

Appuis aux modes de transport actifs

Le facteur le plus souvent cité qui empêche les gens de faire plus d'activité physique est le manque de temps¹. C'est pourquoi on les encourage de plus en plus à choisir des activités qui s'intègrent sans inconvénient dans leur vie quotidienne. Un mode de transport actif correspond à ce genre d'activités. De plus, il présente l'avantage de réduire la pollution produite par l'utilisation superflue d'un véhicule pour de courts trajets qui pourraient se faire à pied ou à bicyclette.

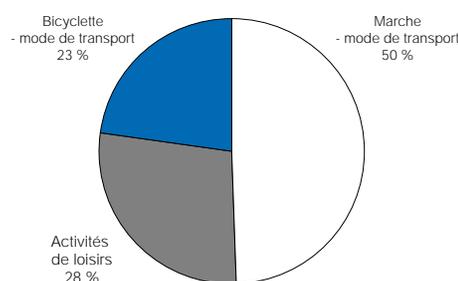
D'après le Sondage indicateur de l'activité physique en 1997, 64 % des gens au Canada parcourent à pied, dans la mesure du possible, toute la distance ou une partie de la distance entre leur domicile et le lieu de leur travail, l'école ou les endroits où ils font leurs courses; 24 % le font à bicyclette². Cela démontre une tendance, de la part de la population canadienne, à opter pour des modes de transport actifs. Mais que peuvent faire les communautés afin d'encourager et de soutenir de tels modes de transport?

Pour répondre à cette question importante, on a étudié, dans le cadre du Sondage indicateur de l'activité physique en 1997, l'importance relative qu'attribuent, à deux formes de soutien environnemental, les personnes pour lesquelles la marche et la bicyclette sont des modes de transport et celles pour lesquelles ce sont uniquement des activités de loisirs. Selon les réponses obtenues, la vaste majorité des gens au Canada se sont déplacés à pied ou à bicyclette l'an dernier. Parmi eux,

- près d'un quart ont déclaré s'être rendus au travail à bicyclette quand ils le pouvaient;
- la moitié ont dit avoir parcouru à pied toute la distance ou une partie de la distance les séparant du lieu de leur travail, de l'école ou des endroits où ils font leurs courses;

Figure 1

LA MARCHÉ ET LA BICYCLETTE AU CANADA % des marcheurs et des cyclistes de 18 ans et plus



Sondage indicateur de l'activité physique en 1997, ICRCPMV

- le reste (28 %) ont fait de la marche ou de la bicyclette uniquement à titre de loisirs (Figure 1).

Sentiers, pistes et espaces verts

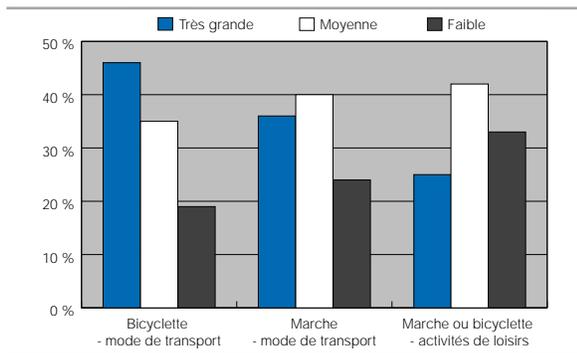
Deux des trois ressources et services que les gens jugent très importants au Canada pour faciliter un mode de vie actif conviennent particulièrement pour soutenir des modes de transport actifs. Le premier est l'accès à des sentiers, pistes et espaces verts et le deuxième, l'accès à des rues et lieux publics sûrs.

Les personnes qui ont un mode de transport actif tendent manifestement à attacher une grande importance à l'accès à des sentiers, pistes et espaces verts en tant que forme de soutien d'un mode de vie actif. Comme l'indique la Figure 2, celles qui se déplacent à bicyclette sont plus portées à attribuer de l'importance aux sentiers, pistes et espaces verts que celles qui se déplacent à pied et ces dernières considèrent cette forme de soutien plus importante que celles pour lesquelles



Figure 2

**IMPORTANCE DES SENTIERS, PISTES ET ESPACES VERTS
% des marcheurs et des cyclistes**



Sondage indicateur de l'activité physique en 1997, ICRCPMV

la marche et la bicyclette sont uniquement des activités de loisirs.

