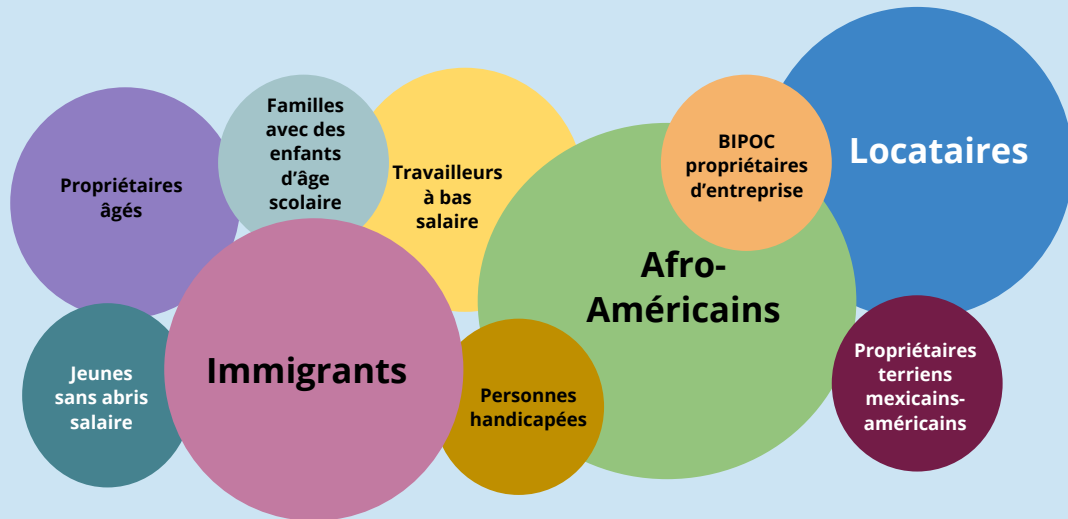


Figure 4. Populations prioritaires

2. **Lieu – Croissant Est :** La zone la plus vulnérable au déplacement est officiellement appelée le « Croissant Est ». Elle a la forme d'une lettre « C » à l'envers et est vaguement définie par trois autoroutes : la [I-35](#) à l'ouest (en particulier au nord du fleuve Colorado), la US 183 au nord et à l'est et au sud de la US 71. Des générations de personnes qui ont vécu dans le Croissant Est ont subi des déplacements forcés dans la région, suivis de ségrégation, de délimitations et de désinvestissement. Plus récemment, le Croissant Est a subi une gentrification et de nouveaux cycles de déplacements hors de la zone.



Figure 5. Carte du Croissant Est

Lieux prioritaires : Afin d'atténuer les pressions de déplacement imposées par les nouveaux investissements dans les transports en commun, le projet « Uprooted » (Déraciné) et le travail de cartographie des [risques de déplacement](#) de la Ville fournissent des indications importantes sur les endroits où concentrer les investissements du Fonds anti-déplacement.⁹ Les investissements du Fonds doivent être axés sur les zones à moins d'un mile des arrêts du « Project Connect » dans les zones qui présentent un risque de déplacement vulnérable, actif ou chronique (Cartographié ci-dessous).

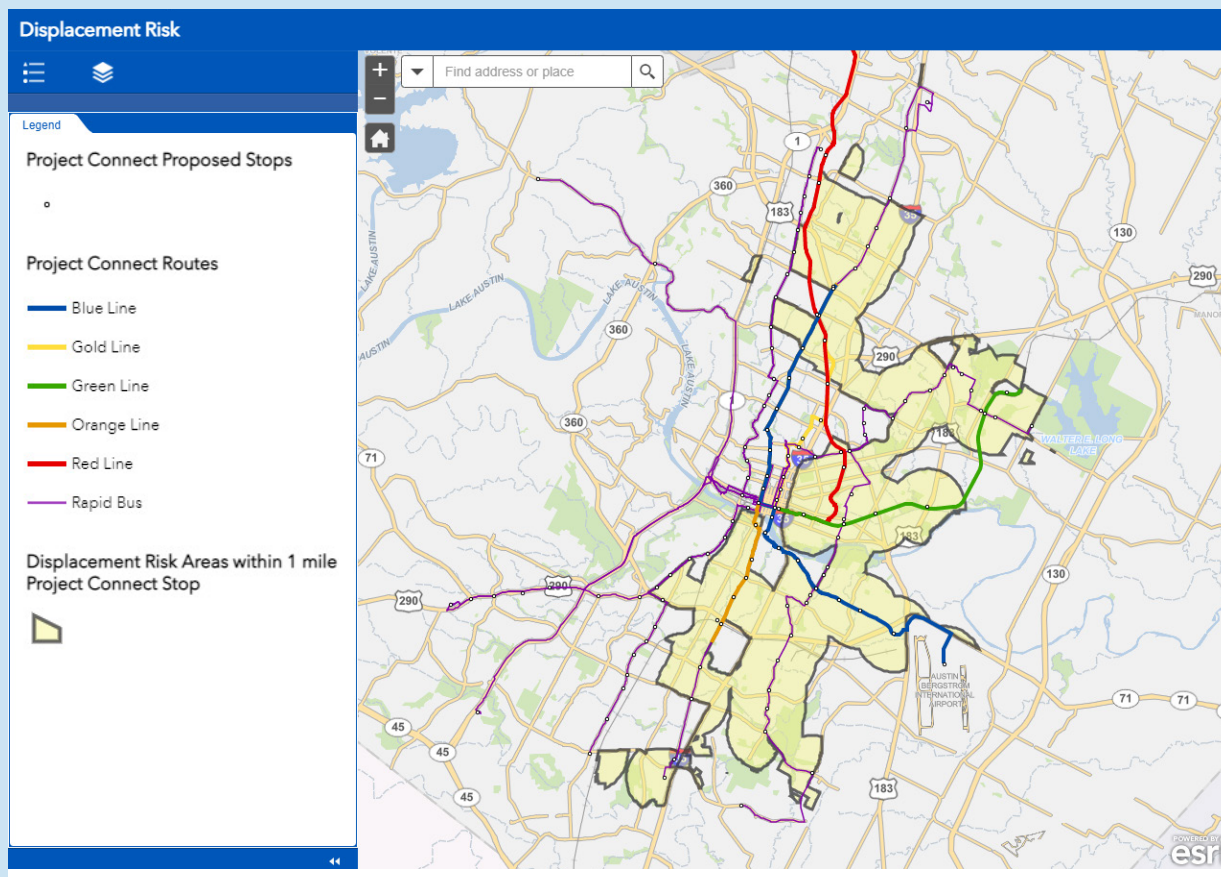


Figure 6. Image de la carte d'équité raciale anti-déplacement de « Project Connect » montrant les zones à risque de déplacement dans un rayon de 1,6 km d'un arrêt Project Connect (Lien vers la [carte en ligne](#))

⁹ [Uprooted \(Déraciné\) : Déplacement résidentiel dans les quartiers de gentrification d'Austin et ce qui peut être fait à ce sujet](#)

3. **Objectifs prioritaires** : Les catalyseurs ont déterminé le besoin d'une approche équilibrée pour l'investissement des fonds afin de remédier à leur situation précaire en raison de la longue histoire de désinvestissement public et privé dans leurs communautés et quartiers. Ils voient la nécessité de traiter les risques de déplacement passés, actuels et futurs et proposent des solutions qui reflètent la nature dynamique complexe des pressions de déplacement. Bien que le déplacement résidentiel et le logement abordable soient une priorité absolue, il est clair que les fonds doivent également empêcher les pressions liées au déplacement commercial et culturel.

Les objectifs prioritaires sont énumérés de la plus grande à la plus petite allocation recommandée du Fonds anti-déplacement en vue de créer un équilibre et maximiser l'impact.

1. Logement abordable

- ◇ Acheter des logements locatifs existants à bas prix au prix du marché, lorsque cela est rentable, et les convertir en logements abordables réglementés avec des exigences d'abordabilité à long terme (99 ans) et des loyers abordables pour les résidents locaux à risque de déplacement plutôt que d'utiliser le revenu moyen régional. Dans la mesure du possible, donner priorité au développement progressif en achetant et en réhabilitant les propriétés délabrées et abandonnées.
- ◇ Construire de nouveaux logements abordables multifamiliaux et à usage mixte avec les mêmes exigences d'abordabilité à long terme décrites ci-dessus. Les nouvelles constructions doivent refléter la taille des ménages et les besoins en chambre des résidents locaux.
- ◇ Construire ou convertir des logements locatifs (maisons dispersées, maisons en rangée et unités multifamiliales) pour des opportunités d'accession à la propriété abordables pour les ménages BIPOC à faible revenu afin de fournir un point d'entrée vers la création de richesse. Des modèles coopératifs d'équité partagée peuvent être conçus pour créer une accessibilité durable et une richesse communautaire tout en créant de la richesse pour les ménages, ou des modèles d'équité individuelle pourraient être utilisés pour créer de la richesse pour les ménages.

2. Entreprises appartenant à des membres de la communauté BIPOC

- ◇ Fournir des ressources, y compris des prêts de qualité à faible coût pour des éléments tels que la paie, la location d'équipement et les baux, entre autres ; assistance technique pour démarrer et développer une entreprise; et des subventions pour les améliorations locatives, etc.
- ◇ Fournir un accès à des capitaux pour préserver l'existant et construire de nouveaux espaces commerciaux abordables avec des loyers inférieurs au marché et une assistance technique pour les entreprises émergentes et en expansion.

3. Minimiser le déplacement immédiat des résidents membres de la communauté BIPOC

- ◇ Offrir une aide financière, une aide au loyer ou à l'hypothèque et une aide aux services publics aux locataires et propriétaires à faible revenu.
- ◇ Instituer un allègement de l'impôt foncier et sur le paiement des impôts en souffrance pour les propriétaires de longue date à faible revenu.
- ◇ Offrir un allègement des coûts de services publics aux locataires et propriétaires à faible revenu.

4. Des emplois de qualité

- ◇ Créer et étendre des programmes de main-d'œuvre qui offrent des apprentissages, une formation professionnelle et des options d'emploi stable et suffisamment rémunérés pour vivre pour les travailleurs membres de la communauté BIPOC confrontés à des obstacles systémiques à l'emploi.
- ◇ Améliorer la qualité de l'emploi avec des salaires et des avantages familiaux décents, y compris pour les emplois de service.
- ◇ Supprimer les obstacles aux options d'emploi stable et suffisamment rémunérés pour vivre, en particulier dans les industries offrant des emplois de haute qualité et une main-d'œuvre inéquitable sur le plan racial.

5. Ancres culturelles

- ◇ Fournir des capitaux aux organisations à but non lucratif gérées par des membres de la communauté BIPOC et servant de points d'ancrage culturels pour créer une stabilité à long terme en achetant leur propre espace ou en agrandissant ou en améliorant un espace qu'ils possèdent déjà.

6. Banque de terres

- ◇ Acheter des terres qui seront détenues au profit des populations prioritaires, en particulier celles le plus à risque de déplacement, qui informeront et guideront l'utilisation future du bien. L'utilisation future des propriétés doit répondre aux exigences et aux priorités du Fonds anti-déplacement.
- ◇ Mettre l'accent sur l'achat de terrains manifestement abandonnés.
- ◇ Acheter des propriétés qui font l'objet d'une procédure, d'une saisie, d'une vente aux enchères, etc. pour créer de nouvelles opportunités d'accession à la propriété pour les résidents de longue date membres de la communauté BIPOC touchés par la crise des saisies immobilières.

7. Pouvoir et capacité communautaires (voir la description du [Fonds de renforcement des capacités communautaires](#))

- ◇ Fournir des fonds pour soutenir les organisations communautaires dirigées par des membres de la communauté BIPOC et au service des membres de la communauté BIPOC qui obtiennent des résultats positifs.

8. Renforcer les droits des locataires et des propriétaires


- ◇ Fournir une aide juridique et financière aux locataires et propriétaires confrontés à une expulsion, à une saisie ou à des pratiques immobilières prédatrices.
- ◇ Soutenir l'éducation et la sensibilisation des locataires et des propriétaires.
- ◇ Accompagner les locataires de la Population Prioritaire dans l'achat de leurs immeubles et leur mise aux normes d'habitation.

4. **Équilibre des priorités en matière d'allocation** : Les disparités raciales entre les personnes qui subissent des pressions de déplacement sont causées par le racisme structurel, un réseau de politiques, de programmes et de procédures institutionnels qui fonctionnent mieux pour les Blancs que pour les membres de la communauté BIPOC. L'atténuation des pressions de déplacement nécessite des investissements coordonnés et équilibrés dans tous les systèmes. Voir l'annexe II pour les résultats d'une enquête demandant aux Catalystes comment ils pourraient allouer les fonds.



Figure 7. Illustration créée par Jasmine Willis, catalyseur de l'équité raciale.

5. **Priorités en matière de changement de système** : Les changements dans les politiques, les pratiques et les dépenses entre les institutions amplifieront l'impact des fonds anti-déplacement en abordant le déplacement au niveau des systèmes ou de la cause première. Ces changements doivent être effectués par la ville d'Austin, Austin Transit Partnership et Capital Metro et payés **en dehors** du Fonds anti-déplacement.



**Vision
&
moteurs de
l'équité raciale**

Chapitre 2 : Vision et moteurs de l'équité raciale

Une vision pour le succès de Project Connect dans laquelle personne n'est déplacé et où tout le monde s'épanouit grâce à cet investissement dans le transport en commun et le développement communautaire.

Vision et mission

L'obtention d'un résultat équitable souhaité et de stratégies pour éliminer les inégalités sont des éléments essentiels de l'Outil d'équité raciale anti-déplacement. Ce qui suit est un énoncé de vision et de mission pour l'utilisation de l'Outil.

Vision

Nous visualisons un Austin réputé pour ses communautés fortes et ses quartiers inclusifs et sa diversité économique et raciale comme le fondement qui alimente l'esprit d'innovation et d'entreprise de la ville. Nous visualisons un Austin qui accueille tous les groupes ethniques arrivants, les nouveaux membres de la communauté BIPOC et qui valorise ses résidents, entreprises et organisations communautaires autochtones et de longue date de la communauté BIPOC. Nous voyons un avenir dans lequel nous tous, résidents d'Austin, sans distinction de race ou de moyens, prospérons avec le pouvoir de déterminer notre avenir.

Cette vision a été élaborée lors des discussions avec les catalyseurs sur ce qu'ils aimeraient dans leurs quartiers et ce qu'ils envisageraient pour leurs communautés si le « Project Connect » s'avérait à réussir, sans personne devant être déplacé et où tout le monde prospère.

Sería bonito vivir en una comunidad, libre de diferencias raciales, religión, políticas, social, compartiendo y ayudándonos unos con otros, transparencia política, que el salario de los trabajadores sea justo y equilibrado al esfuerzo físico, no importando idiomas ni nacionalidades. Un lugar feliz todo un cuento de hadas.
– Lesbia Ramos, Racial Equity Catalyst

Mission

Nous réaliserons cette vision en empêchant le déplacement de personnes, d'entreprises et d'organisations communautaires ; en accordant le droit au retour pour ceux qui ont été déplacés ; en s'assurant que les ménages disposent d'un logement décent de taille adaptée et au juste prix ; en s'assurant que les gens ont des emplois à salaire décent ; et que nos quartiers sont sécurisés et sains ; tout en restant responsable envers les communautés BIPOC à risque de déplacement.

Cet énoncé de mission a été élaboré lors des discussions avec les catalyseurs sur les stratégies visant à garantir que les communautés les plus à risque de déplacement prospèrent grâce aux investissements de « Project Connect » plutôt que d'être déplacés.

Moteurs d'équité raciale

La réalisation de cette vision et l'opérationnalisation de la mission nécessitent une concentration et des investissements soutenus dans (1) des communautés et fortes des personnes et (2) des endroits agréables avec un accès équitable.

- **Des communautés fortes et des personnes :** Les personnes et les communautés stables et résilientes face aux pressions du déplacement s'en sortent mieux. Une communauté intacte dans laquelle les gens, sans distinction de race, d'origine ethnique ou d'origine, peuvent avoir des emplois de qualité et une sécurité financière ; des biens, services et un soutien culturellement appropriés; et des réseaux sociaux solides qui soutiennent l'inclusion de diverses cultures, ont de meilleurs résultats.
- **Des endroits agréables avec un accès équitable :** Une ville où tous les quartiers sont sains, sécuritaires et offrent à leurs résidents un accès aux déterminants clés du bien-être qui favorisent l'inclusion.

L'Outil d'équité raciale est construit autour de **six moteurs d'équité raciale** conçus pour atténuer les dommages et améliorer les résultats équitables pour les populations prioritaires. La distribution des ressources de manière équitable, plutôt que de façon égale, est nécessaire pour produire des résultats équitables. Bien que ciblés sur des quartiers spécifiques ayant les plus grands besoins, ces moteurs profiteront à tous les quartiers de la ville. Certains moteurs devraient cibler des populations prioritaires spécifiques présentant les plus grandes disparités, telles que le chômage chez les jeunes Noirs. La diminution des pressions de déplacement nécessitera la mise en œuvre de tous ces moteurs ensemble, de manière équilibrée.

Les discussions plus approfondies des catalyseurs sur les stratégies pour faire progresser les trois premiers moteurs sont illustrées dans énoncés sous les descriptions.

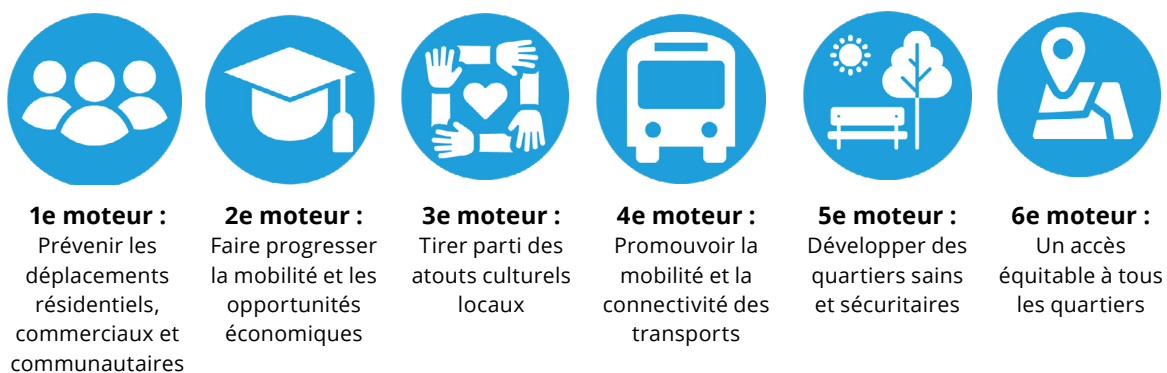


Figure 10. Moteurs de l'équité raciale



1e moteur : Prévenir les déplacements résidentiels, commerciaux et communautaires

La capacité d’Austin à rester une ville internationale culturellement, racialement et économiquement diversifiée nécessite un engagement anti-déplacement envers les structures vitales pour les communautés : leurs maisons, les entreprises qui fournissent des biens, des services et des emplois culturellement essentiels, et des ancrages communautaires qui apportent un soutien et renforcent l’identité et la préservation culturelles.

Cela nécessitera une concentration coordonnée et à plus grande échelle sur les résultats équitables suivants :

- **Prévenir le déplacement résidentiel :**
 - ◇ *Gérer la croissance* – Répartir équitablement la croissance afin que les populations prioritaires soient protégées contre les risques accrus de déplacement indirect dus aux changements communautaires à grande échelle.
 - ◇ *Prévenir les pertes* – Répartir équitablement les charges et les avantages de la hausse des coûts du logement et de la démolition, du réaménagement et de la conversion de logements abordables, en particulier sur des unités familiales.
 - ◇ *Créer et maintenir des logements abordables* – Réduire les disparités raciales dans le fardeau des coûts de location et de propriété du logement, en particulier pour les familles avec des enfants. Le logement doit être décent, sûr, de taille adaptée et au juste prix pour les résidents actuels et abordable sur le long terme. Cela comprend les logements locatifs et en propriété.
 - ◇ *Atténuer l’augmentation des coûts* – Répartir équitablement les charges et les avantages des impôts fonciers, des prélèvements et des obligations.
- **Prévenir le déplacement commercial :**
 - ◇ *Gérer la croissance* – Répartir équitablement la croissance afin que les entreprises qui desservent les populations prioritaires soient protégées contre les risques accrus de déplacement indirect dus aux changements communautaires à grande échelle.
 - ◇ *Prévenir les pertes* – Répartir équitablement les charges et les avantages de la hausse des loyers et de la démolition et du réaménagement des espaces commerciaux occupés par des entreprises qui desservent les populations prioritaires.
 - ◇ *Créer des espaces commerciaux abordables* – Comblent les disparités raciales dans le fardeau des coûts des espaces commerciaux pour les entreprises qui desservent les populations prioritaires.
 - ◇ *Accès aux capitaux* – Comblent les disparités raciales dans l’accès aux capitaux pour les petites entreprises, en particulier les entreprises appartenant à des membres de la communauté BIPOC.

- ◇ **Atténuer l'augmentation des coûts** – Répartir équitablement les charges et les avantages des politiques, des permis, des taxes et des frais, en particulier pour les entreprises qui desservent les populations prioritaires.
- **Prévenir le déplacement communautaire :**
 - ◇ **Gérer la croissance** – Répartir équitablement la croissance et apporter des améliorations ciblées pour accroître l'accès aux opportunités afin que la structure complexe d'une communauté puisse rester intacte et que les populations prioritaires aient la capacité de prospérer sur place.
 - ◇ **Prévenir les pertes** – Répartir équitablement les charges et les avantages de l'augmentation des loyers, de la démolition et du réaménagement afin que ces éléments clés d'une communauté intacte ne soient pas diminués, déplacés ou perturbés.
 - ◇ **Ancres culturelles** – Conserver et renforcer les établissements au service de la communauté qui fournissent des biens, des services, un plaidoyer et un soutien essentiels, et qui sont le cœur d'une communauté.
 - ◇ **Biens et services culturellement appropriés** – Préserver et renforcer les entreprises et les quartiers d'affaires qui desservent les populations prioritaires.
 - ◇ **Quartiers d'affaires culturels** – Préserver et renforcer les quartiers d'affaires culturels car ils sont les centres réels et symboliques de leurs communautés.
 - ◇ **Réseaux sociaux** – Préserver et protéger contre les perturbations des relations informelles qui forment ensemble « le village » et qui soutiennent les individus, les familles et les communautés.

