

# Dossier de recherche



Renseignements présentés par l'Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie en collaboration avec ParticipACTION.

Édition 10-10/09

## Le transport en commun et l'activité physique



Il va de soi que l'utilisation du transport en commun permet de marcher davantage que de prendre la voiture pour aller d'un point à l'autre. Dans une étude réalisée en 2005, Besser et Danneberg ont remarqué que la marche nécessaire à l'utilisation du transport en commun pourrait être

suffisante pour atteindre les niveaux recommandés d'activité physique quotidienne. Dans une étude plus récente, Lachapelle et Frank se sont penchés sur la relation entre l'utilisation du transport en commun et l'activité physique ainsi que sur les programmes de transport en commun parrainés par les employeurs.

### Les utilisateurs du transport en commun marchent davantage :

Lachapelle et Frank ont constaté que :

- Les utilisateurs du transport en commun marchaient de plus grandes distances, faisaient moins de trajets en voiture comme conducteurs et légèrement plus de trajets en voiture comme passagers.
- Les employés dont les laissez-passer de transport en commun étaient subventionnés par les employeurs étaient proportionnellement plus nombreux à atteindre les objectifs d'activité physique grâce à la marche découlant de l'utilisation du transport en commun.

commun ont généralement moins accès à une voiture, et ce, souvent sans que ce soit leur choix.

- Les gens qui ont accès à une voiture sont proportionnellement moins nombreux à atteindre les objectifs d'activité physique par la marche pour se rendre à leurs destinations.

### Les revenus influencent l'utilisation du transport en commun :

- Somme toute, les utilisateurs du transport en commun qui ont des revenus plus élevés font légèrement moins de trajets en transport en commun et davantage de trajets en voiture que ceux dont les revenus sont plus faibles.
- Fait à souligner, les utilisateurs du transport en commun qui ont des revenus plus élevés marchent davantage que les utilisateurs et les non-utilisateurs du transport en commun à plus faibles revenus.

### Le quartier influence l'utilisation du transport en commun :

- Les gens qui habitent des quartiers à faible densité de population étaient proportionnellement moins nombreux à marcher modérément



Feuillelet rédigé par l'Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie et ParticipACTION.



### L'accès à une voiture joue un rôle :

- Les utilisateurs du transport en

## Quelle est la situation au Canada?

Le Recensement de 2006 a révélé les constatations suivantes :

- L'utilisation du transport en commun est en hausse. La proportion de Canadiens et Canadiennes qui utilisent le transport en commun pour se rendre au travail est passée de 10,1 p. 100 en 1996 à 10,5 p. 100 en 2001 et à 11,0 p. 100 en 2006.
- La tendance des Canadiens et Canadiennes à utiliser le transport en commun varie selon les collectivités en fonction de la densité de la population, de la concentration d'emplois dans certains secteurs mieux desservis, du coût d'utilisation de la voiture comparativement au transport en commun, de la présence d'espaces de stationnement proches et de la qualité du service du transport en commun.

ou à atteindre les objectifs d'activité physique.

Les utilisateurs du transport en commun qui habitaient à entre 450 et 1 000 mètres d'un arrêt de transport en commun étaient proportionnellement plus nombreux à marcher modérément que ceux qui habitaient plus proche ou plus loin.

### Méthode du sondage

Dans le cadre de cette étude de conception transversale, les chercheurs ont recueilli les données soumises par les participants sur leur utilisation du transport en commun et de la voiture, et des laissez-passer subventionnés par leur employeur; la disponibilité du transport en commun; ainsi que les données sociodémographiques et urbaines de quelque 18 000 résidents d'Atlanta en Georgie (une ville à faible utilisation du transport en commun et où la majorité des gens habitent des quartiers à faible densité où le transport

en commun est peu présent ou absent). Cette étude a porté sur les réponses des participants employés de 16 à 70 ans qui n'indiquaient pas de handicaps physiques (c'est-à-dire 4 156 participants). Les chercheurs ont défini un objectif d'activité physique découlant de l'utilisation du transport en commun comme étant une marche d'au moins 2,4 kilomètres par jour (c'est-à-dire l'équivalent d'une marche quotidienne d'au moins 30 minutes). Les gens qui marchaient moins de 2,4 kilomètres par jour ont été classés parmi les gens qui marchaient modérément.

### Prochaines recherches

Les chercheurs ont proposé de mener de nouvelles recherches afin de déterminer si ces résultats découlent des préférences des utilisateurs du transport en commun pour un mode de vie actif, des contraintes de déplacement ou du choix du quartier de résidence. Les chercheurs aimeraient aussi étudier l'influence de la qualité du service de transport en commun, des mesures pour inciter à l'utiliser et des éléments architecturaux aux destinations sur la relation entre l'utilisation du transport en commun et l'activité physique.

### Pour plus de renseignements :

Lachapelle, Ugo et Lawrence D. Frank, « Transit and Health: Mode of Transport, Employer Sponsored Public Transit Pass Programs, and Physical Activity », *Journal of Public Health Policy*, 2009, vol. 30, p. 73-94.

Besser, L.M. et A.L. Dannenberg, « Walking to Public Transit: Steps to Help Meet Physical Activity Guidelines », *American Journal of Preventive Medicine*, 2005, vol. 29, no 4, p. 273-280.

Statistique Canada, « Lieu de travail et déplacement entre le domicile et le travail », Recensement de 2006, no de catalogue : 97-561-XIF2006001.

Turcotte, Martin, « Le temps pour se rendre au travail et en revenir », Enquête sociale générale sur l'emploi du temps, cycle 19, Statistique Canada, no de catalogue : 89-622-XIF2006001.

## Qu'avons-nous appris?

- Nous constatons que les utilisateurs du transport en commun font davantage de trajets multimodaux, qui comprennent la marche, et marchent souvent davantage entre leurs destinations.
- Les détenteurs de laissez-passer subventionnés par leur employeur utilisent moins leur voiture personnelle, travaillent dans des secteurs plus denses et mieux desservis par le transport en commun tandis que le fait de marcher pour se rendre au travail favorise la marche pour magasiner ou le plaisir.
- Les lieux de travail doivent être près des services de transport en commun pour encourager les gens à délaissier la voiture, à prendre le transport en commun et à marcher davantage. De plus, la présence de magasins et de points de service à proximité des lieux de travail encourage fortement la marche à l'heure du dîner.
- Les initiateurs de politiques sur la santé publique devraient envisager des mesures d'incitation au transport en commun dans le cadre d'une stratégie d'activité physique. Une telle stratégie peut être mise en œuvre beaucoup plus rapidement que d'apporter des changements à l'architecture ou à l'aménagement urbain.
- Les employeurs qui subventionnent les laissez-passer de transport en commun peuvent bénéficier d'une réduction du roulement de la main-d'œuvre ainsi que du coût de l'aménagement des stationnements pour les employés.