Âge - L'importance de ces espaces en tant que formes de soutien de l'activité physique diffère d'un groupe d'âge à l'autre parmi les gens qui ont un mode de transport actif et ceux qui n'en ont pas. Parmi les personnes de moins de 65 ans, celles qui se déplacent à bicyclette tendent plus à juger les sentiers, pistes et espaces verts comme des formes de soutien très importantes que celles qui se déplacent à pied. À cette tendance générale s'ajoutent des différences statistiques importantes entre les groupes d'âge. Ainsi, parmi les gens pour lesquels la marche ou la bicyclette sont uniquement des activités de loisirs, 31 % des 25 à 44 ans attachent une très grande importance à ces espaces, en comparaison de 20 % seulement des 45 à 64 ans.

Sexe - Des écarts d'opinion liés au sexe existent entre les gens pour lesquels la marche et la bicyclette sont des modes de transport et ceux pour lesquels ce sont des activités de loisirs, même quand on tient compte de l'âge. Parmi ceux qui se déplacent à bicyclette, les hommes ont plus tendance que les femmes à attacher une très grande importance aux sentiers, pistes et espaces verts, cet écart apparaissant surtout parmi les 25 à 44 ans. Parmi les personnes de 25 ans ou plus qui se rendent à pied à leur lieu de travail, à l'école ou aux endroits où elles font leurs courses, les femmes tendent davantage que les hommes à juger les sentiers, pistes et espaces verts importants pour le soutien de la vie active. Par contre, les hommes et les femmes pour lesquels la marche et la bicyclette sont uniquement des activités de loisirs ont des opinions équivalentes.

Niveau d'études et revenu - Les écarts liés au niveau d'études disparaissent entre les personnes qui ont un mode de transport actif et celles qui n'en ont pas si on tient compte des différences d'âge. En revanche, la tranche de revenu des gens influe sur l'importance qu'ils attachent aux ressources et services selon qu'ils se déplacent ou non à pied ou à bicyclette. Parmi les personnes pour lesquelles la marche et la bicyclette sont uniquement des activités de loisirs, celles dont le revenu familial est inférieur à 60 000 dollars sont plus portées que celles qui gagnent plus de 60 000 dollars à juger les sentiers, pistes et espaces verts comme étant des formes de soutien très importantes de l'activité physique.

Contrairement au niveau d'études, le revenu exerce une influence sur l'importance attribuée aux sentiers, pistes et espaces verts même quand on tient compte des différences d'âge. Il existe un rapport significatif entre le revenu et le sexe des gens, au niveau de l'importance que revêtent ces formes de soutien, chez ceux qui ont un mode de transport actif et ceux qui n'en ont pas. Par contre, alors que la situation d'emploi est liée au classement des formes d'appui par mode de transport, son influence est attribuable à des rapports avec l'âge, le sexe et la tranche de revenu.

Le revenu, l'âge et le sexe sont des éléments primordiaux au niveau de l'importance qu'attribuent les personnes aux sentiers, pistes et espaces verts en tant que formes de soutien de la vie active. Les adultes de moins de 45 ans ont plus tendance à se déplacer à bicyclette et à dire que les sentiers, pistes et espaces verts les aident beaucoup à demeurer actives. De façon semblable, les personnes dont le revenu familial est bas tendent davantage à juger ces formes de soutien très importantes. Les sentiers et espaces publics offrent aux gens la possibilité d'être actifs à peu de frais et leur permettent de se déplacer de manière économique, en particulier pour parcourir des distances de moins de deux kilomètres.

Envergure des communautés - Plus la communauté est grande, plus les sentiers, pistes et espaces verts sont des formes de soutien importantes de l'activité physique pour les gens qui se déplacent à bicyclette et pour ceux qui font de la marche et de la bicyclette uniquement à titre de loisirs. De plus, ces écarts demeurent même quand on tient compte d'autres facteurs tels que l'âge, le sexe et le revenu familial.