Stratégies de prévention des déplacements : Priorités du Fonds anti-déplacement





2e moteur : Faire progresser la mobilité et les opportunités économiques

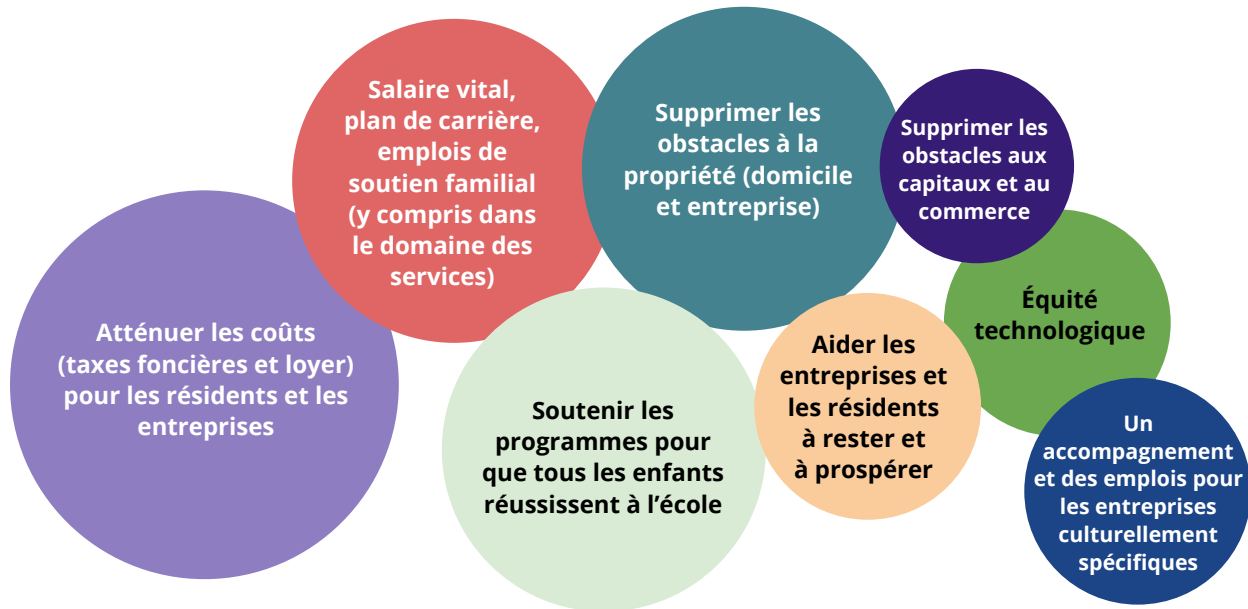
La capacité des gens à contribuer à notre économie forte et à en bénéficier nécessite une éducation et une formation efficaces, des voies claires et des portes ouvertes vers des carrières de qualité, une sécurité financière et une économie locale avec des opportunités entrepreneuriales de différentes tailles et types.

Cela nécessitera une concentration coordonnée et à plus grande échelle sur les résultats équitables suivants :

- **Éducation efficace** : Réduire les disparités raciales dans la réussite scolaire et l'éducation à tous les niveaux, de la maternelle au postsecondaire.
- **Sécurité financière** : Réduire les disparités raciales dans l'emploi, les salaires et les secteurs d'emploi.
 - ◇ **Des emplois de qualité** – Augmenter le salaire vital, le cheminement de carrière, les emplois de soutien de la famille (y compris dans le domaine des services) et les emplois de la classe moyenne pour les personnes de tous les quartiers.
 - ◇ **Une formation efficace** – aTout le monde peut accéder à des emplois rémunérés stables et permettant de vivre.
 - ◇ **Portes ouvertes** – Éliminer les obstacles aux cheminements de carrière, aux emplois rémunérés permettant de vivre et aux carrières de haute qualité ; prévenir la discrimination au travail; lutter contre les disparités raciales à travers l'ensemble de la main-d'œuvre et de la hiérarchie de la région.
- **Richesse** : Éliminer les disparités raciales en matière de richesse. La richesse fournit la résilience nécessaire pour résister aux situations d'urgence et permettre une éducation postsecondaire aux adultes et à la prochaine génération. La richesse, sous forme d'héritage, surtout lorsqu'elle s'accumule au fil des générations, donne un coup de pouce à nos enfants ; et les propriétaires ont un niveau supplémentaire de stabilité de logement que les locataires n'ont pas. La richesse ne découle pas du fait d'être employé ou un locataire.
 - ◇ **Accès équitable à la propriété** – Éliminer les obstacles à la richesse ; combler les disparités raciales en matière d'accession à la propriété.
 - ◇ **Économie locale forte** – Comblent les disparités raciales dans la réussite des entreprises.
 - ◇ **Des PME fortes** – Comblent les disparités raciales en matière d'accès aux capitaux, d'accès aux opportunités entrepreneuriales ; et dans la durabilité à long terme.

Stratégies pour faire progresser la mobilité et les opportunités économiques :

Priorités du Fonds anti-déplacement



3e moteur : Tirer parti des atouts culturels locaux



La capacité des populations prioritaires à prospérer sur place et à Austin de continuer à bénéficier de son identité de ville cosmopolite exige que les populations prioritaires aient la capacité de façonner leur avenir et que les atouts qui les distinguent et les renforcent soient forts et clairement identifiables. Il est important de respecter et d'améliorer le caractère communautaire, les identificateurs culturels et les valeurs.

Ensemble, ils sont des éléments essentiels d'une communauté intacte.

Cela nécessitera une concentration coordonnée et à plus grande échelle sur les résultats équitables suivants :

- **Communautés intactes** : Protéger les réseaux sociaux et tirer parti des atouts locaux et des ressources des populations prioritaires pour combler les disparités raciales entre ceux qui vivent dans des quartiers complets réputés sûrs et ont un accès pratique à des biens et services culturellement appropriés, avec des réseaux sociaux intacts. Cela comprend une variété d'options de logement, des aliments sains et abordables et d'autres services commerciaux, des écoles publiques de qualité, des espaces publics ouverts et des installations récréatives, des options de transport abordables et des équipements civiques.

- **Caractère communautaire** : Protéger le caractère communautaire local, la diversité culturelle, les petites entreprises et les valeurs communautaires afin de combler les disparités raciales entre qui profite et qui supporte le fardeau des changements du quartier.
- **Ancres culturelles et réseaux** : Distribuer équitablement les ressources aux ancres culturelles qui soutiennent et assurent la stabilité de leurs communautés, et combler les disparités raciales entre qui profite et qui supporte le fardeau des changements du quartier. Soutenir un réseau d'ancrages culturels en tant que structure pour un leadership communautaire efficace et engagé. Ils sont indispensables à un effort anti-déplacement complet.
- **Autodétermination** : Combler les disparités raciales pour lesquelles les communautés ont la capacité d'influencer les politiques, les programmes et les investissements de la Ville en soutenant le développement de leaders communautaires, d'organisations et de coalitions solides qui représentent, servent et sont responsables envers les populations prioritaires.

Stratégies pour tirer parti des atouts culturels locaux : Priorités du Fonds anti-déplacement



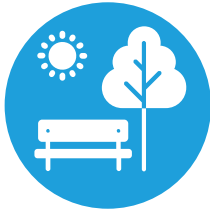


4e moteur : Promouvoir la mobilité et la connectivité des transports

La capacité des gens à s'épanouir nécessite des transports publics efficaces et abordables, en particulier pour ceux qui en dépendent le plus. Ces déplacements peuvent être très différents des trajets professionnels typiques de la communauté résidentielle au centre d'emploi pendant les heures de trajet. Pour de nombreuses personnes qui dépendent des transports en commun, un réseau complet est essentiel pour se rendre au travail, aux écoles, aux magasins, aux services et à d'autres destinations clés à différents horaires de la journée.

Cela nécessitera une concentration coordonnée et à plus grande échelle sur les résultats équitables suivants :

- **Réseaux complets** : Réduire les disparités raciales dans les temps de trajet pour se rendre au travail et accéder aux autres facettes de la vie quotidienne telles que les écoles, les services de garde de qualité, les biens et services, les ancrages culturels et les loisirs en privilégiant l'achèvement de réseaux qui répondent aux besoins de destination et de planification pour les populations dépendantes des transports en commun et prioritaires dans les quartiers à haut risque de déplacement.
- **Transport abordable** : Réduire les disparités raciales dans les coûts de transport en adoptant des politiques et des programmes visant à réduire les tarifs pour les populations prioritaires. Encourager les employeurs à créer des conditions de travail flexibles qui permettent aux gens de travailler à domicile.
- **Accès équitable au transport en commun** : Créer un accès équitable à tous les quartiers via un transport en commun abordable et fiable vers les différents quartiers de la ville.



5e moteur : Développer des quartiers sains et sécuritaires

La capacité des personnes et des communautés prioritaires à prospérer dépend de leur capacité à vivre dans des quartiers sains et sûrs où elles peuvent répondre à leurs besoins fondamentaux. Il est essentiel de créer des quartiers qui améliorent la santé de la communauté grâce à l'accès aux équipements publics (écoles, opportunités économiques, garderies de qualité, infrastructures civiques, transports, parcs, espaces verts, soins de santé et autres services), à une alimentation abordable et culturellement adaptée, et à des environnements sains pour tous.

Cela nécessitera une concentration coordonnée et à plus grande échelle sur les résultats équitables suivants :

- **Logement décent** : Comblent les disparités raciales en matière de discrimination, de qualité et d'insécurité en matière de logement en adoptant des politiques et des programmes qui créent des logements sûrs, bien gérés, de taille adaptée et au juste prix ; et qui appliquent des lois sur le logement équitables, offrent de solides protections aux locataires et des normes de qualité de logement décentes.
- **Une alimentation saine** : Comblent les disparités raciales en termes de coût et de disponibilité d'aliments sains abordables en adoptant des politiques, des programmes et des investissements qui mettent des aliments sains et culturellement appropriés à la disposition des populations prioritaires, en fournissant des jardins communautaires dans les développements multifamiliaux et en exigeant des accords d'avantages communautaires lorsque les entreprises qui augmentent les coûts d'une alimentation saine déplacent des entreprises existantes ou pénètrent dans des quartiers qui abritent des personnes à risque de déplacement.
- **Des quartiers sûrs** : Comblent les disparités raciales en matière d'accidents, de criminalité et de temps d'intervention d'urgence en protégeant la sécurité des populations prioritaires contre la criminalité et les accidents. Comblent les disparités raciales dans les actions de sécurité publique. Résoudre les problèmes d'utilisation des terres qui créent des inondations et de l'érosion et contaminent les ruisseaux et autres sources d'eau.
- **Des environnements sains** : Comblent les disparités raciales dans les indicateurs de santé de la population et des quartiers comme l'asthme et l'exposition aux toxines grâce à des investissements d'atténuation environnementale et à des mesures de réglementation de la pollution. Comblent les disparités raciales dans les indicateurs de quartier qui offrent des avantages pour la santé, comme la quantité et la qualité des canopées d'arbres, en particulier les arbres de rue,¹⁰ et des réseaux de trottoirs sûrs et accessibles. Résoudre équitablement les problèmes d'utilisation des terres qui ajoutent à l'effet d'îlot de chaleur.

¹⁰ [Pourquoi la canopée urbaine est importante pour les villes](#)



6e moteur : Un accès équitable à tous les quartiers

Il est important de tirer parti des développements privés pour combler les lacunes en matière d'équipements dans les zones à haut risque de déplacement tout en élargissant l'offre et la variété de choix de logement et d'emploi pour créer un accès équitable aux quartiers avec des antécédents d'exclusion et des obstacles actuels pour les ménages et ouvriers de la communauté BIPOC.

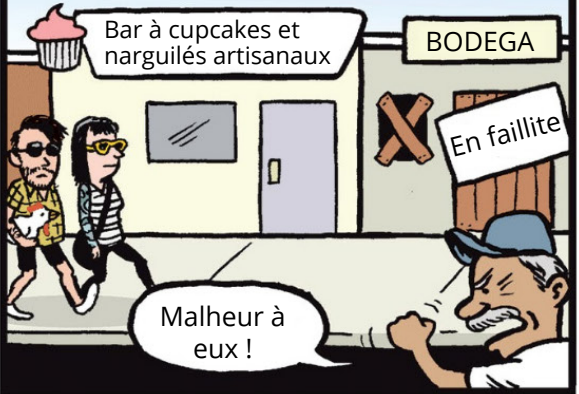
Cela nécessitera une concentration coordonnée et à plus grande échelle sur les résultats équitables suivants :

- **Tirer parti du secteur privé :** Comblent les disparités raciales dans les salaires et fournir un accès équitable aux emplois en créant des politiques qui nécessitent des investissements commerciaux privés pour offrir des apprentissages, une formation professionnelle et des voies d'accès à l'emploi aux travailleurs membres de la communauté BIPOC confrontés à des obstacles systémiques à l'emploi.
- **Un accès équitable :** Comblent les disparités raciales entre les personnes vivant dans des quartiers ayant des antécédents de pratiques immobilières d'exclusion :
 - ◇ Promouvoir de manière positive un logement équitable grâce à des investissements publics dans le logement abordable.
 - ◇ Exiger de nouveaux développements privés pour fournir des logements abordables, comme le permet la loi de l'État.
 - ◇ Associer ces politiques à des investissements supplémentaires dans des services et des organisations culturellement pertinents qui renforcent la cohésion sociale et l'inclusion entre les communautés.
 - ◇ Refuser l'accès aux ressources de la Ville lorsque les entreprises manifestent des schémas de réticence à créer des logements abordables ou à autoriser l'accès aux membres de la communauté BIPOC à des postes à forte rémunération.

Les moteurs d'équité raciale et les résultats équitables ne sont pas destinés à être considérés indépendamment. Des investissements correctement conçus, coordonnés et programmés sont essentiels pour éliminer le racisme structurel qui crée les disparités connues aujourd'hui. Considérés séparément, ils se traduiraient par des gains transactionnels qui ne produiraient pas de changement durable. Ils présentent un tissu intégré d'idées, dont chacune aborde une composante spécifique de la [Vision](#) pour un avenir équitable. Pris ensemble, ils ont le potentiel d'apporter les changements nécessaires aux systèmes pour s'éloigner de la trajectoire actuelle de croissance économique lourde qui marginalise beaucoup trop de monde et compromet la diversité qui fait d'Austin un lieu attrayant où vivre, travailler et jouer.

Le Cycle de Gentrification

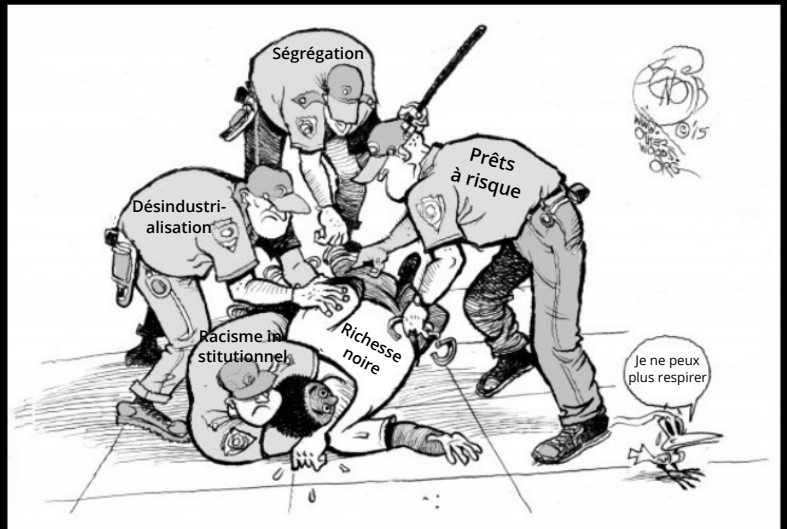
Des minorités ouvrières déplacées par des hipsters



2013 Jan Sorensen www.jansorensen.com

CE QUE VOUS CROYEZ ÊTRE BON POUR

TOUS



"Suffocating Black Wealth" an OtherWords cartoon by Khalil Bendib



"Equality Hurdles" Emanu

NE L'EST PAS TOUJOURS

et cela se voit dans vos politiques et actions qui changent la vie !



"Native Suppression" Clay Jones claytoonz.com

Chapitre 3: Causes profondes et inégalités actuelles

L'histoire d'Austin en matière de croissance inéquitable est évidente en vertu des résultats d'aujourd'hui

Le passé de racisme systémique d'Austin

Il est essentiel de comprendre les disparités existantes et leurs origines historiques pour utiliser l'Outil d'équité raciale anti-déplacement afin d'obtenir des résultats optimisés.

Le long passé de racisme systémique d'Austin a entraîné des disparités dans les domaines du logement, des transports, de la santé, de l'éducation et des résultats économiques.¹¹ De nombreuses inégalités raciales qui existent aujourd'hui sont le résultat direct des lois, des ordonnances et de plans d'urbanisme passés et actuels, notamment :

- **Le génocide et la colonisation des peuples natifs et autochtones :** De multiples génocides ont été commis contre les peuples autochtones du centre du Texas. Les autochtones ont été chassés, détenus, convertis et colonisés par vagues successives d'occupations blanches, mexicaines et autres. Parmi les actes de violence, les autochtones étaient racialisés d'une manière qui les prédisposait à l'extermination et leur refusait la notion la plus fondamentale d'approche humaine.¹² Le déplacement et le massacre systématiques des peuples autochtones sont documentés par leurs paroles lors des réunions du conseil, des négociations de traités, des rencontres commerciales, des entretiens, et plus encore. Le nettoyage ethnique en tant que stratégie, parfois explicite, parfois implicite, a été très largement utilisé.¹³
- **L'asservissement et la colonisation des Africains :** L'exploitation de la main-d'œuvre d'Africains asservis faisait partie de la colonisation originale du Texas sous la domination espagnole. Bien que cela ait été interdit sous la domination mexicaine après leur indépendance de l'Espagne, Stephen F. Austin et de nombreux colons blancs ont activement travaillé pour garantir leur droit d'avoir des esclaves. L'esclavage était légal dans la République du Texas et les Noirs libres ont été bannis du Texas en vertu de la constitution. L'esclavage des Noirs s'est poursuivi lorsque le Texas a rejoint les États-Unis et, plus tard, les États confédérés d'Amérique. Même après que la proclamation d'émancipation ait légalement mis fin à l'esclavage, les propriétaires de plantations blancs ont refusé de libérer leurs travailleurs asservis jusqu'à ce que des troupes fédérales soient envoyées au Texas pour faire appliquer la proclamation deux ans plus tard. La discrimination et la violence des Blancs contre les Noirs se sont poursuivies bien après l'émancipation et pendant de nombreuses décennies dans le Jim Crow South. La vie des Afro-Américains du centre du Texas a été, pendant des siècles, façonnée par l'esclavage, la violence et la discrimination légale.

¹¹ [Hériter des inégalités : la ségrégation et la gentrification d'Austin](#)

¹² [Trouver Loston-Tane Ward](#)

¹³ [Histoire du Texas : Qu'est-il arrivé aux Amérindiens du Texas ?](#)

- **Déplacement des colonies de la liberté** : Des communautés telles que Clarksville, Wheatville, Kincheonville, Masontown et Gregorytown ont été établies par des personnes autrefois réduites en esclavage après la guerre civile et dispersées à travers la ville et ses environs. Pour imposer la ségrégation raciale et la relocalisation des familles noires à East Austin, la ville leur a refusé les services publics dont jouissaient les quartiers environnants, tels que les rues pavées, les trottoirs, l'éclairage des rues, les égouts et les mesures de contrôle des inondations. Dans le même temps, en raison de politiques locales telles que l'adoption du Plan municipal de 1928 pour Austin et de pratiques discriminatoires bancaires associées au racisme institutionnel, les résidents des colonies de la liberté ont eu du mal à entretenir ou à améliorer leurs maisons et lieux de vie.
- **Retrait des Américains d'origine mexicaine** : Des parties de l'ancien premier quartier d'Austin et des établissements le long de Shoal Creek étaient principalement des zones hébergeant des Mexicains et des Américains d'origine mexicaine. L'augmentation de la valeur des terres résultant de la stabilisation du fleuve Colorado et de l'essor du quartier des affaires du « centre-ville » d'Austin a chassé les résidents, les entreprises et les églises mexicaines-américaines.
- **Le Plan municipal de 1928 pour Austin et la création d'un « District Noir » distinct** : Grâce à une politique de zonage et d'aménagement du début du 20e siècle, la ville a établi un « District Noir » conçu pour séparer les Noirs des Blancs. Les urbanistes étaient conscients du fait qu'ils ne pouvaient pas légalement zoner des quartiers par le biais de lignes raciales, mais ils ont recommandé la création d'un « District Noir » parce que la plus grande population noire était déjà située à East Austin. Ils ont écrit dans le plan :

Il a été longuement discuté à Austin, ainsi que dans d'autres villes, du problème de la ségrégation raciale. Ce problème ne peut être résolu légalement par aucune loi de zonage actuellement connue. Dans nos études à Austin, nous avons constaté que les nègres sont présents en petit nombre, dans pratiquement toutes les sections de la ville, à l'exception de la zone juste à l'est d'East Avenue et au sud du cimetière de la ville. Cette zone semble rassembler toute la population noire. Nous recommandons que l'approche la plus proche de la solution du problème de la ségrégation raciale soit la recommandation de faire de ce quartier un District Noir...¹⁴

Ce quartier était la seule partie de la ville où les Noirs pouvaient accéder aux écoles, aux services publics et à d'autres services publics. Cependant, la ville a sous-financé les services publics dans le quartier et les promoteurs privés ont refusé de fournir des services publics comme option alternative aux résidents, comme cela était courant dans les quartiers blancs. Les rues de certaines parties du quartier n'ont été pavées que dans les années 1960 et 1970. Le quartier était également la zone avec le moins de restrictions de zonage.

- **Délimitation** : La ségrégation et la concentration des personnes et des utilisations industrielles à Austin ont été perpétuées par la Home Owners' Loan Corporation (HOLC), créée en 1933 par le Congrès américain pour refinancer les prêts hypothécaires en défaut et empêcher les saisies. En 1935, la société a créé des cartes de sécurité résidentielle pour 239 villes afin d'indiquer le niveau de sécurité des prêts hypothécaires et autres prêts garantis par le gouvernement. Les cartes classaient les zones considérées comme « Meilleures » pour les prêts en tant que Type A. Ces zones étaient principalement des banlieues riches à la périphérie de la ville. Les quartiers « Encore désirables » ont reçu une note de Type B, et les quartiers plus anciens ont reçu une note de Type C et étaient considérés comme « En déclin ». Les quartiers de Type D étaient étiquetés

¹⁴ [Un plan d'urbanisation pour Austin, Texas.](#)

« Dangereux » et considérés comme les plus risqués pour les prêts. Les zones de Type D d’Austin suivaient de près les limites du « District Noir ». Cela signifiait que les familles cherchant à acheter une propriété dans la zone – le plus souvent des familles noires – étaient dans l’impossibilité d’accéder à des prêts à des conditions favorables. Les familles qui ont acheté une propriété ont dû passer par des acheteurs intermédiaires blancs ou acheter de petites maisons et faire des ajouts plus tard en attendant d’économiser plus d’argent. La Délimitation a également limité les propriétaires noirs dans leur capacité à effectuer l’entretien, la réparation et l’agrandissement de leurs bâtiments, car ils ne pouvaient le faire que sur leurs fonds personnels ; ce qui a fortement contribué à la perception ultérieure de ces quartiers comme étant des « bidonvilles ».

