

# 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 4- 04/09

## Le transport actif

Le transport actif peut contribuer à l'atteinte des objectifs quotidiens d'activité physique nécessaires à une bonne santé. Quelles personnes seront les plus portées à recourir au transport actif et quels sont les facteurs qui déterminent ce comportement? Deux équipes de chercheurs ont effectué séparément un examen de la documentation scientifique sur la santé et le transport afin de répondre à cette question tandis qu'une autre équipe effectuait une analyse des données recueillies au Canada sur les gens les plus enclins à recourir au transport actif. Les chercheurs Saelens et Handy ont étudié les facteurs environnementaux de la marche, tandis que Davison et ses collègues ont étudié les avantages sanitaires du transport actif, les prédicteurs du transport actif des enfants et les programmes de transport actif vers l'école. De leur côté, Butler et ses collègues ont analysé les données de l'Enquête sur la santé des collectivités canadiennes de 2005 pour déceler les tendances de transport actif.

### Qui choisit le transport actif?

Selon Butler et ses collègues, près du quart des Canadiens et Canadiennes (23 p. 100) marchent 6 heures par semaine ou

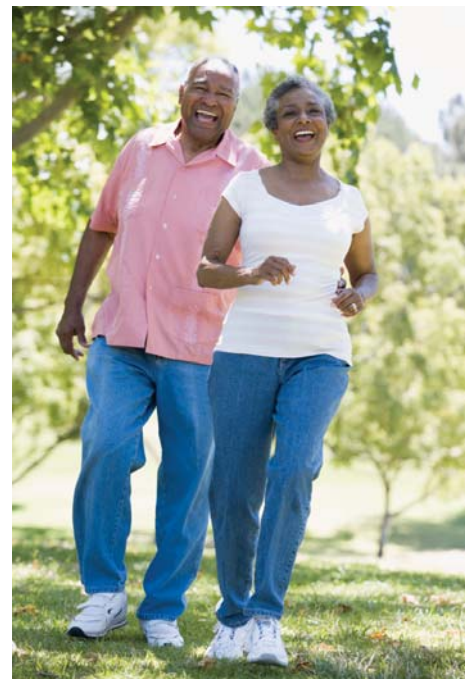
plus pour se rendre au travail ou à l'école ou aller faire des courses, alors que 10 p. 100 des hommes et 6 p. 100 des femmes font plutôt appel à la bicyclette pour ces déplacements. Les personnes qui ont des revenus plus faibles sont proportionnellement plus nombreuses à choisir la marche ou la bicyclette comme moyen de transport. Les jeunes adultes et les célibataires sont également de plus grands utilisateurs de la bicyclette. Les étudiants sont plus nombreux que les autres à marcher ou à pédaler tout comme les gens qui sont plus actifs au cours de leurs autres activités quotidiennes.

Davison et ses collègues ont remarqué que les garçons et les enfants provenant de familles à faible revenu étaient plus nombreux à se rendre à l'école par un moyen de transport actif. De plus, les enfants dont les parents marchaient ou pédalaient pour se rendre à l'école ou qui le font actuellement pour se rendre au travail sont proportionnellement plus nombreux à se déplacer par des moyens actifs. Leurs parents sont aussi plus enclins à apprécier la valeur de l'activité physique et des interactions sociales possibles entre les enfants qui se déplacent de manière active. Les enfants sont moins enclins à se déplacer de manière active si leurs parents travaillent ou si les horaires de travail des parents ou des activités parascolaires des enfants créent des conflits d'horaire. La propension des enfants à choisir un moyen de transport actif pour se rendre à l'école est reliée à la perception qu'ont leurs parents de la sécurité et des habitudes de transport actif

des autres enfants du quartier. Le soutien des autres membres de la famille importe également. Curieusement, l'attitude générale envers l'activité physique, dont l'appréciation de la marche et de l'activité physique, ne permet pas de distinguer les enfants qui ont recours au transport actif des autres enfants.

### Facteurs environnementaux

Parmi les adultes, le recours à la marche comme moyen de transport est souvent relié à la densité résidentielle et à la proximité des destinations non résidentielles.