Rues et lieux publics sûrs

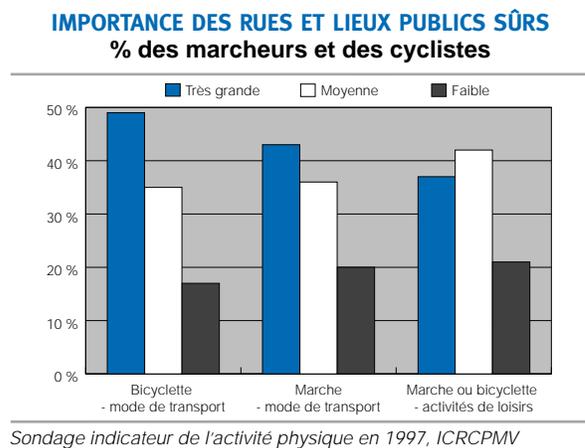
Tous les Canadiens et Canadiennes, qu'ils aient un mode de transport actif ou non, semblent se préoccuper de la sécurité de l'environnement, 20 % d'entre eux seulement jugeant que cet élément n'a qu'une certaine importance, peu ou aucune importance. De plus, l'importance relative de la sécurité des rues et lieux publics en tant que forme de soutien de la vie active varie selon la pratique de la marche et de la bicyclette. Comme l'indique la Figure 3, la sécurité de l'environnement tend à être une forme importante de soutien de l'activité physique surtout parmi les gens qui se déplacent à bicyclette, puis parmi ceux qui se déplacent à pied et enfin parmi ceux pour lesquels la marche et la bicyclette sont uniquement des activités de loisirs.

Âge - L'importance relative attribuée à la sécurité des rues et lieux publics varie selon l'âge et la pratique de la marche et de la bicyclette. Les jeunes adultes qui s'adonnent à la marche et à la bicyclette attachent la même importance à la sécurité de l'environnement, que ce soient pour eux des modes de transport ou des activités de loisirs. Par contre, il existe des écarts chez les 45 à 64 ans, parmi lesquels un peu plus de la moitié de ceux qui se déplacent à bicyclette jugent la sécurité de l'environnement très importante, en comparaison d'un peu moins d'un tiers de ceux qui font de la marche et de la bicyclette uniquement à titre de loisirs.

Sexe - Tandis que les hommes et les femmes qui se déplacent à bicyclette ont des opinions équivalentes sur le rôle de la sécurité de l'environnement dans la pratique de l'activité physique, plus de femmes que d'hommes qui se déplacent à pied jugent la sécurité des rues et lieux publics comme une forme de soutien très importante de l'activité physique. Les mêmes similitudes et différences apparaissent entre les hommes et les femmes qui pratiquent la marche et la bicyclette uniquement en tant qu'activités de loisirs. Constants dans la majorité des groupes d'âge, ces résultats démontrent que la sécurité, en tant que forme de soutien de la marche pratiquée dans le cadre d'une vie active, préoccupe particulièrement les femmes.

Niveau d'études et revenu - Bien que l'importance que revêt la sécurité de l'environnement ne varie pas selon le niveau d'études, elle varie selon la tranche de revenu parmi les gens qui ont un mode de transport actif et ceux qui n'en ont pas.

Figure 3



Toutefois, les différences attribuables au revenu disparaissent quand on tient compte de l'âge.

Envergure de la communauté - L'importance que revêt la sécurité des rues et lieux publics pour les personnes ayant un mode de transport actif et les autres est liée à l'envergure de la communauté où elles vivent. Dans les petites communautés, il n'y a pas de rapport entre l'importance qu'attache une personne à la sécurité de l'environnement et le fait qu'elle opte ou non pour un mode de transport actif. Toutefois, dans les grandes communautés, les personnes qui se rendent à bicyclette au travail ou aux endroits où elles font leurs courses jugent la sécurité de l'environnement plus importante, peut-être en raison de l'intensité de la circulation dans les grands centres et des dangers qui l'accompagnent.



Note aux amateurs de statistiques

Les résultats qui paraissent dans le présent bulletin proviennent d'une analyse multidimensionnelle de données. Quoique les données dans les tableaux ci-joints représentent seulement les pourcentages de répondants attribuant une *très grande importance* aux sentiers, pistes et espaces verts et aux rues et lieux publics sûrs, l'analyse a tenu compte de toutes les catégories d'importance (très grande, moyenne et faible) pour établir les relations présentées ici entre les types de marcheurs et de cyclistes.