- **Pactes racialement restrictifs et logements sociaux séparés :** Une forme de ségrégation tri raciale qui utilisait « caucasien uniquement » ou « blancs uniquement » dans les actes et les pactes privés a émergé. Cela a marqué un changement par rapport au langage précédemment utilisé de « pas de personnes d’ascendance africaine » et était une réponse directe à l’augmentation du nombre de personnes originaires du Mexique ou « d’ascendance mexicaine ». Ce système tri-racial interdisait aux Noirs et aux Latinx d’acheter ou de louer des maisons dans de nombreux quartiers à l’extérieur de la zone d’East Austin.¹⁵ Ces restrictions d’acte étaient souvent exigées par la Federal Housing Administration pour garantir le financement de la construction de logements.

Dans les années 1930, le conseil municipal a également voté pour la construction de logements sociaux à ségrégation raciale, Santa Rita Courts (pour les Américains d’origine mexicaine), Rosewood Courts (pour les Afro-Américains) et Chalmers Courts (pour les Blancs), les premiers projets de logements publics fédéraux du pays, qui étaient tous situés à East Austin.

- **Les premiers immigrants chinois à Austin n’avaient pas le droit de posséder des biens :** Des lois discriminatoires refusaient aux immigrants chinois (qui n’avaient pas la citoyenneté en vertu de la loi fédérale) le droit de posséder des biens à Austin. Les conjoints de ces immigrants pouvaient être déchus de leur citoyenneté américaine et de ses avantages.
- **En 1957, de vastes étendues d’East Austin ont été désignées comme zone industrielle :** Le Plan de développement industriel de 1957 garantissait que les industries polluantes seraient principalement situées dans des communautés de couleur, résultant en des conditions de vie dangereuses, une baisse de la valeur des propriétés et la construction de structures toxiques comme le Parc de réservoirs et la centrale électrique de Holly Street. La baisse de la valeur des propriétés signifiait que les propriétaires fonciers perdaient de la richesse, rendaient difficile l’obtention de prêts pour entretenir et agrandir leurs bâtiments et ouvraient la porte à des pratiques d’achat prédatrices au cours des années suivantes.
- **La construction de l’I-35 et du Mopac :** Au milieu du XXe siècle, le gouvernement fédéral a fortement subventionné la construction de l’Interstate Highway System (Système d’autoroutes). Dans différentes villes du pays, les agences de transport ont sélectionné des itinéraires qui ont démolit des quartiers centraux établis, souvent là où résidaient des communautés de couleur, pour faire place aux nouvelles autoroutes avec peu ou pas de contribution de la part des communautés touchées.

¹⁵ [Austin Restreint: Progressivisme, zonage, pactes raciaux privés et construction d’une ville ségréguée](#)

Le 21 août 1958, le conseil municipal a approuvé l'acquisition de terrains pour l'élargissement de la I-35 afin d'étendre East Avenue à la I-35, saisissant les propriétés des ménages principalement d'origine Noire et Latinx.¹⁶ Bien que la ségrégation raciale à Austin a précédé la construction de l'autoroute I-35, lorsque celle-ci a été achevée au début des années 1960, cette nouvelle autoroute a divisé physiquement la ville et continue de nuire à la santé des communautés environnantes. En 1971, la construction de l'autoroute Mopac a détruit près d'un tiers des maisons du quartier historique de Clarksville Freedom Colony, et a entraîné le déplacement de nombreuses familles noires. Lorsque le projet de la route Crosstown Expressway a menacé d'anéantir l'autre moitié du quartier, les résidents de Clarksville ont poursuivi la ville en justice, ont fait retirer le quartier des plans de l'autoroute et ont remporté les désignations de quartier historique au niveau de l'état et au niveau fédéral.

- **Rénovation urbaine ou « élimination urbaine »** : Ce programme financé par le gouvernement fédéral a subventionné l'acquisition et le défrichage de sites pour leur réaménagement en démolissant les bidonvilles et les zones « détruites ». Moins de 1 % du financement a été consacré à l'aide aux résidents pour leur réinstallation. Les efforts de rénovation urbaine d'Austin se sont principalement concentrés sur les zones à majorité noire et latine, telles que Brackenridge (1969), University East (1968), Kealing (1966) et Blackshear (1969). Les projets ont déplacé des personnes de couleur sur de vastes zones et transformé des terres autrefois résidentielles en parcs et écoles, sans offrir aux ménages déplacés des opportunités adéquates de retour. Le programme a de ce fait été baptisé par de nombreuses personnes de couleur du nom « d'élimination urbaine ».
- **Politiques et ordonnances environnementales axées exclusivement sur West Austin, orientant un développement plus intensif vers East Austin** : Au début des années 1990, les propriétaires principalement blancs de West Austin ont plaidé avec succès pour des ordonnances de contrôle du développement plus strictes comme la « Drinking Water Protection Zone » (Zone de protection de l'eau potable) sur l'aquifère Edwards. À la fin des années 1990, la ville a créé la Zone de développement souhaitée (DDZ ou Desired Development Zone en anglais) pour éloigner le développement et le réaménagement des zones écologiquement sensibles de West Austin vers East Austin, ce qui a conduit à la gentrification et au déplacement des Noirs et des Latinx. Ces plans sont toujours activement référencés pour cibler East Austin à ce jour.
- **Activités de zonage et de développement économique soutenues par la ville pour diversifier l'économie d'Austin en tant que plaque tournante de l'innovation et de la technologie qui n'ont pas apporté la même prospérité à toutes les parties de la ville** : Depuis les années 1950 à aujourd'hui, les chefs d'entreprise ont mené un effort de développement économique pour accroître la base économique de la ville en développant l'industrie technologique (une main-d'œuvre principalement blanche). À mesure que l'économie locale explose et que l'éclat culturel attirent 150 nouveaux résidents par jour et font monter le coût de la vie, des maisons et des immeubles d'habitation plus anciens dans les quartiers résidentiels d'East Austin ont été achetés par des ménages à revenu élevé et des promoteurs, souvent blancs, mieux à même de rivaliser dans un marché immobilier en pleine effervescence.

¹⁶ [Pas dans le plan: Faire taire les communautés de couleur dans l'histoire de la planification urbaine d'Austin](#)

L'histoire est toujours présente : Impacts des délimitations rouge et jaune

De nombreux investissements dans le cadre de « Project Connect » sont réalisés dans des zones ayant une longue histoire de désinvestissement à motivation raciale. Les impacts actuels de cette histoire sont encore ressentis par les ménages et les entreprises qui rencontrent des obstacles à l'accès aux capitaux, à la richesse intergénérationnelle et au pouvoir politique, pour n'en nommer que quelques-uns. Cette histoire et son héritage rendent ces zones mûres pour la spéculation immobilière et des déplacements qui pourraient être alimentés par les nouveaux investissements dans les transports en commun.

La pratique de la [délimitation](#), décrite à la page 40, est un bon exemple de cette histoire. Comme l'illustre la carte ci-dessous, la plus grande zone de Type D suivait de près les limites du « District Noir » tel que défini par le Plan de la ville de 1928. Les zones de Type D et C ont été sous-investies par les secteurs public et privé en raison de la politique gouvernementale. Du fait de ce désinvestissement, ces zones ont des valeurs foncières plus faibles et abritent donc des personnes et des entreprises à faibles revenus qui sont particulièrement sensibles au déplacement.

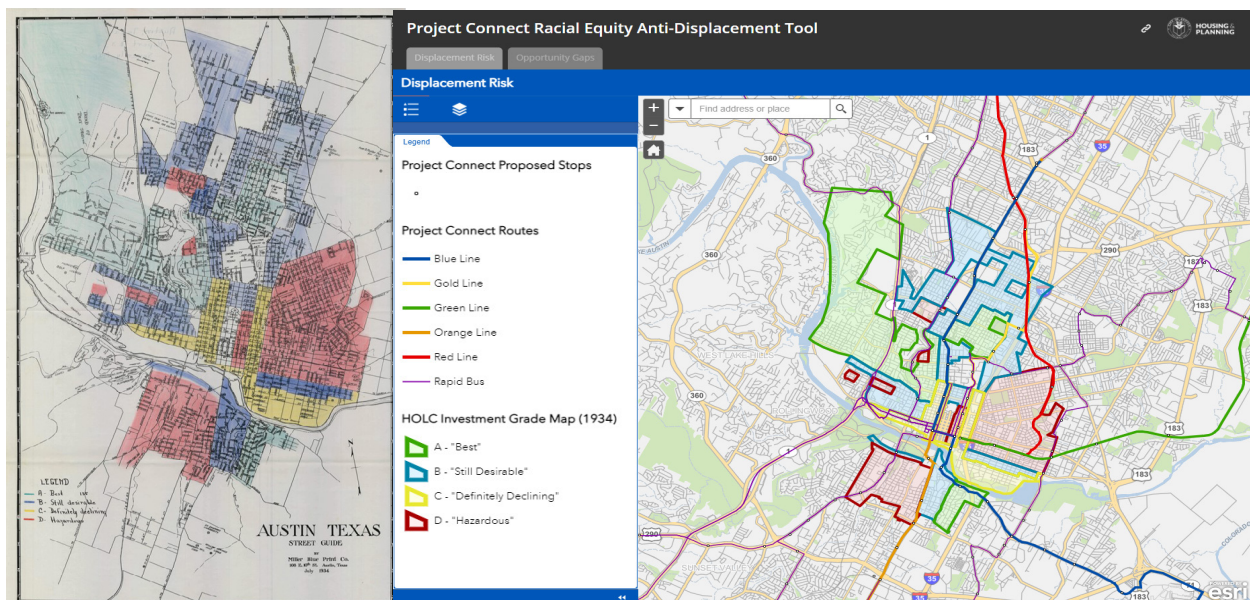
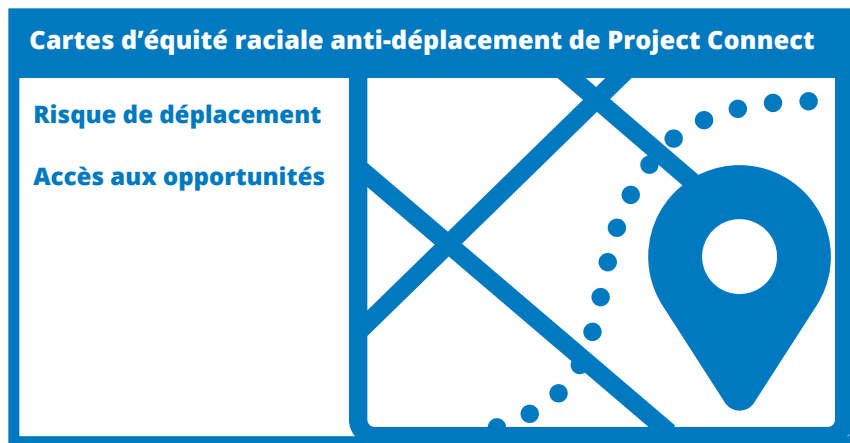


Figure 11. Gauche - Image de la carte originale Classement d'investissement HOLC de 1934. (Crédit : Mapping Inequality Project, Université de Richmond)

Figure 12. À droite - Image de la carte d'équité raciale anti-déplacement de Project Connect montrant les lignes du Classement d'investissement HOLC de 1934 et de Project Connect (lien vers la [carte en ligne](#))

Risque de déplacement et inégalités aujourd'hui

Dans le contexte actuel de croissance rapide et d'escalade du coût de la vie d'Austin, les forces du marché ne seront pas à elles seules en mesure de produire une croissance équitable. Le risque de déplacement existe pour les populations prioritaires et s'aggravera sans une action menée par la communauté et soutenue par le gouvernement pour créer des conditions de stabilité communautaire et de mobilité économique. Trop souvent, les études n'examinent pas les facteurs psychologiques et émotionnels qui font partie de l'équation pendant et après le déplacement. Le déplacement est une expérience traumatisante qui peut avoir des effets durables, non seulement mentaux mais aussi physiques. Une analyse des déterminants clés du bien-être social, physique et économique indique qu'ils ne sont pas équitablement répartis et que de nombreuses collectivités n'ont déjà plus les moyens de s'épanouir.



Ce chapitre est associé à une [série de cartes en ligne](#) qui permet aux utilisateurs de visualiser des informations géographiques sous la forme d'une carte interactive.

Risque de déplacement

Déraciné : Déplacement résidentiel dans les quartiers de gentrification d'Austin et ce qui peut être fait à ce sujet est une initiative conjointe du corps professoral auprès de la faculté de droit de l'Université du Texas et le programme de planification communautaire et régionale de l'Université du Texas à Austin (2018).¹⁷ Le projet a identifié des quartiers en développement où les résidents sont les plus à risque de déplacement. Les chercheurs ont mené une analyse en trois parties : la présence de populations vulnérables, l'évaluation du marché résidentiel et le changement démographique. Pour déterminer les populations vulnérables, les auteurs de *Uprooted (Déracinés)* ont utilisé des indicateurs pour identifier les résidents qui, selon les recherches universitaires, sont les moins capables d'absorber les coûts relatifs au logement. Les catalyseurs ont souligné qu'il ne s'agit pas d'une liste complète et qu'il existe plusieurs autres groupes à prendre en compte, tels que : les retraités de couleur incapables ou ayant du mal à payer des impôts en hausse, les personnes médicalement fragiles, les personnes handicapées et les personnes sortant d'un foyer d'accueil ou du système carcéral, pour n'en citer que quelques-uns.

Qui est le plus vulnérable au déplacement ?

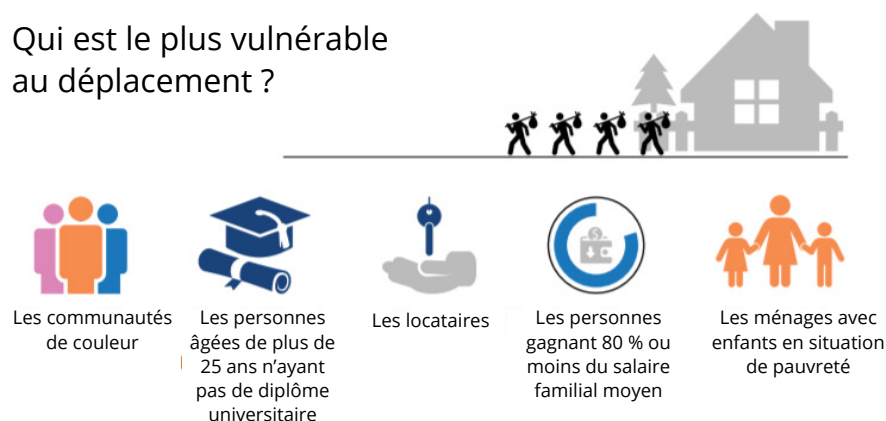


Figure 13. Graphique du rapport « *Uprooted (Déracinés)* »

¹⁷ [Uprooted \(Déraciné\) : Déplacement résidentiel dans les quartiers de gentrification d'Austin et ce qui peut être fait à ce sujet](#)

Le personnel du Service de logement et de planification de la ville d'Austin a mis à jour les données en 2019 et simplifié les catégories ci-dessous.

1. **Vulnérable** : Populations vulnérables présentes, pas de changement démographique significatif, certaines parcelles se trouvent à proximité de zones de grande valeur et fortement appréciées.
2. **Risque de déplacement actif** : Populations vulnérables présentes, changement démographique actif, accélération ou appréciation du marché immobilier.
3. **Risque de déplacement chronique** : Des populations vulnérables ont été déplacées, des changements démographiques importants se sont produits, le marché immobilier est de grande valeur et la zone est fortement appréciée.
4. **Exclusion historique** : Ces zones ont historiquement exclu les populations vulnérables et ne sont pas soumises de la même manière à la gentrification et au déplacement.

Comme le montre la carte, les zones avec le plus haut risque de déplacement — celles définies comme étant à risque de déplacement Vulnérable, Actif et Chronique — suivent en fait ce qui est désormais connu sous le nom de [Croissant Est](#).

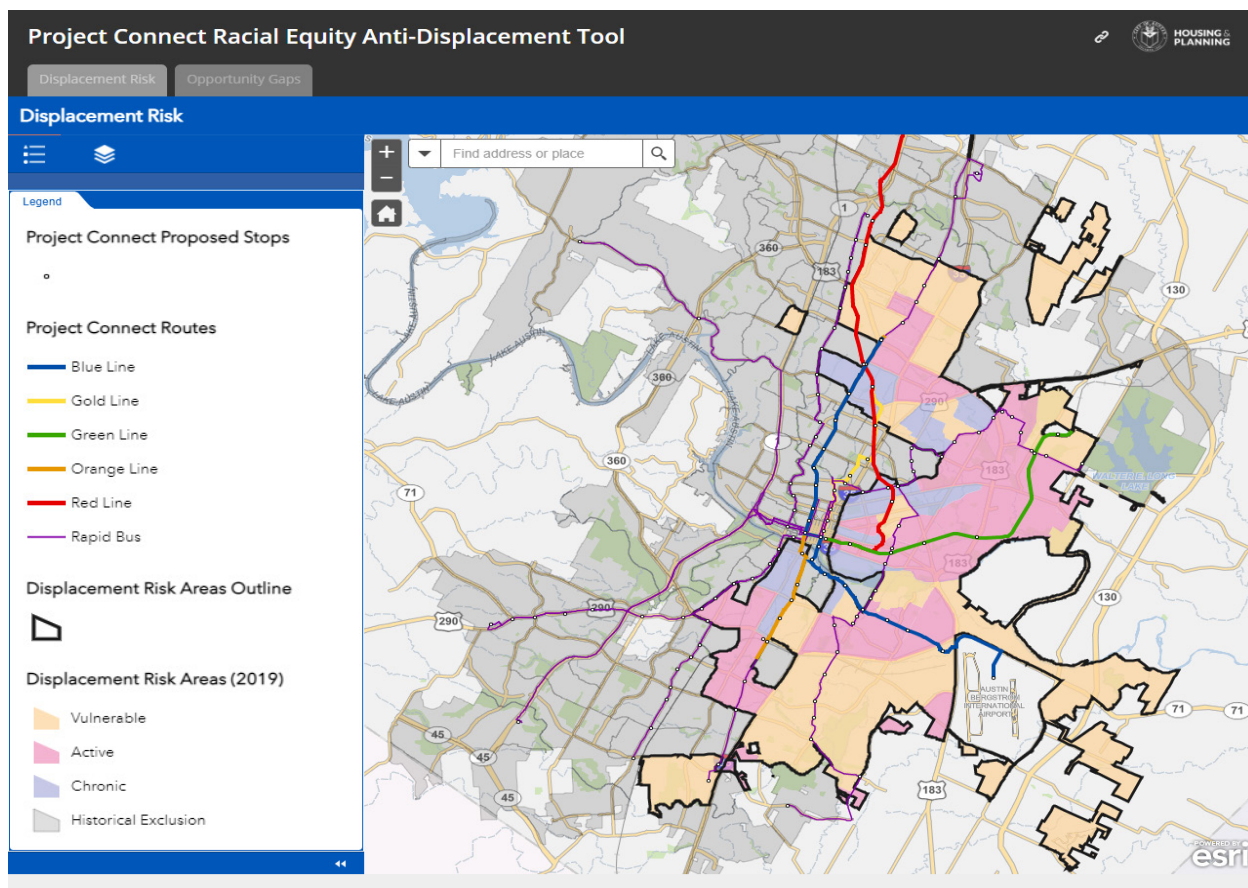


Figure 14. Image de la carte de l'Outil d'équité raciale anti-déplacement de Project Connect montrant les catégories de risque de déplacement et les lignes de Project Connect (Lien vers la [carte en ligne](#))

Les catégories de risque de déplacement sont utilisées dans l’Outil pour affirmer de manière quantifiable les catalyseurs, l’expérience avec les quartiers du Croissant Est et où le déplacement est la plus grande menace. Cela permet de valider ces domaines comme étant prioritaires pour les fonds anti-déplacement à investir.

Les trois catégories de déplacement, à savoir vulnérable, actif et chronique, montrent également la nature temporelle du processus de déplacement signalé par les catalyseurs. Ils savent quand le déplacement arrive, à quoi il ressemble en temps réel et les effets durables du déplacement après coup. Les catégories de risque de déplacement peuvent être utilisées dans l’Outil pour évaluer si les décisions prises dans le cadre de « Project Connect », en particulier les décisions de financement, tiennent compte de ce processus temporel. Par exemple, les investissements dans les zones de déplacement chronique devraient être conçus pour aider les communautés déplacées à rétablir leurs racines.¹⁸ Les investissements dans les zones de vulnérabilité accrue peuvent donner la priorité à la sécurisation des terres pour les projets communautaires avant l’escalade des coûts fonciers. Les zones de déplacement actif peuvent nécessiter des investissements plus stabilisants pour les résidents existants, tels que les droits des locataires et des propriétaires ou l’acquisition et la préservation de logements à bas prix au prix du marché.

Les données utilisées dans les catégories de risque de déplacement sont insuffisantes pour prescrire des solutions pour des quartiers spécifiques. Le personnel et les dirigeants du gouvernement ne devraient pas être tentés de l’utiliser de cette façon. Des stratégies et des projets anti-déplacement basés sur le lieu doivent être développés par les communautés à risque de déplacement grâce à l’engagement et au partenariat avec la Ville. Les catégories fournissent un point de départ pour ces processus de planification mais ne peuvent pas être utilisées comme substitut.

Accès aux opportunités

L’accès aux opportunités fait référence à la capacité d’obtenir les commodités qui sont des déterminants clés du bien-être social, économique et physique. Ce sont également des éléments essentiels à la prévention des déplacements.

L’Outil demande si les politiques et les investissements anti-déplacement comblent une lacune d’opportunité identifiée par les communautés ou tirent parti d’un avantage existant. La ville d’Austin a cartographié certaines des commodités identifiées par catalyseurs et celles-ci ont été confirmées par des recherches comme étant des éléments essentiels à une qualité de vie élevée.

Des points de données supplémentaires doivent être cartographiés tout au long de la vie de l’Outil. Un indice d’opportunité devrait également être créé pour être associé aux catégories de risque de déplacement afin de suivre plus facilement les progrès vers une répartition équitable des opportunités à travers l’ensemble de la ville et faciliter la conception de solutions adaptées aux personnes les plus à risque de déplacement dans un lieu spécifique.

¹⁸ [Politique de préférence de la ville de Portland](#)

Proximité d'une alimentation saine et abordable

Cette carte des détaillants d'aliments sains illustre l'accès à des aliments sains et abordables. Il est reconnu que la plupart de ces emplacements ne sont pas basés sur des aliments référencés culturellement, mais sur des détaillants « légitimes ». La carte ci-dessous montre les zones se trouvant à 5, 10, 15 et 20 minutes à pied des détaillants d'aliments sains qui acceptent les avantages SNAP. Les la majorité des détaillants d'aliments sains sont situés à l'extérieur du [Croissant Est](#).