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



L'infrastructure pédestre, dont la présence et l'état des trottoirs, est plus souvent liée à la marche récréative qu'à la marche comme moyen de transport actif. Les enfants qui se rendent à l'école à pied ont souvent les facteurs suivants en commun : ils habitent un centre urbain, densément peuplé, près de l'école et cette dernière est de taille modeste. Ces facteurs indiquent habituellement qu'ils fréquentent l'école du quartier et non une école satellite. D'ailleurs, l'obstacle le plus fréquemment mentionné à l'égard du transport actif scolaire est la distance de l'école. La qualité de l'infrastructure pédestre, la sécurité routière, la simplicité du trajet, l'absence de côtes et la convivialité des quartiers pour les marcheurs jouent également un rôle dans le choix du transport actif pour les enfants.

### **Nouvelles orientations de la recherche**

On doit déterminer si des modifications à l'environnement seraient favorables à l'adoption de la marche ou du vélo comme moyen de transport. On doit également mieux comprendre les facteurs qui se confondent comme les facteurs démographiques et d'autosélection. À de rares exceptions près, peu d'études nous indiquent si la marche comme moyen de transport se substitue à la marche récréative ou si elle vient s'ajouter au niveau d'activité physique existant.

### **Incidence pour les promoteurs de la santé**

Davison et ses collègues indiquent que les enfants et les adolescents qui se rendent à pied ou en vélo à l'école sont plus nombreux à atteindre les objectifs recommandés d'activité physique, c'est à dire environ 20 minutes d'activité physique d'intensité modérée ou vigoureuse de plus,



au moins cinq jours par semaine, et qu'ils ont une meilleure santé cardiovasculaire que ceux qui utilisent des moyens motorisés.

Les promoteurs de la santé devraient proposer les mesures suivantes :

- Modifier le zonage pour permettre aux résidents de vivre, de travailler, de magasiner et de se distraire à distance de marche.
- Adopter un système de circulation automobile doté de ralentisseurs qui soit bien relié aux services et aux lieux qui favorisent la marche comme les arrêts d'autobus, les trottoirs, les sentiers récréatifs, les parcs et les écoles.
- Apporter des améliorations au réseau de trottoirs et installer des ralentisseurs de circulation.
- Mettre en œuvre des programmes où les améliorations à l'infrastructure sont liées

à des activités en classe et à la participation des parents.

- Établir des programmes d'autobus scolaires pédestres et de trajets scolaires sécuritaires.

Selon les chercheurs, on doit favoriser le dialogue entre les professionnels de la santé, les décideurs locaux et les résidents pour coordonner les interventions.

### **Pour plus de renseignements...**

Butler G.P., H.M. Orpana et A.J. Wiens, « By Your Own Two Feet: Factors Associated with Active Transportation in Canada », Revue canadienne de santé publique, vol. 98, n° 4, juillet août 2007, p. 259-264.

Davidson K.K., J.L. Werder et C.T. Lawson, Children's active commuting to school: current knowledge and future directions », Preventing Chronic Disease, vol. 5, n° 3, 2008, p. 1-11.

Saelens, B.E. et S.L. Handy, « Built Environment Correlates of Walking: A Review », Medicine & Science in Sports and Exercise, vol. 40, n° 7 (supplément), juillet 2008, p. 550-566.

## **Leçons apprises**

- On pense que plusieurs facteurs influencent la marche à des fins de déplacement et de loisirs et on ignore encore si un facteur se substitue à un autre ou s'il l'augmente.
- Le zonage mixte, la densité résidentielle et la proximité des destinations non résidentielles ont une influence sur les habitudes de marche comme moyen de transport alors que le paysage et l'état des trottoirs ont plus d'influence sur la marche récréative.
- Les villes conçues en fonction du transport actif aideront les citoyens à faibles revenus à se rendre au travail ou à leurs cours, tout en améliorant l'accès à l'ensemble de la collectivité pour tous les groupes démographiques vulnérables.
- Pour les enfants, la proximité, la densité résidentielle, l'infrastructure pédestre et la sécurité routière semblent être les facteurs décisifs du transport scolaire actif.
- Les programmes d'autobus pédestres et de trajets scolaires sécuritaires constituent des démarches prometteuses pour encourager le transport actif vers l'école.