Pour faciliter les modes de transport actifs

On peut faciliter les modes de transport actifs en adaptant l'infrastructure actuelle aux besoins des marcheurs et des cyclistes. Les professionnels de l'activité physique et les décideurs doivent collaborer avec les urbanistes afin que des formes de soutien, telles que les suivantes, soient intégrées dans la conception des nouvelles communautés et des communautés qui existent déjà :

- Séparer les cyclistes du reste de la circulation en leur donnant des voies distinctes, délimitées par des séparateurs, des délinéateurs, ou des voies balisées. Veiller à ce que les cyclistes puissent utiliser sans danger l'accotement des routes.
- Développer un réseau de voies, de sentiers et de routes partagées qui relie les zones résidentielles aux zones d'affaires et de vente au détail. S'assurer qu'il soit bien signalisé et que des plans soient facilement disponibles.
- Créer et entretenir des paysages de rue, incluant des vitrines et des aménagements paysagers agréables, qui protègent et attirent les piétons.
- Lier les systèmes de transport à des réseaux favorisant les modes de transport actifs.
- Accroître l'accès aux parcs et aux pistes en les reliant convenablement au système de transport public et en fournissant des espaces de stationnement pour les autos et les autobus là où cela s'avère possible.
- Fournir de larges trottoirs aux piétons pour qu'ils puissent se dépasser facilement et leur fournir de larges sentiers pour qu'ils puissent en partager l'utilisation avec les cyclistes. S'assurer que les trottoirs sont entretenus et dégagés toute l'année.
- Vérifier la sécurité des voies, des sentiers, des trottoirs et des voies partagées pour détecter et rectifier les risques d'accidents possibles. Examiner des aspects tels que l'éclairage, la vitesse de la circulation, les feux de circulation, les mesures qui calment la circulation, la sécurité des intersections (en particulier sur les routes), la signalisation et les arbres touffus.

Pour commander d'autres bulletins de cette série ou pour obtenir des tableaux détaillés sur le sujet présenté dans le présent bulletin, veuillez écrire à :

l'Institut canadien de la recherche sur
la condition physique et le mode de vie
185, rue Somerset ouest, bureau 201
Ottawa (Ontario)
K2P 0J2
téléphone : (613) 233-5528
télécopieur : (613) 233-5536
info@icrcp.ca

Subventionné en partie par Santé Canada

Références

- ¹ Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie. (1996). Obstacles à l'activité physique. *Progrès en prévention*, Bulletin n° 4.
- ² Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie. (1997). Choix en faveur de l'activité physique. *Progrès en prévention*, Bulletin n° 23.

Publié en juin 1998

Appuis aux modes de transport actifs

Sondage indicateur de l'activité physique en 1997

	Pourcentage de personnes qui jugent l'accès aux sentiers, pistes et espaces verts très important parmi ceux qui		
	Se déplacent à bicyclette	Se déplacent à pied	Pratiquent ces activités uniquement à titre de loisir
TOTAL, 18 ANS ET PLUS	46 %	36 %	25 %
femmes	42	40	25
hommes	50	29	24
18-24	47	30	—
femmes	—	—	—
hommes	—	—	—
25-44	48	39	31
femmes	40	44	33
hommes	55	33	29
45-64	—	40	20
femmes	—	44	—
hommes	—	33	—
65+	—	28	—
femmes	—	—	—
hommes	—	—	—
NIVEAU D'INSTRUCTION			
Inférieur au secondaire	—	35	—
Secondaire	48	35	27
Collégial	59	38	—
Universitaire	42	35	26
REVENU FAMILIAL			
< 20 000 \$	50	34	—
20 000 \$ - 29 999 \$	—	35	—
30 000 \$ - 39 999 \$	51	36	—
40 000 \$ - 59 999 \$	44	33	—
60 000 \$ - 79 999 \$	—	35	—
80 000 \$ - 99 999 \$	—	—	—
≥ 100 000 \$	—	—	—
SITUATION D'EMPLOI			
Employé à temps plein	44	38	22
Employé à temps partiel	64	36	—
Sans-emploi	—	—	—
Personne au foyer	—	—	—
Étudiant	—	—	—
Retraité	—	29	—

— L'insuffisance de l'échantillon ne permet pas la publication de ces données.