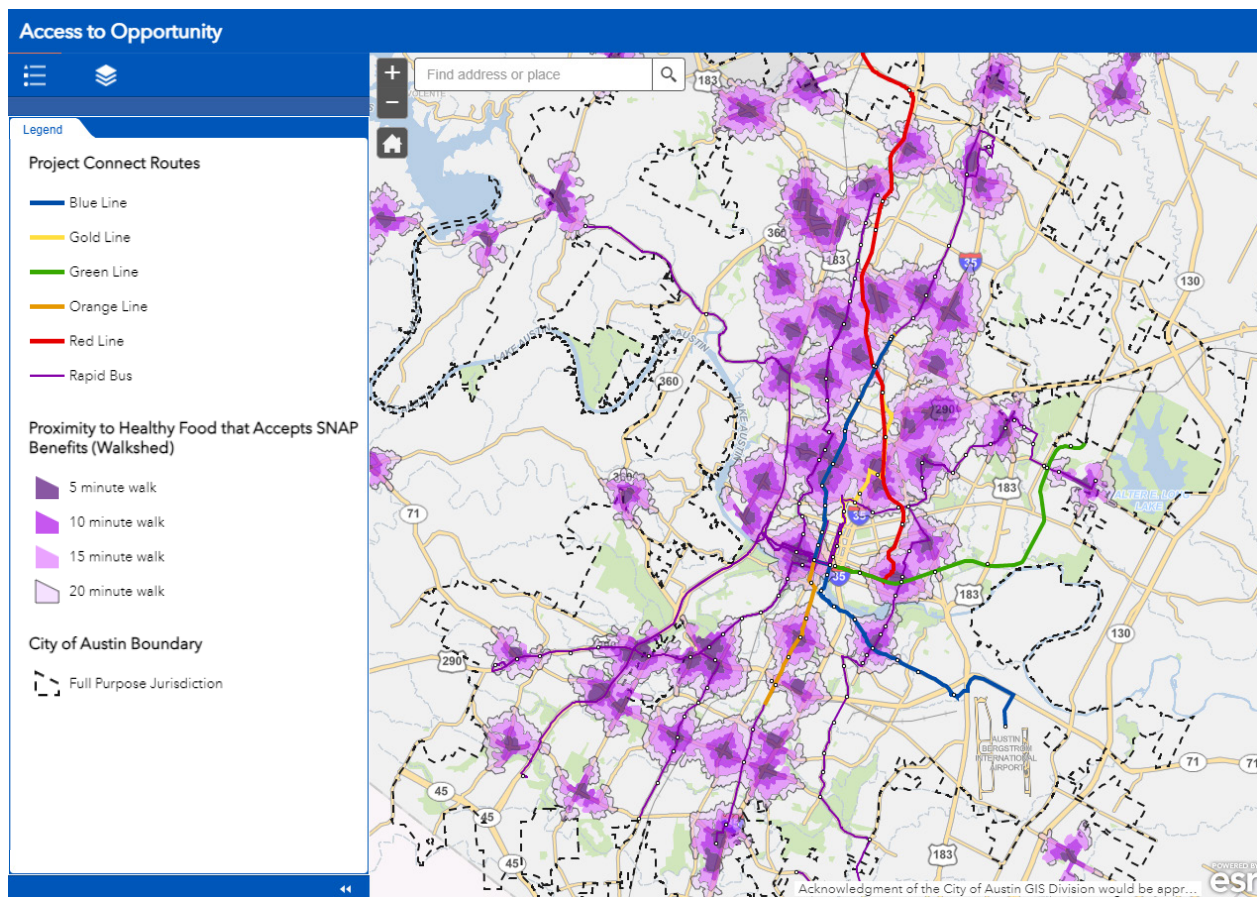


Figure 15. Image de la carte de l'Outil d'équité raciale anti-déplacement de Project Connect montrant la proximité des détaillants d'aliments sains qui acceptent SNAP et des lignes de Project Connect (lien vers la [carte en ligne](#)). (Crédit : Données du bureau de la durabilité de la ville d'Austin)

Proximité d'une bibliothèque publique

Les bibliothèques sont des structures publiques gérées par la Ville qui remplissent des fonctions éducatives, politiques, sociales et civiques. La carte ci-dessous montre les zones situées à 5, 10, 15 et 20 minutes à pied d'une bibliothèque.

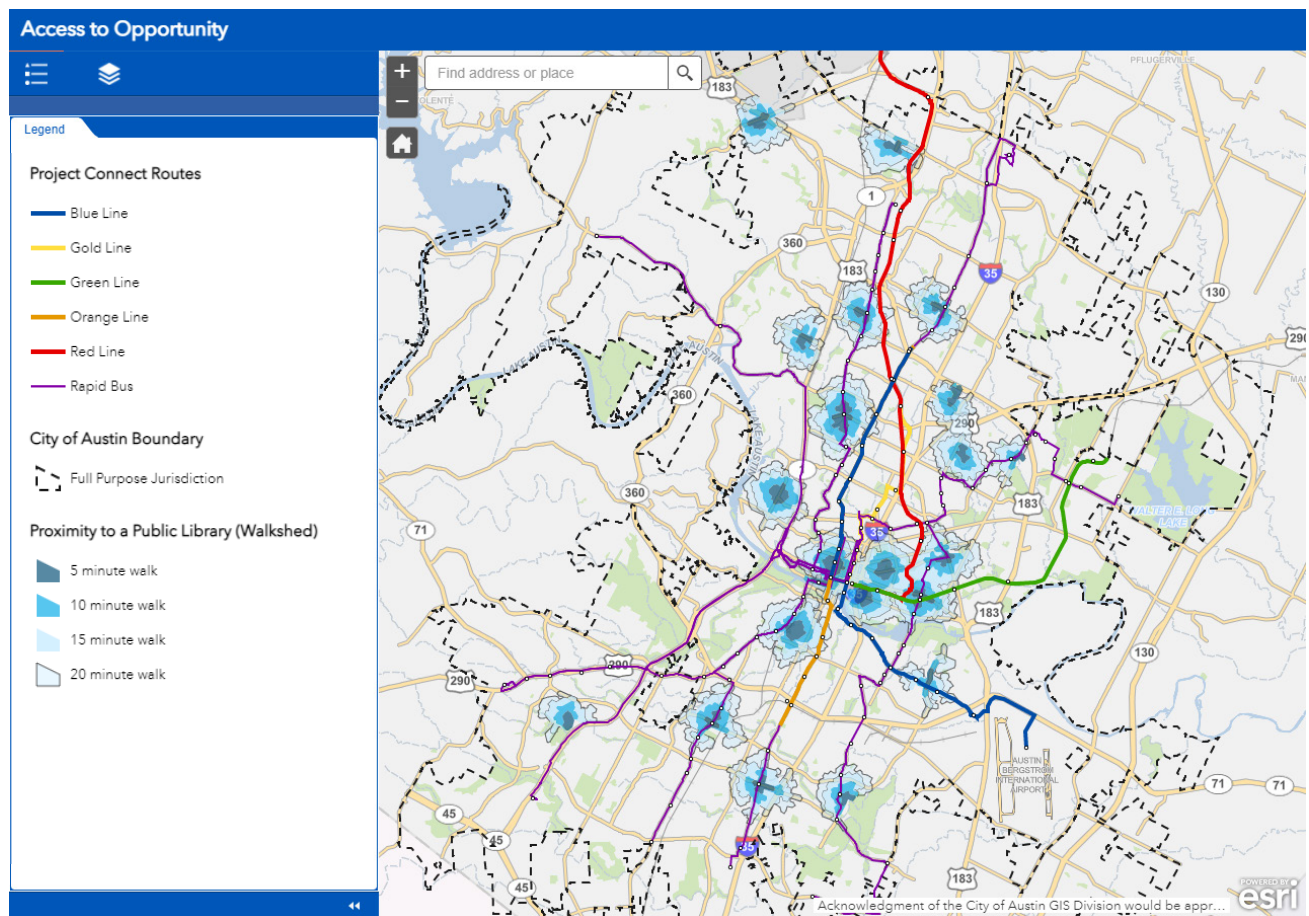


Figure 16. Image de la carte de l'Outil d'équité raciale anti-déplacement de Project Connect montrant la proximité des bibliothèques publiques et des lignes de Project Connect (Lien vers la [carte en ligne](#))

Proximité d'une école publique

Les écoles publiques sont des installations publiques gérées par l'Austin Independent School District (AISD) et d'autres districts scolaires qui remplissent des fonctions éducatives, politiques, sociales et civiques. La carte ci-dessous montre les zones situées à 5, 10, 15 et 20 minutes à pied d'une école publique AISD. En 2017, peu de temps après l'approbation par les électeurs d'une obligation pour le système scolaire de 1,1 milliard de dollars,¹⁹ l'AISD a proposé la consolidation de six écoles élémentaires d'East Austin — Brooke, Norman, Sims, Metz, Sanchez et Zavala — en transférant de ce fait l'attribution des fonds hors du [Croissant Est](#).²⁰ En 2019, le district a approuvé la fermeture des écoles primaires de Pease, Brook, Metz et Sims, dont trois sont situées dans le Croissant Est. Il est reconnu que l'obligation pour le système scolaire de 2017 de l'AISD a fermé plusieurs écoles dans le Croissant Est en faveur de la préservation des opportunités éducatives dans l'ouest d'Austin.²¹ Stephanie Hawley, responsable de l'équité du district, a souligné que le plan de fermeture des écoles du district perpétue les politiques de longue date de ségrégation raciale et économique.²²

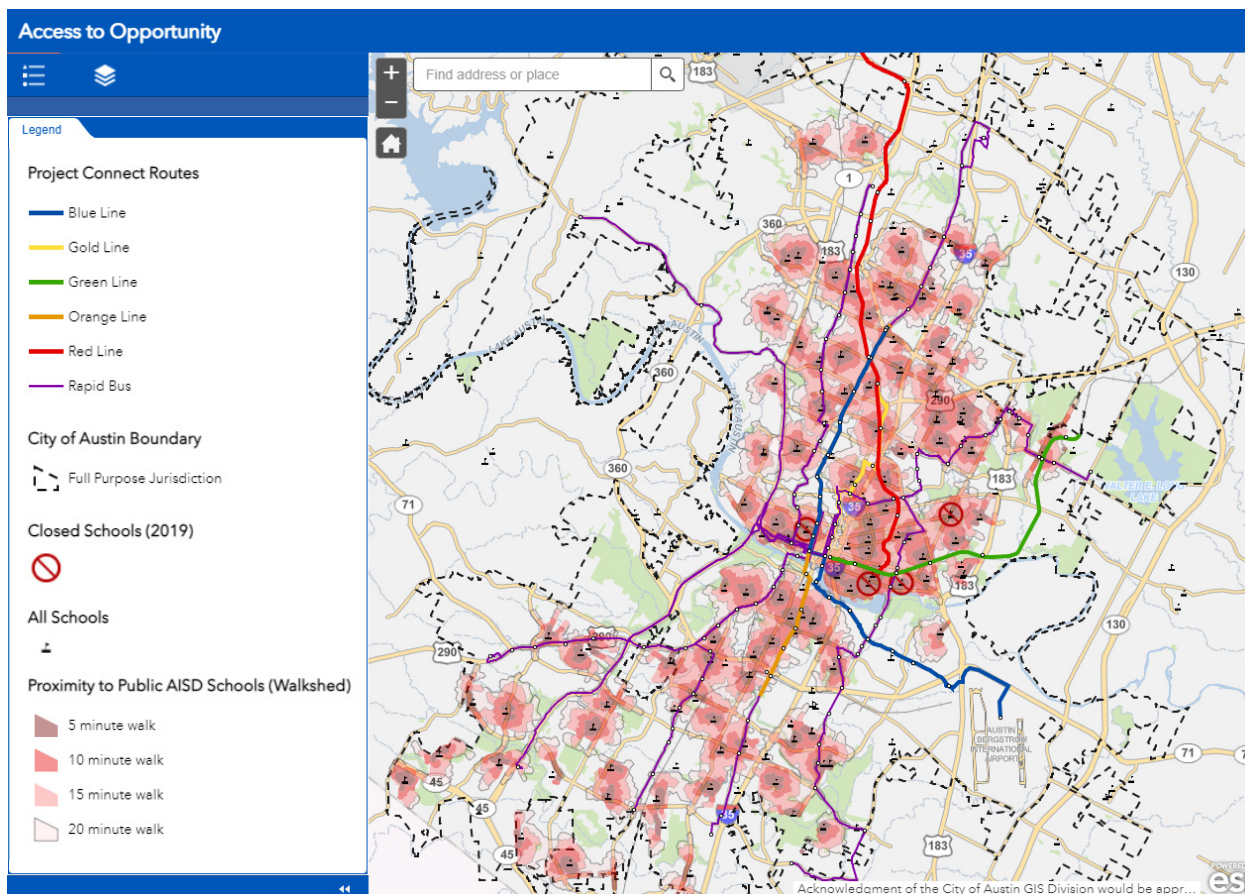


Figure 17. Image de la carte de l'Outil d'équité raciale anti-déplacement de Project Connect montrant la proximité des écoles publiques, les quatre écoles publiques fermées pour l'année scolaire 2019-2020 et les lignes Project Connect (Lien vers la [carte en ligne](#))

¹⁹ [Les électeurs approuvent l'obligation pour le système scolaire AISD de 1,1 milliard de dollars, la plus importante de l'histoire du centre du Texas](#)

²⁰ [Le plan de l'AISD de fermer et de consolider les écoles met la confiance du public à rude épreuve](#)

²¹ [Tableau récapitulatif des obligations 2017](#)

²² <https://www.statesman.com/news/20191209/austin-school-closures-further-districts-quos-racist-history-report-says>

Proximité d'un centre récréatif communautaire

Les centres récréatifs communautaires sont des installations publiques gérées par la ville d'Austin qui offrent une variété de programmes pour les jeunes et les adolescents, les adultes et les personnes âgées de 50 ans et plus. Il est reconnu que les piscines St. John et Kealing ont été démantelées en fonction des préférences raciales pour la baignade dans la ville d'Austin.²³ La carte ci-dessous montre les zones situées à 5, 10, 15 et 20 minutes à pied d'un centre récréatif communautaire.

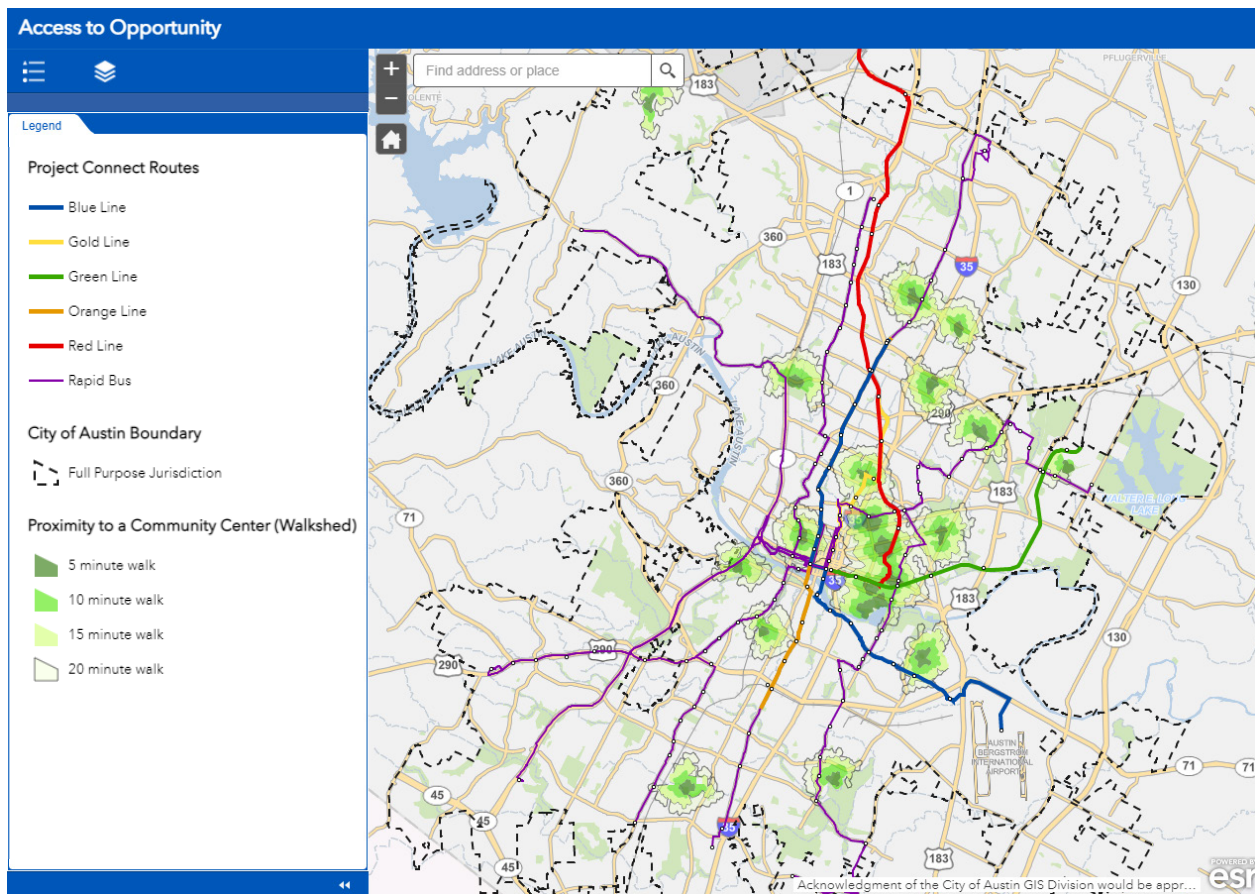


Figure 18. Image de la carte de l'Outil d'équité raciale anti-déplacement de Project Connect montrant la proximité des centres récréatifs communautaires et des lignes Project Connect (Lien vers la [carte en ligne](#))

23 [Department Report Car Plan directeur aquatique de la ville d'Austin ; Évaluations et carte de la pertinence des sites du plan directeur aquatique de la ville d'Austin ; Aperçu des installations aquatiques de la ville d'Austin ; Bulletin du Service des parcs et loisirs](#)



Chapitre 4 : Outil d'équité raciale anti-déplacement

Un cadre pour évaluer les décisions d'investissement, de politique, de planification et de programme de Project Connect

Informé et évaluer les décisions prises dans le cadre de Project Connect

La Ville a la possibilité et l'obligation d'inverser les inégalités institutionnelles profondément enracinées et de prendre des décisions d'investissement axées sur la communauté, en particulier pour éliminer les disparités raciales et économiques. Cela doit être fait de manière à soutenir les communautés les plus à risque de déplacement afin qu'elles puissent pleinement participer à l'économie et prospérer. Si cela fonctionne dans des zones présentant des lacunes en matière d'opportunités, les investissements qui sont intentionnellement conçus pour soutenir les populations prioritaires amélioreront les opportunités et réduiront le risque de déplacement.

Dans le contexte actuel de croissance rapide et d'escalade des prix des logements à Austin, les forces du marché à elles seules ne produiront pas une croissance équitable. Le risque de déplacement existe pour les populations prioritaires et s'aggravera sans une action gouvernementale pour créer la stabilité communautaire et la mobilité économique. L'accès limité aux ressources auquel certaines personnes sont confrontées persistera sans intervention du gouvernement pour combler les lacunes et tirer parti de la force du marché pour créer un accès équitable à tous les quartiers. Par conséquent, la Ville prend l'initiative de normaliser la prise de décision d'une manière qui sous-estime ou exclut la contribution de ceux qui ne voient aucun problème avec le déplacement et l'iniquité raciale.

Le but de l'Outil d'équité raciale anti-déplacement est de favoriser l'équité raciale et l'anti-déplacement dans les décisions de Project Connect. Il est conçu pour être utilisé par un large public, y compris Austin Transit Partnership, Capital Metro, la ville d'Austin, les institutions partenaires et les membres de la communauté, en particulier ceux qui sont les plus touchés par le déplacement. Il doit être utilisé pour évaluer et noter les propositions du Fonds anti-déplacement et pour éclairer les décisions relatives aux politiques, à la planification et aux programmes. La conception de l'Outil intègre les [principes de l'équité raciale anti-déplacement](#) et les [moteurs de l'équité raciale](#) dans les composants centraux développés par les catalyseurs de l'équité raciale :

- I. **Axé sur la communauté** : Profondeur de la relation et de la responsabilité
- II. **Priorités communautaires** : Faire progresser l'équité raciale
- III. **Protections communautaires** : Prévenir les dommages causés par le déplacement

Admissibilité des propositions

L'Outil est destiné à soutenir les stratégies anti-déplacement et à promouvoir les opportunités de développement économique en soutenant les solutions initiées par la communauté qui sont conçues et mises en œuvre par les communautés qui sont sujettes au déplacement à mesure que la région se développe. En tant que tel, l'Outil priorisera les propositions qui sont capables de démontrer un engagement organisationnel profond envers le développement équitable en tant que pratique et un résultat dans la relation entre la proposition et la communauté dont ils cherchent à représenter les intérêts. Les propositions retenues seront celles qui articulent le mieux un lien entre leur proposition et leur capacité à avoir un impact sur les moteurs de l'équité raciale. Les propositions doivent également être en mesure d'expliquer comment elles proposent de mesurer l'efficacité du projet, sous peine de rejet.

Critères de décision

Les propositions qui répondent le mieux aux objectifs de l'Outil d'équité raciale anti-déplacement seront priorisées. Les propositions sont évaluées et notées sur la façon dont elles abordent les facteurs et les priorités de l'équité raciale. Les propositions sont encouragées à s'attaquer aux causes profondes et à coordonner plusieurs moteurs et priorités d'équité pour augmenter l'impact. Les candidatures seront examinées sur la base d'un système adapté pour le Seattle Equitable Development Initiative Fund et mis au point par les travaux du Social Justice Fund NW.²⁴

- Les décisions donnent la priorité aux organisations/coalitions dirigées par les communautés touchées qui s'efforcent de faire progresser l'équité économique et raciale dans les communautés à haut risque de déplacement.
- Les décisions visent à cibler le soutien aux communautés qui subissent, ou sont les plus à risque de subir, des pressions de déplacement. De plus, la priorité va aux communautés qui ont historiquement connu des politiques spécifiques qui limitent les opportunités des personnes de couleur.
- Les décisions visent à compléter d'autres politiques, plans, programmes et sources de financement existantes pour combler les lacunes identifiées par les communautés.

²⁴ [Fonds de l'Initiative de développement équitable de Seattle](#)

Utilisations admissibles recommandées

Le Fonds anti-déplacement peut soutenir les actions suivantes pour les populations prioritaires dans les lieux prioritaires :

- [Objectifs prioritaires pour le Fonds anti-déplacement](#)
- [Fonds de renforcement des capacités communautaires](#)
- **Les fonds de développement** comprennent le pré-développement, l'acquisition et la construction de projets qui réduisent les pressions de déplacement et comblent les lacunes en matière d'opportunités pour les personnes les plus à risque de déplacement, comme indiqué dans l'Outil. Les fonds anti-déplacement sont destinés à compléter les sources de financement existantes et peuvent nécessiter l'imposition de clauses restrictives et de restrictions par acte sur la propriété afin de garantir que le site est utilisé pour les avantages publics proposés.

Recommandations en matière de soumission²⁵

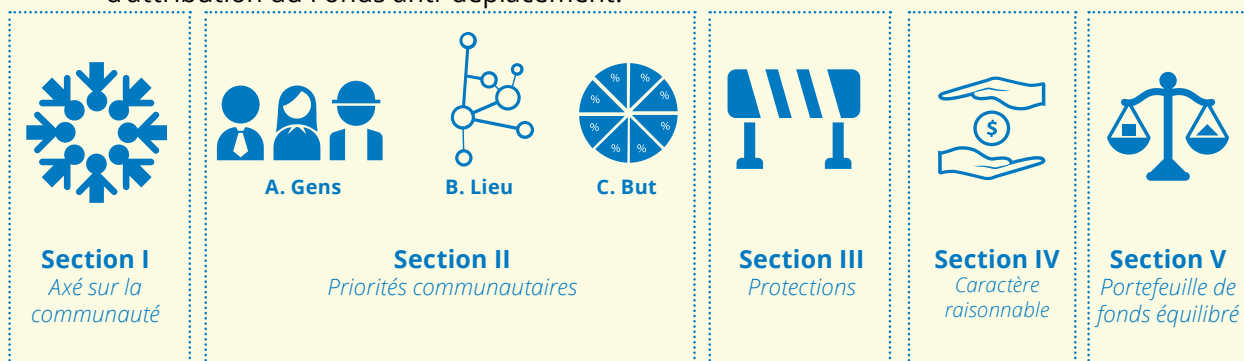
1. Plusieurs candidats peuvent postuler pour une même zone géographique. Les candidats peuvent être invités à travailler ensemble sur des intérêts et des priorités communs.
2. Les subventions non dépensées au cours d'une période de deux ans seront réévaluées chaque année afin de déterminer si la subvention doit rester active.
3. Les demandes de capital doivent être conformes aux normes de souscription de coût par unité et/ou de coût par pied carré des autres bailleurs de fonds impliqués dans le budget du projet.
4. Les soumissionnaires doivent travailler en coordination avec d'autres bailleurs de fonds privés et publics pour s'assurer que les propositions ne recherchent pas de financement en double pour les mêmes livrables.
5. Les approbations et les contrats finaux peuvent inclure des conditions de financement pour garantir que le projet respecte les exigences légales et traite adéquatement les risques potentiels pour les fonds publics.
6. Les contrats peuvent imposer des restrictions sur les dépenses des consultants pour les subventions de renforcement des capacités dans les cas où le demandeur peut dépendre trop longtemps d'une expertise extérieure.
7. Le financement peut être restreint ou refusé lorsque les risques et les avantages des partenariats de développement ne sont pas équitablement partagés entre les organisations partenaires.

²⁵ Adapté des directives du Fonds de l'Initiative de développement équitable de Seattle

Comment utiliser l'Outil

L'Outil comprend cinq sections. Les critères de notation pour chaque section éclairent la conception du projet et les attributions de financement. Noté sur un continuum, chaque critère peut gagner un maximum de 5 points pour une réponse forte, tandis qu'une réponse absente ou faible peut représenter 0 point.

- **Pour les décisions relatives aux politiques, à la planification et aux programmes,** veuillez remplir les sections I-III.
- **Pour les propositions de renforcement des capacités du Fonds anti-déplacement,** veuillez remplir les sections I-III.
- **Pour les projets du Fonds anti-déplacement,** veuillez remplir les sections I-IV. Les questions I.1-3, II.A1-3, II.B1, II.C1-3 et IV.1-2 doivent chacune obtenir au moins 4 points pour que la proposition soit prise en considération pour un financement.
- La section V doit être utilisée avant la finalisation de chaque session de décisions d'attribution du Fonds anti-déplacement.



Décisions relatives aux politiques, à la planification et aux programmes

Veuillez remplir les sections I-III

Propositions de renforcement des capacités du Fonds anti-déplacement

Veuillez remplir les sections I-III

Projets du Fonds anti-déplacement

Veuillez remplir les sections I-IV. Les questions I.1-3, II.A1-A3, B1, C1-3 et IV.1-2 doivent chacun obtenir au moins 4 points pour que la proposition soit prise en compte pour le financement.

Allocations du Fonds anti-déplacement

Veuillez remplir la section V avant que les décisions d'attribution de chaque tour de financement ne soient finalisées.

Figure 19. Comment utiliser l'Outil

Outil d'équité raciale anti-déplacement

I. Axé sur la communauté : profondeur de la relation et de la responsabilité

Pour faire progresser l'équité raciale et la croissance sans déplacement, les propositions retenues doivent :

- A. Être générées par les communautés à haut risque de déplacement à travers un processus communautaire établi, responsable et inclusif ;
- B. Chercher à atteindre les objectifs fixés par les communautés à haut risque de déplacement ;
- C. Inclure les membres de la communauté à haut risque de déplacement dans le leadership décisionnel rémunéré lors de la conception et de la mise en œuvre de la proposition ; et
- D. Faire preuve de responsabilité envers les communautés à haut risque de déplacement.

	Fort (mérite 5)			Faible (mérite 0)		
	Cette vision....				<i>Critères de notation</i>	SCORE
POUR LES PROPOSITIONS DE FONDS ANTI-DÉPLACEMENT Les critères 1 à 3 doivent TOUS obtenir une note de 4 ou plus pour que la proposition soit prise en considération.	1.	Fait-elle avancer la vision de l'Outil d'équité raciale anti-déplacement ?	.....ou.....	La vision a-t-elle été créée sans aucune consultation avec les personnes les plus touchées par le déplacement ?	
	2.	Utilise-t-elle un modèle collaboratif ou déférent de partenariat communautaire entre les institutions et les personnes les plus à risque de déplacement pour prendre des décisions futures ?	.....ou.....	Ignore-t-elle ou n'informe-t-elle que les personnes les plus à risque de déplacement des décisions déjà prises ?	
	3.	Utilise-t-elle des données ventilées par race pour la transparence et la prise de décision et la responsabilité envers les personnes les plus touchées par le déplacement ?	.....ou.....	N'est-elle pas explicite sur la façon dont les données et la prise de décision sont transparentes et responsables vis-à-vis des personnes les plus touchées ?	
	4.	Reflète-t-elle le résultat d'efforts communautaires inclusifs précédemment établis qui comprenaient les personnes les plus touchées par le déplacement ?	.....ou.....	La proposition a-t-elle une quelconque ressemblance avec un tel travail réalisé précédemment ?	
	5.	Inclut-elle un budget qui finance adéquatement et équitablement tous les partenaires et participants communautaires et soutient la création de coalitions communautaires?	.....ou.....	La collaboration repose-t-elle sur le travail non remboursé ou sous-payé des partenaires communautaires et des participants ?	
I. Axé sur la communauté - Score total 25 points maximum						

II. Priorités communautaires : Promouvoir l'équité raciale

Pour faire progresser l'équité raciale et la croissance sans déplacement, les propositions retenues doivent :

- A. Réduire de manière significative la pression exercée par le déplacement et combler les lacunes en matière d'opportunités pour les personnes les plus à risque de déplacement : Ménages de la communauté BIPOC, entreprises appartenant à des membres de la communauté BIPOC et ancrages culturels dirigés par des membres de la communauté BIPOC ([Les gens](#)) ;
- B. Réduire de manière significative les pressions de déplacement et combler les lacunes en matière d'opportunités dans les emplacements du Croissant Est qui sont essentiels pour les communautés, les entreprises et les ancrages culturels à risque de déplacement ([Lieu](#)) ; et
- C. Comblent de manière significative les lacunes en matière d'opportunités pour les communautés, les entreprises et les ancrages culturels à risque de déplacement ([Objectif](#)).

A. Les gens

		Forte (mérite 5)			Faible (mérite 0)		
		Cette proposition...				Critères de notation	SCORE
POUR LES PROPOSITIONS DE FONDS ANTI-DÉPLACEMENT Les critères 1 à 3 doivent TOUS obtenir une note de 4 ou plus pour que la proposition soit prise en considération.	A1.	Décrit-elle explicitement comment cela diminue les pressions de déplacement pour les ménages de la communauté BIPOC qui sont à risque de déplacement ?	.....ou.....		Ne considère-t-elle pas comment ses conséquences imprévues peuvent augmenter les pressions de déplacement sur les ménages de la communauté BIPOC ?	
	A2.	Décrit-elle explicitement comment cela réduit les pressions de déplacement pour les propriétaires d'entreprise de la communauté BIPOC à risque de déplacement ?	.....ou.....		Ne considère-t-elle pas comment ses conséquences imprévues peuvent augmenter les pressions de déplacement sur les propriétaires d'entreprise de la communauté BIPOC à risque de déplacement ?	
	A3.	Décrit-elle explicitement comment cela réduit les pressions de déplacement pour les organisations dirigées par des membres de la communauté BIPOC à risque de déplacement ?	.....ou.....		Ne considère-t-elle pas comment ses conséquences imprévues peuvent augmenter les pressions de déplacement sur les organisations dirigées par des membres de la communauté BIPOC et menacées de déplacement ?	
	A4.	Décrit-elle explicitement comment cela diminue les pressions de déplacement pour les populations prioritaires ?	.....ou.....		Ne considère-t-elle pas comment ses conséquences imprévues peuvent augmenter les pressions de déplacement sur les populations prioritaires ?	
	A5.	Décrit-elle explicitement l'impact bénéfique pour les résidents, les entreprises ou les organisations communautaires de la communauté BIPOC dans le Croissant Est ?	.....ou.....		Ne considère-t-elle pas que cela puisse avoir un impact négatif sur les personnes et entités de la communauté BIPOC dans le Croissant Est ?	
	A6.	Spécifie-t-elle explicitement quelles données quantitatives et qualitatives de race, de revenu et de localisation éclairent cette proposition ?	.....ou.....		La proposition a-t-elle été élaborée sans tenir compte des données raciales, de revenu ou de localisation ou avec un semblant de neutralité raciale ?	
	A7.	Spécifie-t-elle explicitement les disparités raciales qu'elle vise à réduire ou à combler ?	.....ou.....		Ne considère-t-elle pas comment ses conséquences imprévues peuvent accroître les disparités raciales ?	
II. Priorités de la communauté : A. Les gens - Score total (35 points maximum)							

B. Lieu

	Forte (mérite 5)			Faible (mérite 0)		
	Cette proposition...				<i>Scoring Criteria</i>	SCORE
POUR LES PROPOSITIONS DE FONDS ANTI-DÉPLACEMENT Le critère 1 doit obtenir une note de 4 ou plus pour que la proposition soit prise en considération.	B1. Est-elle à moins de 1 mile de n'importe quelle station Project Connect dans le Croissant Est afin de tirer parti des investissements dans le transport en commun et atténuer les pressions de déplacement ?	.....ou.....		La proposition n'est pas située à moins de 1 mile d'une station Project Connect dans le Croissant Est ?	
	B2. Tire-t-elle parti des terrains de la ville ou d'autres terres et propriétés publiques, déjà développées et aménageables pour réduire les pressions anti-déplacement et combler les lacunes en matière d'opportunités ?	.....ou.....		Propose-t-elle d'utiliser des terres publiques et aménageables à des fins autres que de réduire les pressions anti-déplacement et de combler les lacunes en matière d'opportunités ?	
	B3. Explique-t-elle explicitement comment elle s'aligne sur les caractéristiques des catégories de risque de déplacement pour déterminer si les communautés BIPOC et les personnes à faible revenu sont vulnérables au déplacement, subissent activement un déplacement, connaissent un déplacement historique chronique ou sont exclues d'une zone.	.....ou.....		La proposition a-t-elle été élaborée sans considération des caractéristiques du déplacement que connaissent les communautés de la zone cible ?	
II. Priorités de la communauté : B. Lieu - Score total (15 points maximum)						

C. Objectif

	Forte (mérite 5)			Faible (mérite 0)		
	Cette proposition....				<i>Critères de notation</i>	SCORE
POUR LES PROPOSITIONS DE FONDS ANTI-DÉPLACEMENT Les critères 1 à 3 doivent TOUS obtenir une note de 4 ou plus pour que la proposition soit prise en considération.	C1. Représente-t-elle un effort substantiel pour aborder un minimum de 3 <u>moteurs d'équité raciale</u> , y compris au moins 1 des moteurs d'équité 1 à 3, de manière égale ?	.....ou.....		La proposition concerne-t-elle principalement un <u>moteur d'équité raciale</u> avec d'autres ajoutés pour se conformer aux règles de soumission ?	
	C2. Fait-elle progresser au moins un <u>objectif prioritaire</u> dans l'utilisation des fonds anti-déplacement ?	.....ou.....		La proposition ne traite-t-elle pas de manière significative de comment elle fait progresser au moins un <u>objectif prioritaire</u> ?	
	C3. Aborde-t-elle le déplacement au niveau de la <u>cause profonde</u> en supprimant explicitement les pressions de déplacement (par exemple, en protégeant de la spéculation immobilière) ?	.....ou.....		La proposition ne fournit-elle qu'une solution minimale ou temporaire, et ne s'attaque pas de manière significative à la <u>cause profonde</u> du déplacement ?	
	C4. Identifie-t-elle des résultats mesurables pour faire progresser les moteurs d'équité ?	.....ou.....		La proposition utilise-t-elle simplement le vocabulaire approprié, sans démontrer une compréhension des structures et des mesures nécessaires ?	
	C5. Illustre-t-elle un lien clair entre le projet et les moteurs d'équité ?	.....ou.....		La proposition ne dispose-t-elle pas d'un lien clair avec les moteurs d'équité ?	
	C6. Offre-t-elle la possibilité de transférer une propriété sous forme de propriété communautaire ?	.....ou.....		S'agit-il d'un développement au taux du marché, ou s'adresse-t-il uniquement à la crise immédiate (par exemple, prévention des expulsions ou aide à la location) plutôt qu'une solution à long terme (par exemple, achat par le locataire de sa propriété ou incorporation de la propriété dans une fiducie foncière communautaire) ?	
	C7. Permet-elle de résoudre une injustice historique (par exemple, investir dans des communautés qui ont connu un désinvestissement historique ou qui ont été déplacées, soutenir la politique de préférence, etc.) ?	.....ou.....		La proposition omet-elle de préciser comment elle aborde les injustices historiques et/ou fait-elle référence au « marché » comme justification ?	
	C8. Permet-elle de répondre à un besoin existant ou de tirer parti d'un agrément identifié par la communauté ?	.....ou.....		La proposition est-elle sans rapport avec les besoins existants de la communauté ?	
	C9. Permet-elle de répondre aux besoins des communautés à risque de déplacement à une échelle suffisante pour créer un réel avantage pour celles-ci ?	.....ou.....		L'impact proposé est-il si minime que le bénéfice pour les communautés à risque de déplacement serait négligeable ou inexistant ?	
II. Priorités de la communauté : C. Objectif - Note totale (35 points maximum)						

III. Protections communautaires : Prévenir les dommages causés par le déplacement

Afin de faire progresser l'équité raciale et la croissance sans déplacement, les propositions doivent inclure des **protections** contre un déplacement accru ou un préjudice économique pour les résidents, les entreprises et les organisations communautaires de la communauté BIPOC.

Forte (mérite 5)			Faible (mérite 0)	SCORE
Dans cette proposition....			<i>Critères de notation</i>	
1. Les conséquences néfastes imprévues potentielles sur les communautés BIPOC ou les personnes à faible revenu sont-elles clairement identifiées, et des mesures significatives pour atténuer les dommages sont-elles proposées ?	.....ou.....	Est-elle susceptible de peser de manière disproportionnée sur les communautés BIPOC ou les personnes à faible revenu ?		
2. Présente-t-elle clairement comment elle diminue ou atténue sa contribution à l'un des types suivants de pressions de déplacement sur les populations à haut risque : direct, économique, culturel et environnemental ?	.....ou.....	Ne considère-t-elle même pas comment ses conséquences imprévues peuvent augmenter les déplacements directs, économiques, culturels ou environnementaux de ces populations mais en se concentrant uniquement sur la croissance économique ?		
3. Y a-t-il une analyse de qui bénéficie et qui supporte le fardeau des coûts financiers associés à cette proposition (par ex. : taxes, obligations ou frais ; droits d'utilisation ou tarifs ; coûts de construction et développement ; etc.), et les avantages et les fardeaux sont-ils équitablement réparti ?	.....ou.....	Les ménages, les entreprises et/ou les organisations communautaires de la communauté BIPOC paient-ils une part inéquitable des coûts ?		
4. Tous les décideurs ont-ils suivi l'atelier d'organisation communautaire Undoing Racism®, ont-ils lu le rapport « Uprooted » et utilisent-ils efficacement ces documents pour transformer leur façon de travailler et pour définir les objectifs et les résultats de leur proposition ?	.....ou.....	Les décideurs créent-ils plus de tort en perpétuant le racisme institutionnel, en augmentant les disparités raciales et en augmentant les pressions de déplacement sur ceux qui sont le plus à risque de déplacement ?		
5. Existe-t-il des structures fortes pour prévenir les conflits d'intérêts, voire l'apparence de conflits d'intérêts, en obligeant les décideurs élus ou nommés qui pourraient eux-mêmes, ou les membres de leur famille, bénéficier financièrement de la proposition, de se récuser ?	.....ou.....	Existe-t-il une possibilité que les décideurs soient motivés par leur propre intérêt ?		
III. Protections communautaires - Score total (25 points maximum)				

IV. Caractère raisonnable - pour le Fonds anti-déplacement uniquement

Il est important que cette proposition puisse être mise en œuvre avec succès.

	<i>Forte (mérite 5)</i>			<i>Faible (mérite 0)</i>		
Les critères 1-2 doivent TOUS obtenir un score de 4 ou plus pour que la proposition soit prise en considération.	Dans cette proposition....				<i>Critères de notation</i>	SCORE
	1.	La direction (conseil d'administration et dirigeants) du candidat reflète-t-elle la démographie raciale/ethnique de la communauté desservie ?	.....ou.....	La direction (conseil d'administration et dirigeants) du candidat ne reflète-elle PAS la démographie raciale/ethnique de la communauté desservie ?		
	2.	Le budget du projet fournit-il suffisamment de ressources à tous les partenaires communautaires inclus dans la proposition ?	.....ou.....	Le projet repose-t-il sur le travail non remboursé ou sous-payé d'organisations partenaires et de résidents ?		
	3.	Le candidat, en tenant compte des efforts de renforcement des capacités proposés, y compris des partenariats formels, a-t-il la capacité de mettre en œuvre la proposition ?	.....ou.....	La proposition est-elle clairement hors des capacités de mise en œuvre de l'organisation ?		
	4.	Le candidat a-t-il une idée claire de comment mettre en œuvre les aspects de programmation de la proposition illustrés par des exemples précédents ?	.....ou.....	Les opérations réelles du projet sont-elles entièrement théoriques ?		
	5.	La proposition reflète-t-elle des coûts réalistes et finance-t-elle équitablement le personnel et les partenaires de la communauté BIPOC ?	.....ou.....	Le budget proposé ne reflète-t-il pas des coûts réalistes ou finance-t-il de manière inéquitable le personnel ou les partenaires de la communauté BIPOC ?		
	6.	La proposition a-t-elle correctement identifié les risques potentiels et les mesures d'atténuation ?	.....ou.....	Y a-t-il des problèmes importants qui ne sont pas traités et qui pourraient limiter le succès du projet ?		
IV. Caractère raisonnable - Score total (30 points maximum)						

	TOTAUX
I. Axé sur la communauté : Profondeur de la relation et de la responsabilité	
II. Priorités de la communauté : Faire progresser l'équité raciale - A. Les gens	
II. Priorités de la communauté : Faire progresser l'équité raciale - B. Le lieu	
II. Priorités de la communauté : Faire progresser l'équité raciale - C. Objectif	
III. Protections de la communauté : Prévenir les dommages causés par le déplacement	
IV. Caractère raisonnable - Pour le Fonds anti-déplacement uniquement	
TOTAL CUMULÉ	

Exigences relatives à l'équilibre du portefeuille de fonds - pour le fonds anti-déplacement uniquement

L'objectif est d'avoir des investissements équilibrés à chaque tour et du portefeuille dans son ensemble. Par exemple, les fonds devraient être répartis entre les objectifs prioritaires pour éviter les pressions de déplacement, plutôt qu'entièrement alloués à une utilisation telle que le logement abordable. Avant les décisions finales d'attribution du Fonds anti-déplacement, les évaluateurs doivent prendre du recul pour examiner les propositions les mieux notées dans le contexte actuel de la communauté, les pressions de déplacement et dans d'autres propositions de ce cycle, ainsi que sur l'ensemble du portefeuille pour s'assurer que les projets financés permettent un équilibre entre les éléments suivants :

Les gens

- Un équilibre des populations prioritaires

Le lieu

- Un équilibre des quartiers dans le [Croissant Est](#) au sein des différentes [catégories de risque de déplacement](#) (vulnérable, actif, chronique)

L'objectif

- Un équilibre des projets dans des zones dans différentes catégories de risques de déplacement pour prévenir d'autres déplacements, lutter contre le déplacement actif ou réparer les dommages causés aux personnes déjà déplacées.
- Un équilibre des priorités pour les investissements légers (renforcement des capacités communautaires et organisationnelles) et lourds (terrain, construction ou programme).
- Un équilibre de projets qui renforcent la collaboration et créent une volonté politique combinée entre les réseaux de bailleurs de fonds, les agences gouvernementales et les coalitions communautaires pour lutter contre le déplacement.
- Un équilibre de projets susceptibles de modéliser le changement de systèmes et d'innover au-delà des sources de financement public génériques.



Mise en œuvre
&
responsabilisation
dirigées par
la communauté

Chapitre 5 : Mise en œuvre et responsabilisation dirigées par la communauté

Renforcer le pouvoir des personnes les plus touchées par les déplacements à utiliser l'Outil d'équité raciale anti-déplacement

La structure et les actions décrites ci-dessous pour mettre en œuvre l'Outil de manière responsable et dirigée par la communauté ont le potentiel de provoquer un changement transformateur, à la fois au sein du gouvernement et de la communauté en général. Elles exigent que les partenaires de Project Connect adoptent l'innovation, l'expérimentation, l'apprentissage et l'amélioration continue. La structure et les actions sont :

1. Construites avec une structure de responsabilité interne et externe
2. Construites en vue de ressourcer le pouvoir communautaire en matière d'autodétermination et d'appropriation
 - A. Pour établir un [fonds de renforcement des capacités communautaires](#)
 - B. Transférer le pouvoir de décision à la communauté
3. Développées en vue d'établir des principes et des garde-fous pour une prise de décision équitable
4. Adaptées pour orienter le Fonds anti-déplacement pour répondre aux moteurs d'équité, aux objectifs prioritaires et assurer un équilibre des priorités d'allocation
5. Développées en vue de faire évoluer les systèmes pour tirer parti de l'impact anti-déplacement
6. Développées en vue d'établir une équipe de base interdépartementale d'équité raciale anti-déplacement
7. Développées pour assurer un suivi et rendre compte des progrès et des résultats

1. Construites avec une structure de responsabilité interne et externe

Le succès exige un partenariat continu entre le gouvernement et les dirigeants communautaires. Des processus décisionnels dirigés par la communauté et une structure de responsabilité gouvernementale claire sont nécessaires pour garantir que les décisions aboutissent à des résultats équitables. Le **leadership, la capacité du personnel, la responsabilité interne et la responsabilité externe** sont tous essentiels pour transférer le pouvoir aux personnes les plus touchées par le déplacement afin d'avoir une plus grande autodétermination dans la façon dont Austin se développe. Ces quatre quadrants forment un cadre pour une structure de responsabilisation présentée plus en détails ci-dessous.