**Pourcentage de personnes qui jugent l'accès aux sentiers,
pistes et espaces verts très important parmi ceux qui**

	Se déplacent à bicyclette	Se déplacent à pied	Pratiquent ces activités uniquement à titre de loisir
POPULATION DE LA LOCALITÉ			
< 1 000	–	35 %	–
1 000 - 9 999	38	30	–
10 000 - 74 999	49	38	–
75 000 - 299 999	52	35	–
≥ 300 000	53	38	–
COMPOSITION DE LA FAMILLE			
Personne avec conjoint	47	37	23
avec enfants au foyer	51	35	–
sans enfants au foyer	43	37	25
... veuve, divorcée ou séparée	–	43	–
avec enfants au foyer	–	–	–
sans enfants au foyer	–	44	–
... jamais mariée	48	28	–
avec enfants au foyer	–	–	–
sans enfants au foyer	50	25	–
DÉPENSE ÉNERGÉTIQUE			
Actifs (≥3 KKJ ¹)	51	42	31
Modérément actifs (1,5-2,9 KKJ)	43	32	–
Peu actifs (0,5-1,4 KKJ)	–	35	–
Inactifs (<0,5 KKJ)	–	–	–
FRÉQUENCE DE L'ACTIVITÉ			
Au moins un jour sur deux	48	39	31
Au moins 2 fois par semaine	–	–	–
Moins de 2 fois par semaine	–	29	–

1 Kilocalories/kilogramme de poids/jour; une dépense énergétique de 3 KKJ correspond à une marche d'une heure chaque jour.

– L'insuffisance de l'échantillon ne permet pas la publication de ces données.

Pourcentage de personnes qui jugent l'accès à des rues et lieux publics sûrs très important parmi ceux qui

	Se déplacent à bicyclette	Se déplacent à pied	Pratiquent ces activités uniquement à titre de loisir
TOTAL, 18 ANS ET PLUS	49 %	43 %	37 %
<i>femmes</i>	50	51	47
<i>hommes</i>	49	32	28
18-24	38	38	–
<i>femmes</i>	–	38	–
<i>hommes</i>	–	–	–
25-44	55	47	42
<i>femmes</i>	48	59	53
<i>hommes</i>	60	32	31
45-64	–	41	31
<i>femmes</i>	–	49	40
<i>hommes</i>	–	32	–
65+	–	41	–
<i>femmes</i>	–	49	–
<i>hommes</i>	–	–	–
NIVEAU D'INSTRUCTION			
<i>Inférieur au secondaire</i>	46	45	45
<i>Secondaire</i>	51	39	35
<i>Collégial</i>	52	48	33
<i>Universitaire</i>	49	42	40
REVENU FAMILIAL			
< 20 000 \$	–	39	–
20 000 \$ - 29 999 \$	–	42	–
30 000 \$ - 39 999 \$	60	43	–
40 000 \$ - 59 999 \$	51	46	41
60 000 \$ - 79 999 \$	–	41	–
80 000 \$ - 99 999 \$	–	–	–
≥ 100 000 \$	–	55	–
SITUATION D'EMPLOI			
<i>Employé à temps plein</i>	45	43	34
<i>Employé à temps partiel</i>	61	41	–
<i>Sans-emploi</i>	–	–	–
<i>Personne au foyer</i>	–	61	–
<i>Étudiant</i>	–	–	–
<i>Retraité</i>	–	39	–

– L'insuffisance de l'échantillon ne permet pas la publication de ces données.

Pourcentage de personnes qui jugent l'accès à des rues et lieux publics sûrs très important parmi ceux qui

	Se déplacent à bicyclette	Se déplacent à pied	Pratiquent ces activités uniquement à titre de loisir
POPULATION DE LA LOCALITÉ			
< 1 000	–	42 %	–
1 000 - 9 999	38	35	34
10 000 - 74 999	45	45	–
75 000 - 299 999	53	48	–
≥ 300 000	57	43	45
COMPOSITION DE LA FAMILLE			
Personne avec conjoint	53	43	36
avec enfants au foyer	58	48	31
sans enfants au foyer	47	39	40
... veuve, divorcée ou séparée	–	56	62
avec enfants au foyer	–	53	–
sans enfants au foyer	–	56	–
... jamais mariée	46	34	–
avec enfants au foyer	–	–	–
sans enfants au foyer	47	31	–
DÉPENSE ÉNERGÉTIQUE			
Actifs (≥3 KKJ ¹)	51	45	45
Modérément actifs (1,5-2,9 KKJ)	51	41	28
Peu actifs (0,5-1,4 KKJ)	–	42	40
Inactifs (<0,5 KKJ)	–	39	–
FRÉQUENCE DE L'ACTIVITÉ			
Au moins un jour sur deux	51	45	41
Au moins 2 fois par semaine	–	–	–
Moins de 2 fois par semaine	–	37	38

1 Kilocalories/kilogramme de poids/jour; une dépense énergétique de 3 KKJ correspond à une marche d'une heure chaque jour.

– L'insuffisance de l'échantillon ne permet pas la publication de ces données.