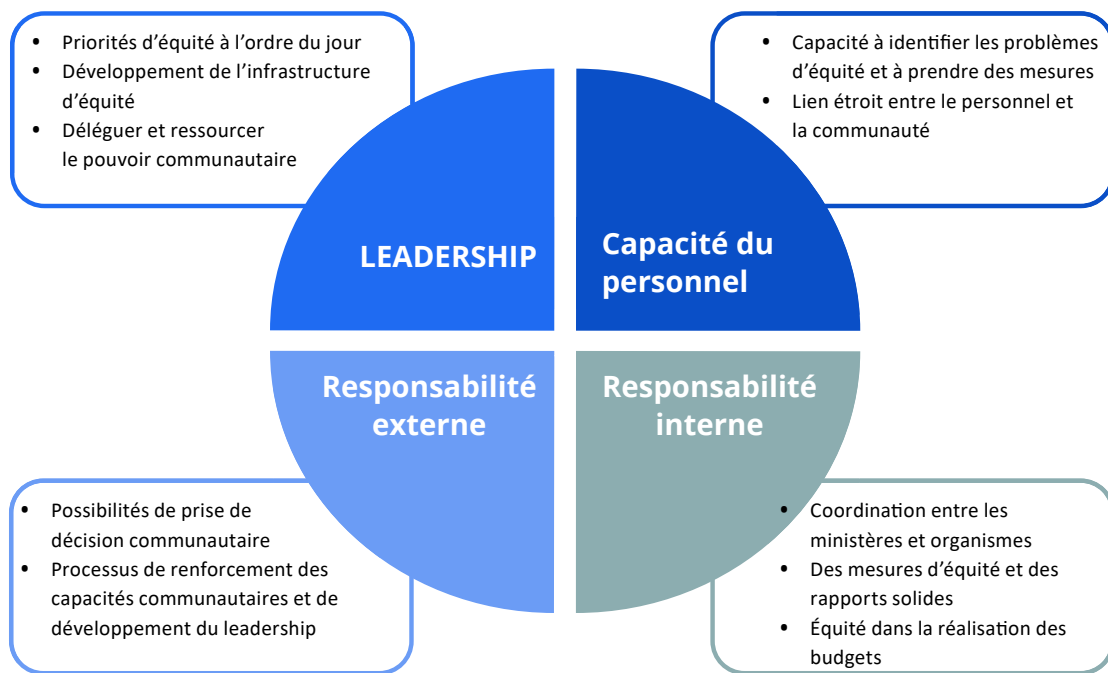


Figure 20. Diagramme adapté du cadre de mise en œuvre de l'Initiative de développement équitable de la ville de Seattle

Leadership

Les élus municipaux, le conseil d'administration d'Austin Transit Partnership et les dirigeants de Capital Metro doivent continuer à sensibiliser davantage le public et les équipes internes à l'urgence de prioriser et de traiter l'équité raciale dans toutes les décisions de Project Connect. Les dirigeants des agences doivent également hiérarchiser les ressources budgétaires, cultiver des partenariats externes, développer et permettre au personnel de diriger et éliminer activement les obstacles au succès.

Capacité du personnel

L'ensemble du personnel des agences impliquées doit recevoir la formation, les ressources et le soutien nécessaires pour identifier et pouvoir agir sur les questions d'équité, et être chargé d'exécuter ses tâches conformément aux nouvelles connaissances et priorités. Cela signifie au minimum une compréhension de l'Outil, un partenariat avec les dirigeants communautaires et la collecte et l'utilisation de données ventilées par race, pour la prise de décision. Le Bureau de l'équité de la Ville doit travailler en étroite collaboration avec la Division de la prévention des déplacements pour centrer systématiquement l'équité raciale et les voix de la communauté dans l'utilisation de l'Outil.

Responsabilité interne

Les mécanismes internes de la ville d’Austin pour prioriser et promouvoir l’équité grâce à l’utilisation de l’Outil devraient inclure une équipe de coordination interministérielle continue pour faciliter l’utilisation de l’Outil, offrir un soutien administratif pour le Fonds anti-déplacement et un programme de surveillance solide. L’agent d’équité et l’agent de prévention des déplacements communautaires d’Austin doivent travailler en étroite collaboration avec la direction de Project Connect et l’équipe de coordination interdépartementale pour soutenir et coordonner les quatre quadrants du cadre de mise en œuvre.

Responsabilité externe

Les communautés les plus touchées par le déplacement ont une compréhension approfondie des fardeaux d’une croissance inéquitable et de l’efficacité des solutions conçues par la communauté. Les institutions doivent s’en remettre au leadership et à l’expertise de ces communautés et leur rendre des comptes. Le partenariat rémunéré des gouvernements avec ces communautés au cours de cette prochaine période de changement institutionnel et de mise en œuvre de l’outil sera essentiel. Les ressources Project Connect doivent d’abord être mises à la disposition de ces dirigeants, organisations et coalitions afin que leur expertise puisse aider à façonner les politiques, les programmes et les investissements. Cela comprend le financement de :

- Un renforcement profond et suivi des capacités communautaires pour mettre en œuvre des solutions anti-déplacement
- Leadership communautaire à long terme dans la planification
- Une participation rémunérée aux structures de prise de décision, et
- La génération de rapports sur les impacts de Project Connect et du Fonds anti-déplacement sur le bien-être de la communauté et les risques de déplacement, et responsabilisation de Project Connect et du Fonds anti-déplacement.

2. Construire et ressourcer le pouvoir communautaire en matière d'autodétermination et d'appropriation

Le renforcement du pouvoir communautaire des personnes les plus touchées par les pressions de déplacement est une priorité dans le développement et l'utilisation de l'Outil. En créant l'Outil, les catalyseurs ont souligné que l'utilisation de l'Outil et la réalisation d'investissements anti-déplacement devraient rééquilibrer le pouvoir en centrant la communauté dans des structures de prise de décision rémunérées.

Les catalyseurs étaient d'accord pour dire que les structures décisionnelles de Project Connect doivent utiliser un modèle de partenariat collaboratif ou déférent avec la communauté.

Ces structures nécessitent une reconnaissance claire de l'autorité et un financement précoce et soutenu pour que les dirigeants communautaires et les organisations communautaires puissent diriger et/ou participer de manière significative.

Mettre en place un fonds de renforcement des capacités communautaires

27 millions de dollars des 300 millions de dollars du Fonds anti-déplacement sont destinés à soutenir les organisations communautaires dirigées par des membres de la communauté BIPOC et au service de la communauté BIPOC qui obtiennent des résultats positifs.

Les accords de financement exigeront que les bénéficiaires démontrent des livrables et des repères spécifiques qui démontrent comment la capacité supplémentaire sera en mesure de les aider à produire les résultats proposés de l'Outil pour réduire les pressions de déplacement et combler les lacunes en matière d'opportunités pour les personnes les plus à risque de déplacement. Les organisations sont fortement encouragées à inclure les partenaires de la coalition dans l'utilisation des fonds, et ceux qui échouent à plusieurs reprises à atteindre les critères doivent renoncer à toute participation supplémentaire.

Un Fonds de renforcement des capacités communautaires devrait être mis en place pour les catégories d'utilisations suivantes :

- 1. Leadership communautaire :** Former des coalitions et former des leaders communautaires émergents.
- 2. Pipeline communautaire de projets :** Renforcer la capacité des organisations dirigées par des membres de la communauté BIPOC et des entreprises détenues par des membres de la communauté BIPOC à se préparer à proposer et à mettre en œuvre des projets, y compris potentiellement en matière d'embauche et de formation de personnel, de passation de marchés pour l'assistance technique, la planification stratégique et le développement des ressources.

3. **Partenariat communautaire** : Renforcer la capacité des organisations dirigées par des membres de la communauté BIPOC à établir des partenariats avec la ville, Austin Transit Partnership et Capital Metro pour la sensibilisation et l'engagement des communautés touchées par le déplacement dans le cadre de Project Connect.
4. **Planification communautaire** : Activités de planification dirigées par la communauté BIPOC pour des projets qui solliciteront plus tard des capitaux plus importants du Fonds anti-déplacement, tels que des ateliers communautaires, des événements, des recherches, l'établissement d'une vision et la conception de sites.

Transférer le pouvoir de décision à la communauté

Le spectre de l'engagement communautaire jusqu'à la propriété (à la page suivante) doit être utilisé pour concevoir et évaluer les structures de prise de décision pour l'utilisation de l'Outil et décider quelles propositions doivent recevoir des ressources du Fonds anti-déplacement.²⁶

²⁶ [Spectre de l'engagement communautaire jusqu'à la propriété](#)

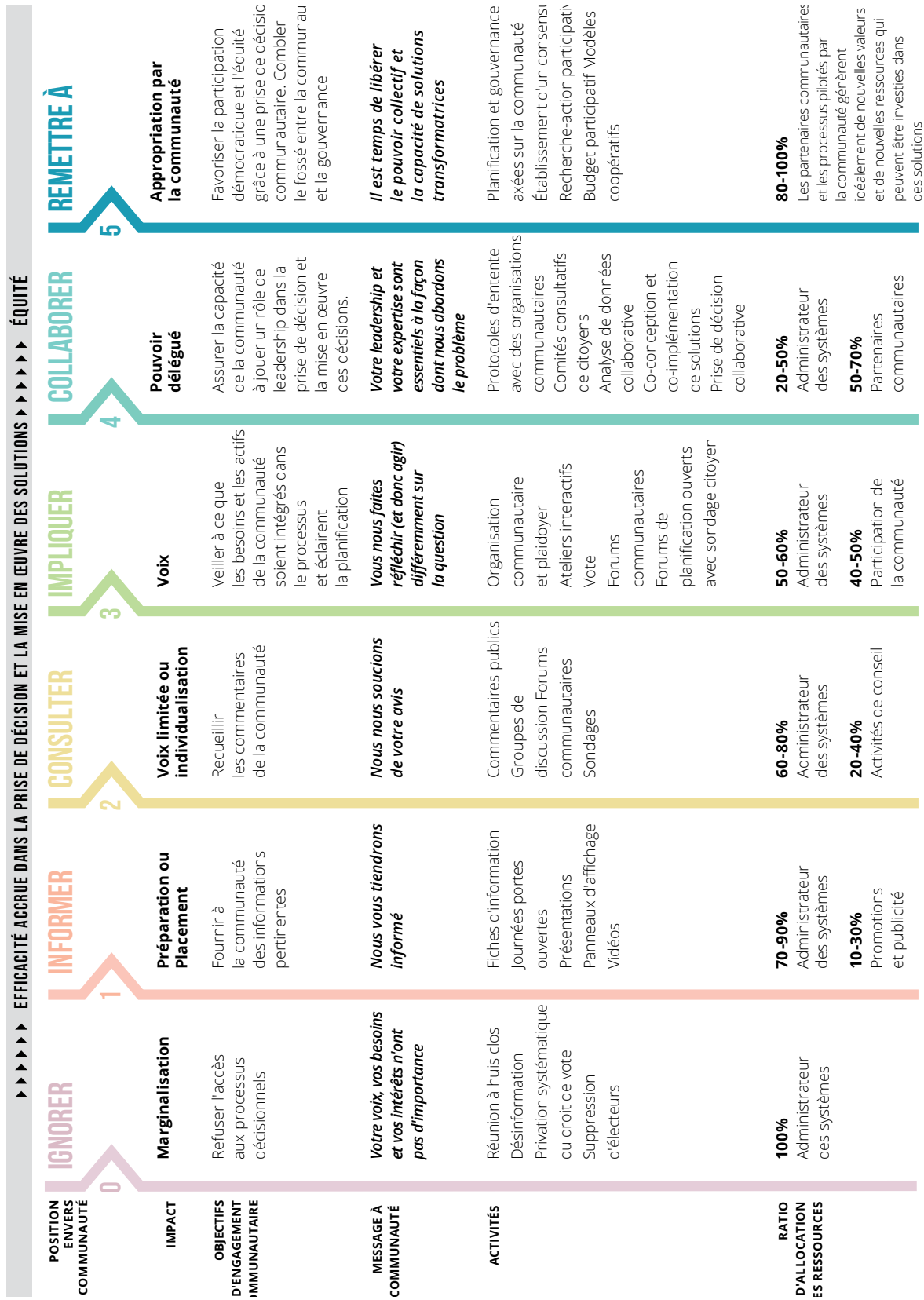


Figure 21. The Le spectre de l'engagement communautaire vers la propriété en facilitant le pouvoir (Cliquez [ici](#) ou sur l'image pour afficher le graphique en ligne)

3. Établir des principes et des garde-fous pour une prise de décision équitable

Les principes et les garde-fous pour une prise de décision équitable sont des éléments essentiels pour se protéger contre l'utilisation abusive de l'Outil et la mauvaise utilisation des fonds anti-déplacement. Ceux-ci devraient être intégrés dans les documents directeurs des structures de mise en œuvre de Project Connect.

Principes

1. Donner la priorité à la vision et aux objectifs des membres de la communauté BIPOC les plus exposés au risque de déplacement
2. Être responsable envers les membres de la communauté BIPOC les plus exposés au risque de déplacement
3. Donner aux membres de la communauté BIPOC les plus à risque de déplacement le pouvoir de prendre des décisions. Les rémunérer pour leur expertise
4. Organiser les ressources de la communauté et renforcer le pouvoir pour pouvoir accomplir ce travail
5. Transformer les institutions grâce à l'utilisation de l'Outil au-delà de Project Connect

Garde-fous

1. Éliminer les conflits d'intérêts des représentants élus et nommés : par exemple, les représentants qui sont propriétaires, ont reçu un soutien financier de demandeurs potentiels du Fonds, etc.
2. Fournir une transparence totale au public sur toutes les décisions, les fonds dépensés, les actions accomplies, qui en bénéficie, quelle est la prochaine étape, etc.
3. Exiger que tous les élus, les membres du conseil d'administration et des commissions et le personnel gouvernemental travaillant sur Project Connect participent à l'atelier d'organisation communautaire Undoing Racism®.
4. Diffuser un rapport annuel de [suivi du programme](#) aux communautés BIPOC avec l'attention du Conseil et des médias, y compris les [résultats au niveau communautaire](#), les [signaux d'alerte précoce](#), les [mesures de performance](#) et la [responsabilité dans la prise de décision et la mise en œuvre](#).
5. Appliquer les conséquences d'une prise de décision inéquitable par les dirigeants de la Ville ; c'est-à-dire une perte de droit de décision

Utilisation de l'Outil et gestion du Fonds anti-déplacement par la communauté

Les catalyseurs ont déclaré à l'unanimité que les membres des communautés les plus touchées par le déplacement doivent jouer un rôle dans l'utilisation de l'outil et la supervision du Fonds anti-déplacement. Le CAC fera valoir qu'il est essentiel pour ceux

le plus impacté par les pressions de déplacement d'être des décideurs. À cette fin, le CAC favorisera l'utilisation de l'Outil pour les décisions prise dans le cadre de Project Connect et soutiendra les décisions des personnes les plus touchées. Bien que la forme de cette relation reste à déterminer, la fonction est claire. Les communautés les plus touchées par le déplacement doivent utiliser l'Outil pour :

1. **Orienter le Fonds anti-déplacement.** Les responsabilités potentielles comprennent la conception et l'approbation des objectifs et des directives du Fonds, le plan de dépenses d'allocation budgétaire annuel, les critères de demande de proposition et les critères de soumission.
2. **Prendre les décisions d'attribution du Fonds anti-déplacement.** Cela implique d'évaluer et noter les propositions et de faire des recommandations concernant les montants des attributions.
3. **Tenir la ville d'Austin responsable des dépenses du Fonds anti-déplacement conformément au cadre d'équité raciale et aux priorités exprimées dans cet outil.** Cela comprend la surveillance et l'évaluation indépendantes du succès de la performance et du processus du Fonds anti-déplacement. Si une évaluation révèle que les fonds ont été dépensés de façon non conformes au cadre d'équité raciale et aux priorités exprimées dans l'outil, alors une organisation communautaire dirigée par des membres de la communauté BIPOC et au service de la communauté BIPOC doivent avoir le pouvoir de gérer le programme indépendamment du contrôle de la ville.
4. **Évaluer la planification et les décisions politiques de Project Connect.** Les éléments suivants de Project Connect, classés par ordre de priorité, doivent utiliser l'Outil pour la conception et la prise de décision :
 - A. Stratégies de quartier de lutte contre le déplacement
 - B. Contracter et embaucher des entreprises locales et des résidents membres de la communauté BIPOC
 - C. Sensibilisation et programmes d'aide à la réinstallation pour les petites entreprises, les propriétaires et les locataires
 - D. Plans de réaménagement autour des stations (p. ex. politiques de développement axé sur les transports en commun et plans de zonage)
 - E. Achat de propriétés pour des besoins de droits de passage
 - F. Choix des emplacements des stations transport ferroviaire léger
 - G. Utilisation des biens excédentaires d'Austin Transit Partnership, de Capital Metro et de la Ville
 - H. Placement et planification des emplacements Park & Ride (Stationnement de jour)

4. Concevoir le Fonds anti-déplacement avec les priorités de l'outil

Lors de la conception de l'Outil, les catalyseurs ont fourni une orientation sur les priorités du Fonds anti-déplacement : quelles personnes et quels quartiers devraient en bénéficier et à quelles fins les fonds devraient être attribués. Les priorités relatives aux personnes, aux lieux et aux objectifs énumérées ci-dessous, y compris les priorités en matière d'équilibre des allocations, seront codifiées dans le plan de dépenses de la Ville. L'Outil peut ensuite être utilisé pour noter les propositions afin de garantir que les projets individuels atteignent collectivement ces priorités.

Les gens : Les Noirs, les Autochtones et les personnes de couleur à risque de déplacement sont les populations prioritaires devant bénéficier des investissements anti-déplacement. Des populations prioritaires plus spécifiques sont décrites au [chapitre 1](#)

Les lieux : Les quartiers situés à moins de 1,6 km d'une station Project Connect dans le Croissant Est ont le plus grand besoin d'investissements anti-déplacement. Voir le [chapitre 1](#) pour plus de détails.

Les objectifs : Les objectifs prioritaires sont résumés ci-dessous dans l'ordre de la plus grande à la plus petite attribution. Cliquez sur les liens pour plus de détails, décrits au [Chapitre 1](#).

1. [Logement abordable](#) : Acheter, préserver et construire des logements locatifs et en propriété abordables pour les résidents d'un quartier, qu'ils soient actuellement à risque de déplacement ou précédemment déplacés.
2. [Entreprises appartenant à des membres de la communauté BIPOC](#) : Créer des ressources et des espaces commerciaux abordables pour que les entreprises appartenant à des membres de la communauté BIPOC puissent prospérer.
3. [Minimiser le déplacement immédiat des résidents membres de la communauté BIPOC](#) : Fournir une aide en espèces, un loyer et un allègement de l'impôt foncier aux personnes à risque de déplacement.
4. [Des emplois de qualité](#) : Créer l'accès et éliminer les obstacles aux emplois rémunérés qui permettent de vivre et avoir un plan de carrière.
5. [Ancres culturelles](#) : Soutenir les organisations à but non lucratif gérées par des membres de la communauté BIPOC qui fournissent des services pour soutenir et aider des communautés culturelles spécifiques et également maintenir et célébrer leurs cultures pour les générations actuelles et futures.
6. [Banque de terres](#) : Acheter des terres pour des projets menés par la communauté.
7. [Pouvoir et capacité de la communauté](#) : Former des sociétés de développement communautaire (CDC), des coalitions, promouvoir le développement du leadership et l'organisation communautaire.
8. [Renforcer les droits des locataires et des propriétaires](#) : Fournir un soutien juridique et financier pour protéger les locataires et les propriétaires contre les activités déloyales et prédatrices.

5. Recommandations pour la modification des systèmes afin de tirer parti de l'impact anti-déplacement

Les changements systémiques dans les politiques, les pratiques et les dépenses dans les institutions amplifieront l'impact du Fonds anti-déplacement. Les catalyseurs ont identifié les priorités de changement de système devant être faites par la ville d'Austin, Austin Transit Partnership et Capital Metro en plus de, et payées en dehors, du Fonds anti-déplacement.

1. **Exiger la participation à un « atelier d'organisation communautaire Undoing Racism® » et sa mise en pratique** pour tous les élus, les membres des conseils et des commissions, et le personnel gouvernemental travaillant sur Project Connect.²⁷
2. **Réduire les formalités administratives pour éliminer les obstacles d'accès aux ressources publiques** : Réduire les formalités administratives pour accéder au processus MBE/WBE/DBE, supprimer les obstacles inéquitables tels que l'assurance construction et le cautionnement, et l'exigence d'un espace de bureau physique. Soutenir et accélérer l'approbation pour être certifié en tant que fournisseur privilégié pour la ville d'Austin, Austin Transit Partnership et Capital Metro. Réduire les formalités administratives pour pouvoir accéder aux programmes de logement abordable et d'aide aux PME.
3. **Politique de logement abordable à juste prix** : Définir l'abordabilité comme étant 30 % du revenu d'un ménage en fonction des données sur le revenu au niveau du quartier, et non des données régionales.
4. **Abordabilité à long terme** : Exiger que tous les logements abordables neufs et préservés demeurent abordables pendant 99 ans.
5. **Veiller à ce que les résidents de longue date** soient inscrits dans le programme de prime de densité de logement
6. **Politique de préférence pour les résidents et les entreprises de membres de la communauté BIPOC** : Donner la préférence aux membres de la communauté BIPOC touché par le déplacement lorsque des ressources gouvernementales sont mises à disposition pour un logement abordable et un soutien aux entreprises dans les zones d'où ils ont été déplacés.
7. **La Ville, Austin Transit Partnership et Capital Metro Land prioritaires pour les projets anti-déplacement** : Fournir des terrains publics sans frais aux développeurs à but non lucratif axés sur la mission pour aider à atteindre les objectifs du Fonds anti-déplacement tout en augmentant le volume de transport et en contribuant à créer des quartiers inclusifs à distance de marche des transports en commun.²⁸

²⁷ [À propos de l'atelier d'organisation communautaire Undoing Racism®](#)

²⁸ [Programme Sound Transit TOD et politique de logement abordable](#)

- 8. Indemniser les entreprises touchées par Project Connect :** Fournir un soutien financier en cas de perte, au-delà des exigences minimales fédérales, en particulier pour les propriétaires d'entreprise qui louent leur espace. Atténuer équitablement les impacts de Project Connect sur les entreprises, en particulier celles le plus à risque de déplacement.
- 9. Faire preuve de proactivité :** créez, renforcez et/ou améliorez les lois de protection telles que les expulsions pour motif valable, les normes minimales de qualité des logements, etc.
- 10. Créer une responsabilisation :** Faire appliquer les conséquences aux contrevenants réguliers tels que les prédateurs immobiliers ou financiers, les propriétaires qui ne répondent pas aux normes minimales de qualité du logement, etc.
- 11. Politique d'embauche locale ou d'embauche prioritaire de Project Connect :** Préférer les plans de carrière, les emplois rémunérés, les parcours et la formation pour les populations prioritaires dans les lieux prioritaires, et réduire l'accès pour tous les autres. Il ne s'agit PAS simplement de créer et de combler un petit nombre de postes temporaires aux salaires les plus bas.²⁹
- 12. Supprimer les obstacles au plein emploi souhaitable :** Supprimer les obstacles, en particulier dans les secteurs avec des carrières de haute qualité dans lesquels ces obstacles sont endémiques.
- 13. Exiger des accords d'avantages communautaires des grandes entreprises :** Exiger des entreprises qu'elles éliminent les obstacles au plein emploi souhaitable et qu'elles fournissent une formation et un soutien aux populations prioritaires pour qu'elles entrent, s'épanouissent et progressent dans l'entreprise ; fournissent des logements abordables; établissent des accords avec les entreprises MBE/WBE/DBE pour les biens et services ; et proposent un salaire familial décent à tous les employés ; entre autres.
- 14. Donner la priorité aux entreprises MBE pour les contrats institutionnels dans tous les investissements Project Connect**
- 15. Supprimer les barrières pour les entreprises de construction MBE/WBE/DBE :** Supprimer les exigences en matière d'assurance, de cautionnement, de solvabilité financière et d'entrepôt/sites commerciaux qui créent des barrières inévitables pour les entreprises qui se sont toujours vu refuser l'accès aux capitaux.

²⁹ [Programme d'embauche prioritaire de Seattle](#)

- 16. Supprimer les barrières d'exigences d'espaces légalement assurables :**
Supprimer les barrières spécifiques pour les entreprises en autorisant les baux à court terme sur les lots appartenant à la Ville aux entrepreneurs MBE/WBE/DBE pendant les périodes fortes de construction.
- 17. Supprimer les obstacles à la propriété (domicile et entreprise), aux capitaux et au commerce.**
- 18. Supprimer les obstacles qui empêchent les entreprises d'obtenir une licence et offrir des incitations :** Employer une variété de stratégies pour soutenir les entreprises historiquement détenues par des membres de la communauté BIPOC telles que l'alimentation, la construction, les salons de coiffure et de manucure, les barbiers, les magasins de marchandises culturelles et ethniques et les divertissements.
- 19. Veiller à ce que les écoles fournissent aux enfants toutes les compétences dont ils ont besoin pour réussir :** Faire des investissements équitables dans l'éducation au sein du district scolaire et examiner le rôle des programmes d'études et des politiques disciplinaires dans la création de résultats disparates.
- 20. Soutenir la propriété des locataires avec une politique de droit prioritaire d'achat :** Donner aux locataires le droit prioritaire d'acheter avant la vente des propriétés ; leur permettre de transférer ce droit à une organisation à but non lucratif.
- 21. Créer des structures d'allégement fiscal équitables pour les propriétaires à faible revenu :** Soutenir les propriétaires avec de nouvelles exonérations d'impôt foncier, des plafonds fiscaux, des subventions fiscales et des programmes d'amnistie fiscale.
- 22. Créer des opportunités de création de richesse grâce à un zonage équitable, à des permis accélérés et à des subventions à la construction :** Adopter des mesures qui aident les propriétaires membres de la communauté BIPOC à modifier le zonage et à construire de nouvelles unités sur leurs lots.

6. Mettre en place une équipe inter-services de coordination d'équité raciale anti-déplacement

Le Bureau de l'équité et la Division de la prévention des déplacements du Département du logement et de la planification sont bien placés pour réunir une équipe inter-services afin de développer des systèmes qui soutiennent les quatre quadrants de la [structure de responsabilité](#), y compris l'utilisation de l'Outil. Cette équipe sera en mesure d'évaluer les défis et les opportunités au leadership lors du déploiement et de l'utilisation de l'Outil, puis de mobiliser les ressources et de développer des solutions.

Les synergies inter-services qui tirent parti de l'expertise de chaque département permettront de mieux assurer l'équité raciale. En plus du bureau de l'équité et du service du logement et de la planification, au moins les services suivants devraient être inclus dans l'équipe :

- Le Bureau de l'innovation qui aide à établir de nouvelles pratiques pour mesurer des résultats équitables ;
- Le Bureau du développement durable, qui favorise de nouvelles pratiques efficaces climatiques et de collaboration communautaire ;
- Le Département du développement économique qui exécute un engagement démontrable envers le développement de la main-d'œuvre, fournit des ressources aux petites entreprises et soutient les quartiers historiques et les organisations culturelles ; et
- Le Département des transports, qui met à jour les normes d'infrastructure et développe les systèmes de transport multimodaux en mettant l'accent sur l'équité et l'anti-déplacement. Les membres du personnel de ces bureaux seront des membres essentiels de l'équipe, nécessitant du temps dédié dans leur programme de travail.

L'utilisation de l'Outil avec les communautés touchées par le déplacement sera à la charge de l'équipe. Dès le début, cette équipe doit s'associer à des catalyseurs rémunérés pour fournir une formation sur l'utilisation de l'Outil et sur la compréhension de la race et de l'équité sociale en ce qui concerne la croissance et les investissements dans les transports en commun. Le comité consultatif communautaire, le conseil de l'Austin Transit Partnership, Capital Metro et la direction de la ville sont les premiers publics pour cette formation.

Le partenariat avec les communautés touchées par le déplacement sera un rôle permanent pour l'équipe. Les premières activités comprendront la passation de marchés avec les catalyseurs pour déployer l'Outil, établir le Fonds de renforcement des capacités communautaires et établir un partenariat avec le comité consultatif communautaire sur la conception d'un tableau de bord de données dans le cadre du programme de suivi de Project Connect.

Le partage et le développement des meilleures pratiques de développement équitable seront un objectif clé de cette équipe, y compris, mais sans s'y limiter, les priorités de changement institutionnel identifiées par les catalyseurs. Grâce à ces discussions, l'équipe partagera les leçons apprises et identifiera de nouvelles approches politiques à soumettre au comité consultatif communautaire, à la direction de la ville, à la direction de Capital Metro et au conseil de l'Austin Transit Partnership pour adoption.

7. Suivre et rendre compte du processus, des progrès et des résultats

Le comité consultatif communautaire d'Austin Transit Partnership est chargé d'aider la communauté à concevoir un tableau de bord de données pour une plus grande responsabilité et transparence envers la communauté. Des rapports réguliers sur le tableau de bord dans le cadre d'un programme de suivi de Project Connect sont une opportunité précieuse d'élever et de renouveler la conversation entre les décideurs politiques et la communauté sur la façon dont Austin se développe de manière équitable et de démontrer comment le contrat avec les électeurs est respecté.

Les mesures qui sont significatives pour les communautés touchées par les déplacements et les inégalités raciales doivent être priorisées. Les catalyseurs ont identifié les données dans trois catégories dont l'utilisation devrait être envisagée :

- Indicateurs au niveau communautaire mesurant le déplacement et l'accès aux opportunités
- Signaux d'alerte précoce de déplacement et de pratiques immobilières prédatrices
- Mesures de performance et de responsabilité pour le Fonds anti-déplacement

En outre, des données doivent être présentées chaque année sur le processus utilisé pour attribuer les crédits du Fonds anti-déplacement, y compris les décisions prises, les fonds dépensés, les actions accomplies et les bénéficiaires.

Présentation d'un programme de suivi

Une coordination inter-services est essentielle pour mesurer un problème structurel comme le déplacement. Les analystes de données de l'équipe de coordination inter-services doivent gérer le programme de suivi ; compiler et analyser les données en partenariat avec les membres de la communauté ; et présenter des rapports annuels.

Les présentations aux dirigeants de Priority Population, au comité consultatif communautaire, au conseil de l'Austin Transit Partnership et aux dirigeants de Capital Metro and de la Ville auront lieu selon un calendrier qui informe les échéances liées à Project Connect et avant le processus de budgétisation pour éclairer les ajustements du plan de dépenses annuel et les besoins en ressources.

Les sources de données traditionnelles fournissent des informations limitées. La communauté doit jouer un rôle dans l'identification de données quantitatives et qualitatives efficaces et dans l'analyse de l'importance des résultats. Cela nécessite un engagement ferme à valoriser l'expertise des personnes les plus touchées par les inégalités pour orienter les investissements anti-déplacement et dans les transports en commun. La mise en œuvre d'une recherche communautaire pour saisir des données quantitatives et qualitatives innovantes est requise. Cela pourrait inclure la fourniture d'un financement et d'un soutien pour permettre aux communautés de collecter des données qui fournissent

des informations plus complètes sur le déplacement des résidents, des entreprises et des institutions culturelles survenant dans leurs communautés et la réponse nécessaire.

Conception des mesures

L'élaboration des mesures finales doit se faire dans la transparence et en consultation avec les membres des communautés les plus touchées par le déplacement. Ce qui est mesuré est fait, il faut donc mesurer ce qui compte. Des exemples d'indicateurs potentiels sont présentés ci-dessous. Les indicateurs sélectionnés pour être inclus dans le programme de surveillance seront basés sur des activités de sensibilisation et de recherche plus poussées.

Résultats au niveau communautaire

Les indicateurs à long terme des résultats dans la communauté serviront d'étoile du Nord à mesure que Project Connect investit pour atteindre les objectifs d'équité au cours de l'expansion du transport en commun sur 13 ans. Il est important de mesurer les tendances au fil du temps et les différences géographiques à l'échelle de la ville afin de déterminer si les résultats s'améliorent pour toutes les personnes et tous les lieux.

Des indicateurs doivent être conçus pour répondre à des objectifs spécifiques, à savoir évaluer les progrès vers la réduction des disparités raciales. Ils peuvent être considérablement touchés par le travail inter-institutions sur le développement équitable. Enfin, ils doivent être exploitables et fournir des commentaires que la Ville, Austin Transit Partnership et Capital Metro peuvent utiliser pour ajuster leurs politiques et stratégies.

Les indicateurs doivent être cohérents avec les meilleures pratiques suivantes :

- Être basé sur des données disponibles et fiables qui peuvent être désagrégées par race et revenu
- Englober un résultat largement significatif plutôt qu'un aspect trop étroit (pas de « petits pas »)
- Être convaincant et facile à comprendre et à utiliser par les personnes les plus touchées par le déplacement
- Avoir un potentiel de changement mesurable au cours d'une période de temps
- Avoir une pertinence à long terme

Voici des exemples d'indicateurs au niveau communautaire :

- % de ménages et d'entreprises, ventilés par race et origine ethnique, qui ont reçu des fonds anti-déplacement qui restent dans leurs quartiers ou retournent dans les quartiers d'où ils ont été déplacés
- Composition raciale/ethnique dans le Croissant Est et la ville dans son ensemble
- Composition raciale/ethnique du corps étudiant dans chaque école publique
- Accession à la propriété ventilée par race et origine ethnique

- Part des ménages propriétaires et locataires, selon la race/l'ethnicité, qui sont lourdement affectés par les coûts du logement
- Abordabilité et disponibilité des logements locatifs selon le niveau de revenu et le nombre de chambres
- Offre de logements à loyer et à revenu limité
- Taux d'accession à la propriété par race et origine ethnique
- Taux de pauvreté par race et origine ethnique
- Propriété d'entreprise par race et origine ethnique
- Fermetures d'entreprises ou délocalisations par race et origine ethnique
- Longévité de l'entreprise par race et origine ethnique
- Accès des entreprises au financement public et privé selon la race et l'origine ethnique du propriétaire
- Emplois par secteur, race et origine ethnique
- Fermetures ou délocalisations d'ancrages culturels
- Part des résidents, par race et origine ethnique, à proximité des transports en commun fréquents
- Part des résidents, par race et origine ethnique, à proximité de parcs et d'espaces ouverts
- Part des résidents d'âge scolaire, par race et origine ethnique, à proximité d'écoles bien dotées
- % d'acres avec zonage de logements multifamiliaux par rapport au % d'acres avec zonage de logements unifamiliaux dans les quartiers majoritairement BIPOC par rapport aux quartiers majoritairement Blancs

Signaux d'alerte précoce

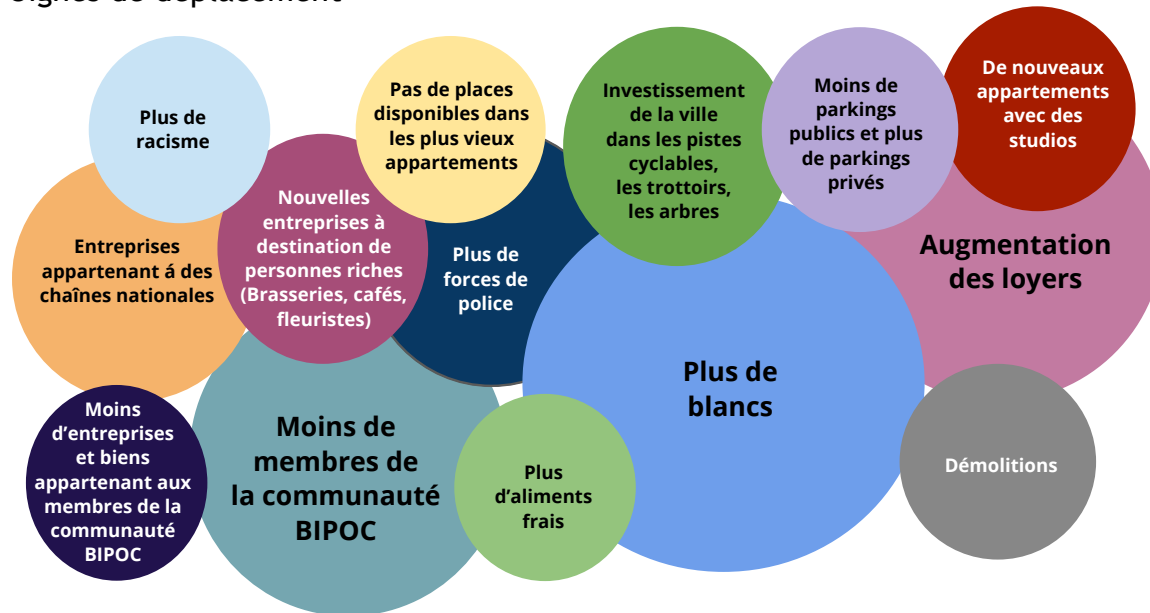
Des mesures à court terme fourniront des informations en temps réel pour réagir à l'évolution constante du marché immobilier et concentreront l'attention sur les besoins les plus urgents des résidents et des quartiers du Croissant Est recevant les investissements du Project Connect. La superposition de ces données avec des cartes historiques et des données montrant la proximité des investissements dans les transports en commun peut fournir un contexte pour ces signaux.

Les signaux d'alerte précoce des pressions de déplacement donnent un aperçu des tendances générales du degré de pression de déplacement. Les signaux d'alerte précoce indiquent également les quartiers où le risque de déplacement est imminent ou le plus grand, les types de ménages ou d'organisations (entreprises ou institutions) les plus à risque et la source des dommages causés, sous la forme de pratiques immobilières spéculatives.

Des exemples d'indicateurs de signaux d'alerte précoce pointant vers la spéculation :

- Augmentations supérieures à la moyenne des loyers dans les quartiers ou diminutions des taux d'inoccupation des appartements plus anciens par rapport aux tendances à l'échelle de la ville et du comté
- Regroupement des ventes d'immeubles d'appartements plus anciens servant de substitut pour les logements à bas prix au prix du marché
- Hausse des prix de vente des maisons au-dessus des tendances à l'échelle de la ville et du comté
- Achats rapides : Achat et revente en moins de deux ans, avec une augmentation de valeur supérieure à la moyenne
- Activités d'obtention de permis de construire : conseils de conception précoce et permis de construire avec des données supplémentaires sur la taille des unités (studios vs 3 BR)
- Prévisions du marché immobilier résidentiel et commercial de quartier ou indices de force du marché
- Augmentations supérieures à la moyenne des loyers des quartiers ou diminutions des taux d'inoccupation des espaces commerciaux plus anciens par rapport aux tendances plus générales à l'échelle de la ville et du comté
- Signaux de déplacement ou de risque accru
 - ◇ % d'hypothèques proches ou supérieures à la valeur de la propriété
 - ◇ % de propriétés avec privilèges (prêteurs privés avec garantie sur acte, hypothèques de second rang, prêts de prêteur de taxe foncière sur dossier public, privilèges du mécanicien)
 - ◇ % de propriétaires admissibles ne bénéficiant pas d'exemptions relatives à la propriété ou à la propriété familiale
 - ◇ Expulsions formelles et informelles
 - ◇ Impôts fonciers en souffrance
 - ◇ Déconnexions des services publics et modalités de paiement

Signes de déplacement



Mesures de rendement et de responsabilité

Les mesures de performance et de responsabilisation peuvent éclairer les ajustements du plan de dépenses annuel et des objectifs du Fonds anti-déplacement pour corriger la trajectoire et tirer parti des progrès. Des données peuvent également être collectées pour analyser comment et par qui l'outil est utilisé, offrant des opportunités de renforcer l'efficacité de l'outil pour guider les investissements anti-déplacement.

- **Les gens :**
 - ◇ % des fonds attribués par les Populations Prioritaires
 - ◇ Nombre de personnes, d'entreprises et d'organisations communautaires bénéficiant directement du Fonds anti-déplacement
- **Les lieux :**
 - ◇ % des fonds attribués par les quartiers du Croissant Est
 - ◇ % des fonds attribués par catégorie de risque de déplacement
- **Les objectifs :**
 - ◇ % des fonds attribués par moteur d'équité
 - ◇ % des fonds attribués par objectif prioritaire
- **Processus :**
 - ◇ % des fonds investis dans des organisations, des entreprises et des projets dirigés par des membres de la communauté BIPOC
 - ◇ Données démographiques sur les utilisateurs de l'Outil, y compris la race, l'origine ethnique, le niveau de revenu et la position d'autorité

Responsabilité dans la prise de décision et la mise en œuvre

Il est essentiel que les décisions de conception et de mise en œuvre concernant tous les aspects de ce projet, y compris le Fonds anti-déplacement, soient publiquement suivies et rapportées. Ce projet appelle les agences gouvernementales à transformer leurs processus de prise de décision afin d'être pleinement inclusifs, rompant avec l'habitude de répondre plus pleinement à ceux qui ont le pouvoir et l'argent. Cela nécessitera une ouverture aux évaluations de la part des personnes les plus touchées, recevoir des critiques (ou des éloges), admettre des erreurs, apprendre, réaligner et s'améliorer. Les évaluations des décisions se produiront à plusieurs niveaux : le partenariat inter-agences mettant en œuvre Project Connect, les agences individuelles et pour les décideurs, en particulier les élus, à un niveau individuel.

Ceux qui créent le plan de mise en œuvre du Fonds anti-déplacement doivent établir des critères et des délais clairs pour évaluer comment et à qui les fonds sont attribués, avec le mandat clair que les fonds sont transférés à une organisation communautaire dirigée par un membre de la communauté BIPOC en cas de faux pas répétés ou flagrants. De même, les agences et les individus qui décident à plusieurs reprises de ne pas promouvoir l'équité raciale ou d'augmenter les pressions de déplacement doivent être exclus de la prise de décision. C'est en développant une infrastructure de prise de décision qui comprend et s'engage à faire progresser l'équité raciale et à lutter contre le déplacement que ce projet réalisera avec succès le mandat des électeurs de la ville d'Austin.

Conclusion

Austin est prêt pour le succès. Nous avons d'énormes ressources à notre disposition, y compris un engagement à l'échelle de la ville pour éliminer le racisme institutionnel, des dirigeants communautaires déterminés à apporter un réel changement, une main-d'œuvre bien formée pour comprendre les inégalités raciales, un secteur de développement communautaire en croissance, un secteur privé bien placé pour investir dans des résultats équitables et des Austiniens fiers de leurs valeurs et soucieux du bien-être de leurs voisins. Tous ces atouts et bien d'autres seront essentiels pour apporter un changement durable.

La vision d'une croissance équitable sans racisme et déplacement institutionnalisés est audacieuse et les récompenses pour Austin sont incroyablement élevées. Si la vision est réalisée, Austin établira le modèle national sur la façon de marier l'expansion du transport en commun et une croissance économique saine avec des résultats équitables pour tous ses résidents. Ce sera une ville mondiale du 21e siècle sans égal dans sa combinaison d'équité raciale, de résilience climatique, de diversité culturelle et de prospérité économique partagée.

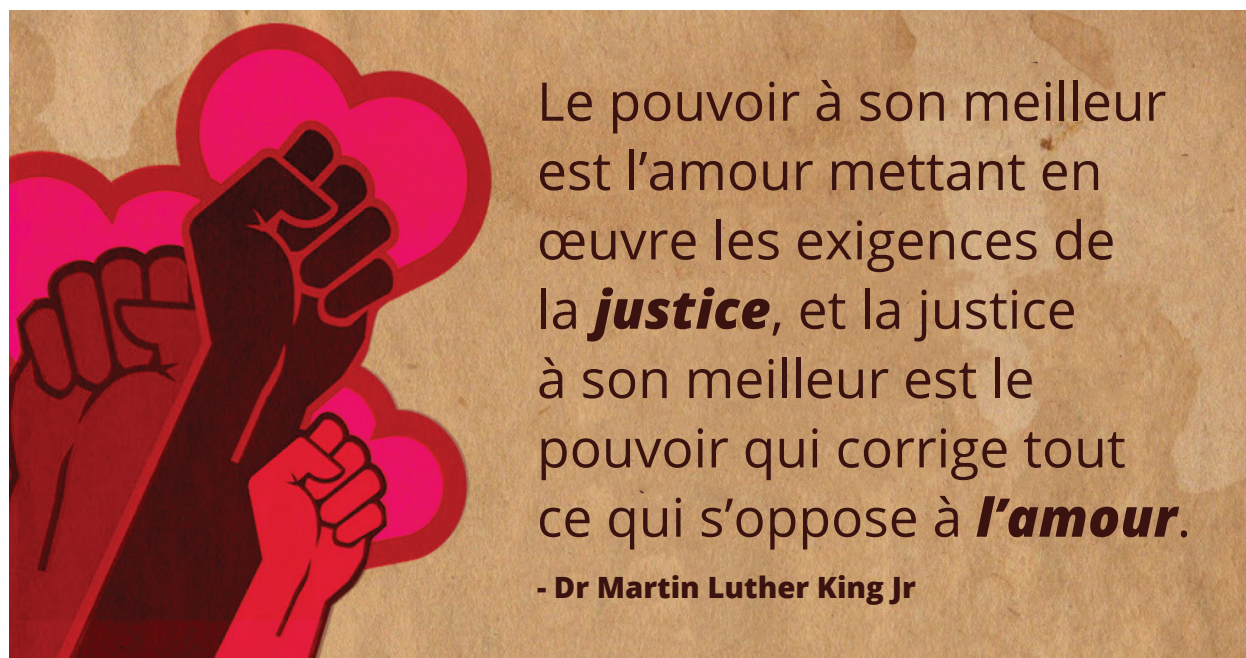


Figure 22. Graphique de puissance de la communauté (Crédit : Race Forward)

Annexe I

Causes gouvernementales d'une croissance inéquitable³⁰

1. Un lourd passe de propriété foncière limitée, depuis des générations, aux blancs
2. La terre comme investissement à but lucratif
3. Les budgets gouvernementaux reposent sur des impôts fonciers qui dépendent de la valeur des terres
4. Le système fiscal et les ressources gouvernementales investissent de manière disproportionnée dans l'accès à la propriété des Blancs
5. Un système de financement privé qui privilégie les Blancs et récompense la spéculation
6. Les villes réalisent des investissements publics pour attirer les résidents aisés dans les quartiers
7. Manque d'investissement public et privé dans les quartiers noirs et de couleur
8. Les projets d'infrastructure publique et l'application discriminatoire du code ciblent le déplacement dans les quartiers noirs et de couleur
9. Le zonage protège la richesse et la blancheur dans les quartiers exclusifs et encourage le déplacement dans les communautés noires et de couleur
10. Le gouvernement privilégie les relations avec les promoteurs, les propriétaires fonciers et les organisations civiques qui les soutiennent

³⁰ [Race Forward](#)

Annexe II

Résultats de l'enquête sur la hiérarchisation des fonds anti-déplacement

On a demandé aux catalyseurs comment ils dépenseraient 100 \$ pour les objectifs prioritaires. Les résultats de l'enquête sont présentés dans l'illustration ci-dessous. Ces résultats de l'enquête ne représentent pas des directives d'allocation ; ils servent d'exemple de ce que la mise en œuvre de l'outil peut faire apparaître chez les membres de la communauté les plus touchés par le déplacement ou le risque de déplacement au cours du processus d'allocation des fonds anti-déplacement pour le Projet Connect.

Si vous aviez 100 dollars, comment les dépenseriez-vous?



Figure 23. Résultats de l'enquête sur la hiérarchisation des fonds anti-déplacement

Annexe III

Liste de données des cartes d'équité raciale anti-déplacement de Project Connect

Lien vers la [carte en ligne](#)

Couches de carte	Description	Source
Risque de déplacement		
Arrêts proposés par Project Connect	Arrêts et stations proposes par Project Connect. L'emplacement exact de ces arrêts de bus et stations est sujet à changement.	Capital Metropolitan Transportation Authority (CMTA), Project Connect System Plan, 2020
Arrêts distant Project Connect	Zones tampons d'un quart de mile, d'un demi-mile et d'un mile autour des arrêts et stations proposés par Project Connect.	Ville d'Austin, 2021
Lignes Project Connect	Itinéraires de transport en commun Project Connect, y compris les lignes de métro léger, les lignes de train de banlieue et les itinéraires d'autobus rapides.	Capital Metropolitan Transportation Authority (CMTA), Project Connect System Plan, 2020
Limites des lignes Project Connect	Zones tampons d'un quart de mile, d'un demi-mile et d'un mile autour des itinéraires de transport en commun de Project Connect, y compris la ligne de métro léger, les lignes de train de banlieue et les itinéraires de bus rapides.	Ville d'Austin, 2021
Proximité d'une station ou d'un arrêt Project Connect	Zones à moins de 5, 10, 15 et 20 minutes de marche d'un arrêt ou d'une station proposé par Project Connect.	Ville d'Austin, 2021
Zones à risque de déplacement dans un rayon de 1 mile d'un arrêt Project Connect	Cette couche montre les zones à risque de déplacement qui se trouvent à moins de 1 mile d'un arrêt ou d'une station proposé par Project Connect.	Ville d'Austin, 2021
Carte de classement des investissements HOLC (1934)	Cette couche est une version numérisée d'une carte originale de classement des investissements de 1934 produite par la Home Owners' Loan Corporation. Ces cartes ont attribué aux quartiers à travers le pays une note pour déterminer leur niveau de risque de prêt et leur adéquation aux investissements publics substantiels et aux subventions accordées au cours des décennies suivantes. Les notes étaient « A - Meilleur », « B - Toujours souhaitable », « C - Définitivement en déclin » et « D - Dangereux ». À Austin, comme dans de nombreuses autres villes du pays, l'attribution de ces notes subjectives était étroitement corrélée à l'emplacement des concentrations raciales. Les quartiers exclusivement blancs du centre et de l'ouest d'Austin ont été considérés comme « Meilleurs » et « Souhaitables » pour les investissements. Les quartiers à prédominance noire et latine à l'est et au sud d'Austin étaient considérés comme « en déclin » et « dangereux » pour l'investissement et ainsi empêchés de recevoir des prêts hypothécaires garantis par le gouvernement fédéral. Les zones « dangereuses » étaient souvent ciblées par des infrastructures polluantes.	Cartographie des inégalités, Université de Richmond, mise à jour 2019

Couches de carte	Description	Source
Risque de déplacement (Suite)		
Délimitation des zones à risque de déplacement	Cette couche est basée sur la méthodologie utilisée pour la recherche à l'Université du Texas pour le rapport Uprooted et la cartographie de 2018. La méthodologie comprend une analyse en trois parties pour mesurer le risque de déplacement au niveau du quartier : la présence de populations vulnérables, l'appréciation du marché du logement et le changement démographique. Le personnel du service du logement et de la planification de la ville d'Austin a mis à jour les données en 2019 et simplifié les catégories.	Ville d'Austin, 2021
Zones à risque de déplacement (2019)	Cette couche est basée sur la méthodologie utilisée pour la recherche à l'Université du Texas pour le rapport Uprooted et la cartographie de 2018. La méthodologie comprend une analyse en trois parties pour mesurer le risque de déplacement au niveau du quartier : la présence de populations vulnérables, l'appréciation du marché du logement et le changement démographique. Le personnel du service du logement et de la planification de la ville d'Austin a mis à jour les données en 2019 et simplifié les catégories. Les quatre catégories de risque de déplacement sont les suivantes : - Vulnérable : Populations vulnérables présentes, pas de changement démographique significatif, certaines zones sont proches de zones de grande valeur et d'appréciation élevée - Actif : Populations vulnérables présentes, changement démographique actif, accélération ou appréciation du marché du logement - Chronique : Des populations vulnérables ont été déplacées, des changements démographiques importants se sont produits, le marché du logement est de grande valeur et apprécié. Exclusion historique : ces zones ont historiquement exclu les populations vulnérables et ne sont pas soumises à la gentrification et au déplacement de la même manière.	Ville d'Austin, 2021
Limites de la ville d'Austin	Limites de la juridiction complète de la ville d'Austin	Ville d'Austin, 2021
Pourcentage de la population BIPOC (2019)	Pourcentage de la population de chaque secteur de recensement de la région statistique métropolitaine d'Austin qui est noire, autochtone ou de couleur	Sondage sur la communauté américaine, tableau B03002 : origine hispanique ou latino par race de 2019, estimations sur 5 ans
Population Noire (2019)	Population au sein de chaque secteur de recensement dans la zone statistique métropolitaine d'Austin qui est noire ou afro-américaine, y compris les ethnies hispaniques et non hispaniques	Sondage sur la communauté américaine, tableau B03002 : origine hispanique ou latino par race de 2019, estimations sur 5 ans
Population Latinx (2019)	Population dans chaque secteur de recensement dans la zone statistique métropolitaine d'Austin qui est ethniquement hispanique et de toute race	Sondage sur la communauté américaine, tableau B03002 : origine hispanique ou latino par race de 2019, estimations sur 5 ans
Population Asiatique (2019)	Population de chaque secteur de recensement de la région statistique métropolitaine d'Austin qui est asiatique, y compris les ethnies hispaniques et non hispaniques	Sondage sur la communauté américaine, tableau B03002 : origine hispanique ou latino par race de 2019, estimations sur 5 ans

Couches de carte	Description	Source
Risque de déplacement (Suite)		
Groupes de logements multifamiliaux un, deux et trois étoiles	Cette couche montre des groupes d'unités de logement multifamilial à une, deux et trois étoiles résumées dans une grille hexagonale d'un demi-mile. Les propriétés multifamiliales 1, 2 et 3 étoiles sont évaluées par CoStar et sont utilisées ici comme indicateur de logements relativement abordables en raison de leur âge plus avancé ou de leur conception standard par rapport aux appartements nouvellement construits ou de luxe.	Extrait de données CoStar, juin 202
Temps de trajet moyen (2019)	Cette couche montre le temps de trajet moyen des secteurs de recensement dans les régions statistiques métropolitaines d'Austin. Les zones avec des temps de trajet plus courts peuvent être utilisées comme approximation de la proximité des centres d'emploi	Sondage sur la communauté américaine, tableau B08012 : Temps de trajet pour se rendre au travail, 2019 estimations sur 5 ans
Ratio de propriétaires par rapport aux locataires membres de la communauté BIPOC	Cette couche montre le rapport entre les propriétaires BIPOC et les locataires BIPOC par secteur de recensement dans la région statistique métropolitaine d'Austin. La couleur des secteurs de recensement correspond au fait que la population BIPOC est soit majoritairement propriétaires, soit majoritairement locataires.	Sondage sur la communauté américaine, tableau S2502: Mode d'occupation du logement, 2019 estimations sur 5 ans

Couches de carte	Description	Source
Accès aux opportunités		
Actifs de la ville d'Austin	Cette couche montre les terres détenues ou gérées par la ville d'Austin, y compris les terres appartenant à l'Austin Housing Finance Corporation. Cette couche montre les terrains qui peuvent être actuellement utilisés comme parcs, bureaux ou autrement utilisés en plus des terrains non aménagés ou excédentaires.	Ville d'Austin, 2021
Proximité d'une alimentation saine qui accepte les avantages SNAP (Walkshed ; 2017)	Cette couche montre les zones à 5, 10, 15 et 20 minutes à pied des magasins d'alimentation qui vendent des produits frais et acceptent les avantages SNAP. Cette couche est basée sur un recensement de tous les points de vente au détail de produits alimentaires effectué par la ville d'Austin en 2017.	Ville d'Austin, 2021
Proximité d'un fournisseur de vaccins (Walkshed ; Option d'accès aux soins de sante)	Cette couche montre les zones situées à 5, 10, 15 et 20 minutes à pied d'un site de distribution de vaccins Covid-19 en décembre 2020 dans le comté de Travis, y compris les pharmacies, les cabinets médicaux privés, les hôpitaux, les établissements de santé communautaires, etc. Cela peut être utilisé comme base pour montrer les zones d'accès aux établissements de santé.	Ville d'Austin, 2021
Proximité d'un centre communautaire public	Zones à 5, 10, 15 et 20 minutes à pied d'un centre de loisirs communautaire de la ville d'Austin.	Ville d'Austin, 2021
Proximité d'une bibliothèque publique	Zones à 5, 10, 15 et 20 minutes à pied d'une bibliothèque publique de la ville d'Austin.	Ville d'Austin, Communications et technologie, 2021
Écoles fermées (2019)	Cette couche peut être visualisée à côté des autres couches montrant les écoles publiques pour désigner les écoles fermées par l'Austin Independent School District (AISD) pour l'année scolaire 2019.	Austin Independent School District, 2019

Couches de cartes	Description	Source
Accès aux opportunités (Suite)		
Toutes les écoles	Cette couche indique l'emplacement de toutes les écoles élémentaires, intermédiaires et secondaires du Texas, y compris les écoles publiques, privées et à charte.	Texas Education Agency, 2021
Proximité des écoles publiques AISD (Walkshed)	Cette couche montre les zones situées à 5, 10, 15 et 20 minutes à pied d'une école publique de l'Austin Independent School District.	Texas Education Agency, 2021
Réseau de blessures graves (tous modes combinés)	Le High Injury Network (HIN) (Réseau de blessures graves) a été développé par le département des transports d'Austin (ATD) et identifie les rues d'Austin avec un nombre relativement élevé de blessures graves et d'accidents mortels sur tous les modes de transport, y compris en voiture, à vélo et à pied.	Ville d'Austin, 2021
Réseau de blessures graves piétons	Le Réseau de blessures graves piétons identifie les rues d'Austin avec un nombre relativement élevé de blessures graves et d'accidents mortels impliquant des piétons.	Ville d'Austin, 2021

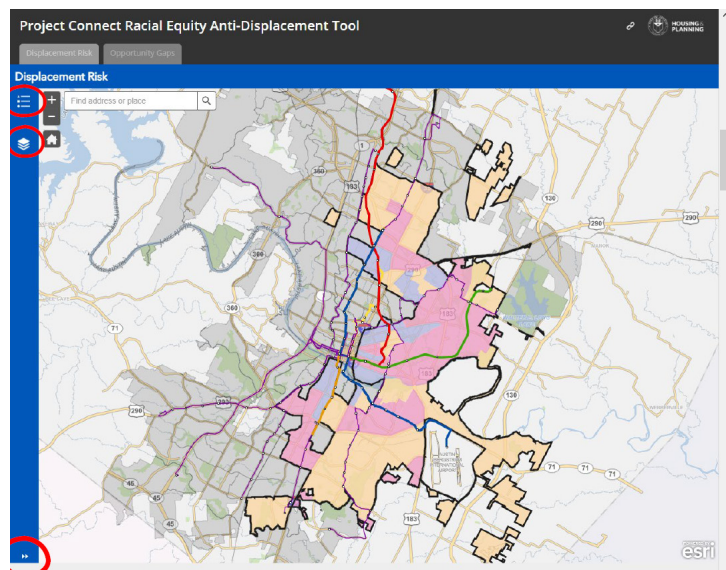
Comment utiliser la carte d'équité raciale anti-déplacement de Project Connect

Utilisez la légende pour comprendre ce qui est affiché sur la carte. Utilisez la liste des couches pour afficher différentes informations et personnaliser la carte pour explorer les relations entre les jeux de données. Zoomez sur une zone particulière pour voir des détails supplémentaires et cliquez sur une zone pour générer une fenêtre contextuelle avec plus d'informations.

Guide des sections de l'Outil

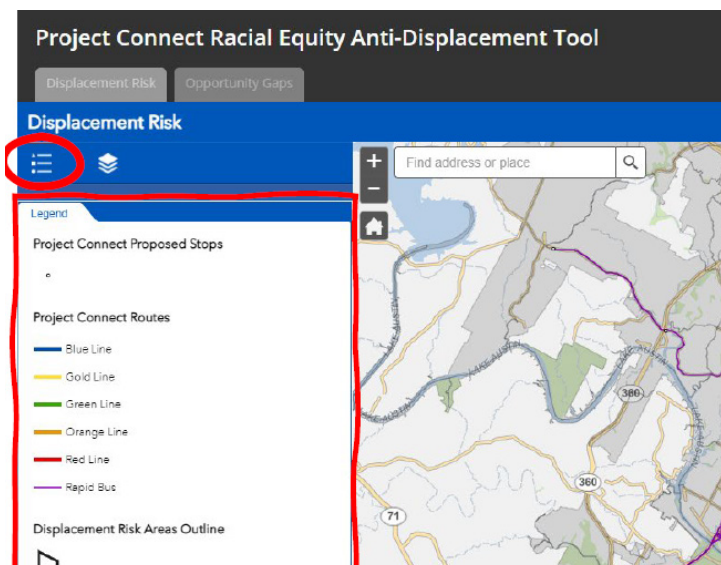
Barre latérale

- La barre latérale sur le côté gauche de l'écran contient la légende de la carte et la liste des couches.
- Utilisez les flèches en bas de la barre latérale pour la réduire ou la développer. Cela ajustera l'espace occupé par la barre latérale sur votre écran.
- Pour afficher à nouveau la barre latérale complète, vous pouvez cliquer à nouveau sur les flèches en bas de la barre latérale ou sélectionner les icônes de légende ou de liste de calques dans la barre latérale.



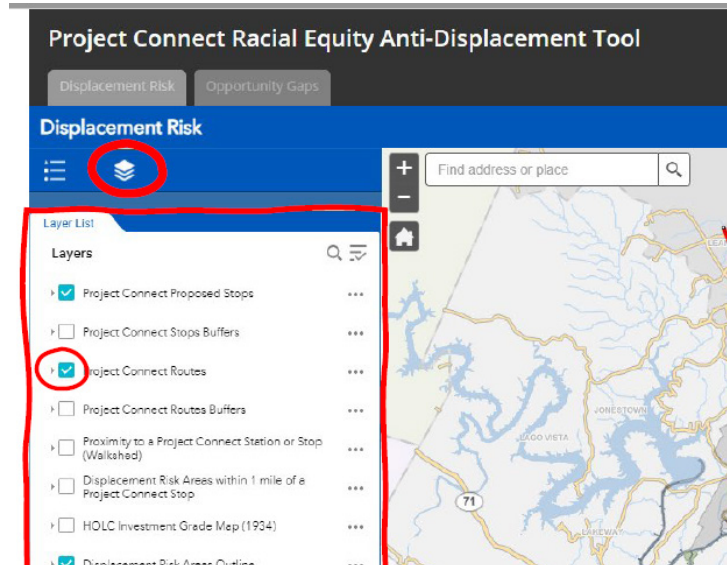
Légende

- La légende affiche une clé visuelle pour toutes les couches « activées » ou visibles sur la carte.
- La légende sera mise à jour au fur et à mesure que les couches sont activées ou désactivées dans la liste des couches.



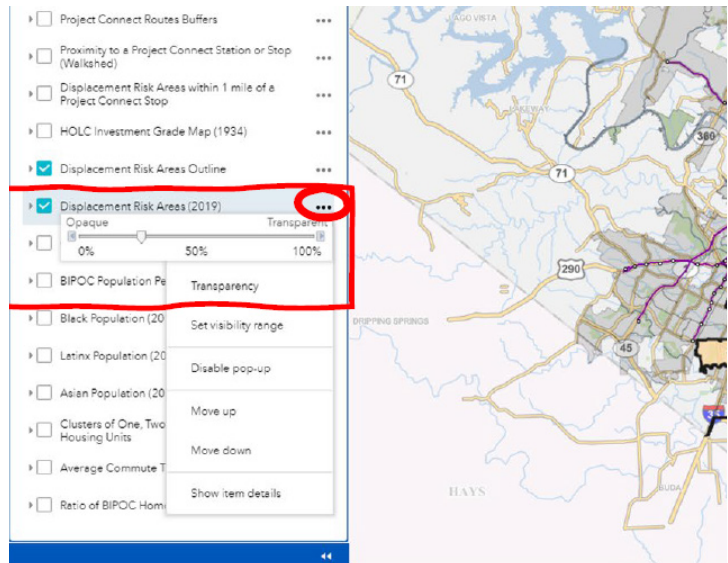
Liste des couches

- La liste des couches affiche une liste de toutes les couches de carte disponibles pour affichage.
- Pour afficher une couche, cochez la case en regard de son nom.
- Pour désactiver une couche, décochez la case à côté en regard de son nom.
- Pour afficher certaines couches, il peut être utile de désactiver d'autres couches pour améliorer la lisibilité de la carte. Les informations sur les couches s'empilent sur toutes les autres couches répertoriées et peuvent devenir confuses si trop de couches sont visibles à la fois.



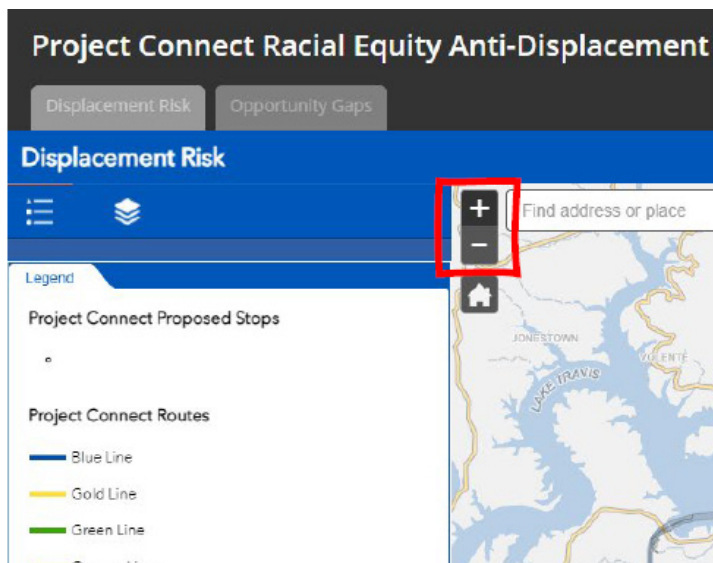
Ajustement de la transparence de la couche

- Vous pouvez régler l'opacité et la transparence d'un calque en cliquant sur les trois points à côté du nom de la couche dans la liste des couches. Une fois qu'une liste d'options apparaît, sélectionnez «Transparence». Un outil de curseur apparaîtra et vous permettra d'ajuster la transparence de la couche.



Zoom avant et arrière

- Utilisez le bouton du signe plus pour zoomer plus sur la carte et afficher plus de détails.
- Utilisez le bouton du signe moins pour effectuer un zoom arrière sur la carte afin d'afficher une zone plus grande.
- Vous pouvez également utiliser la molette de défilement d'une souris pour effectuer un zoom avant et arrière sur la vue de la carte.
- Sur un appareil doté d'un écran tactile, vous pouvez placer deux doigts sur l'écran et les rapprocher ou les écarter pour effectuer un zoom avant ou arrière sur la carte.

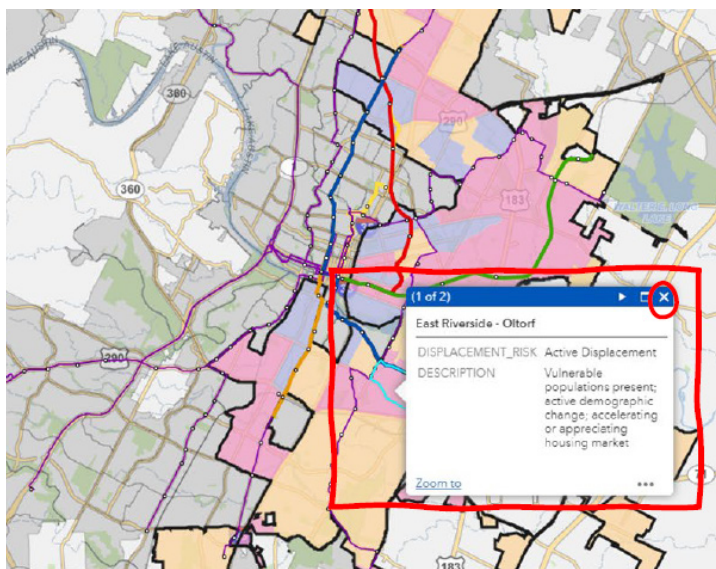


Déplacement

- Pour vous déplacer sur la carte, cliquez et faites glisser la carte pour déplacer la section affichée de la carte dans la fenêtre.

Fenêtre d'information contextuelle

- Certaines couches ont des informations supplémentaires disponibles lorsque vous sélectionnez une zone particulière sur la carte.
- Cliquez sur une zone de la carte pour générer une fenêtre contextuelle contenant des informations sur cet ensemble de données. Cliquez sur le « X » en haut à droite de la fenêtre contextuelle pour fermer la fenêtre contextuelle.
- Toutes les couches n'ont pas de fenêtres contextuelles et d'informations supplémentaires disponibles.



Onglets de la carte

- Les onglets en haut de l'outil proposent deux listes de couches cartographiques distinctes : une pour le risque de déplacement et l'autre pour l'accès aux opportunités.

