

## En marche vers un mode de transport actif

par Florence Pauquay, responsable de la veille et de l'analyse, Observatoire québécois du loisir <sup>1</sup>

L'Observatoire québécois du loisir a constaté une préoccupation pour la santé au Canada. Elle se symbolise par des orientations gouvernementales qui s'articulent autour de programmes promouvant de saines habitudes de vie comme l'activité physique. Dès lors, il est apparu important pour l'Observatoire de mettre l'emphase sur des moyens efficaces pour encourager ces bonnes pratiques.

Ce bulletin met de l'avant le transport actif, sa définition, ses avantages, son potentiel de développement ainsi que des pistes d'action pour sa mise en place dans les collectivités locales.

### De nombreux avantages

#### Des avantages pour la santé

L'Observatoire a constaté à l'analyse de nombreuses études une préoccupation des institutions publiques pour la mauvaise condition physique des Canadiens attribuable, entre autres, à leur inactivité. Les bienfaits de l'activité physique sont reconnus : meilleure santé, meilleure estime de soi, sensation de bien-être, réduction des risques de maladie et, conséquemment, réduction du coût des soins de santé (Vert l'action, 2000). Toutefois de nombreux facteurs font obstacle à la pratique d'activité physique dont le manque de temps qui, d'après l'Étude nationale sur le transport actif (1998), est l'argument le plus fréquemment mentionné. Afin de palier cet obstacle, il est important de privilégier des activités physiques facilement intégrables à la vie quotidienne, tels les différents modes de transport actif.

Les modes de transport actif font référence aux moyens de déplacement fonctionnant avec l'énergie musculaire. On peut noter comme exemple le vélo, la marche, les patins à roues alignées, la planche à roulettes, etc.

Ces modes de transport peuvent être facilement intégrés dans les déplacements quotidiens vers le lieu de travail, l'établissement scolaire, les activités de loisir ou les obligations domestiques.

Le remplacement du transport motorisé par le transport actif, manifestement plus sain, permettrait une réduction des émissions de gaz d'échappement telles les émissions d'hydrocarbure de gaz, de gaz carbonique et d'oxyde d'azote des véhicules motorisés qui sont nocives pour la santé et donc susceptibles d'engendrer des problèmes respiratoires chez les personnes les plus vulnérables (Vert l'action, 2000).

#### Des avantages environnementaux

Au Canada, comme partout dans les pays développés, les voitures actuelles sont munies d'un dispositif visant à émettre moins de gaz carbonique. Cependant leur nombre croissant fait en sorte que la pollution de l'air augmente malgré tout.

Tout en participant à la réduction des émissions de gaz, les modes de transport actif contribuent activement à la réduction de la congestion de la circulation, de la pollution

de l'air par les gaz et le bruit ainsi qu'à freiner la destruction de l'environnement notamment par les pluies acides, etc. (Vert l'action, 2000).

#### Des avantages pour la sécurité et les relations sociales

En consultant des études sur ce sujet, l'Observatoire a pu constater que les modes de transport actif encouragent une présence accrue des individus à vélo, à pied ou autrement actifs dans le quartier entraînant une diminution de la petite criminalité et, parallèlement, un renforcement du sentiment de sécurité personnelle et familiale dans le quartier.

Il a été observé également que dans les lieux publics les plus achalandés, des relations sociales entre les individus habitant dans les mêmes quartiers semblent plus facilement se créer. Ce dynamisme encouragera les personnes à sortir plus souvent de chez eux pour des raisons sociales et de santé (Collaborative Planning and design Inc, 2002).

Les données statistiques de 2003 de la Société de l'assurance automobile du Québec (2005) relèvent que dans l'ensemble des provinces, 92 piétons sont morts comparativement à 610 automobilistes. Il en va tout autrement dans les grandes villes où une grande partie des résidents des quartiers centraux préfèrent se déplacer à pied ou en transport en commun. En 2003, 20 accidentés de la circulation sur 50 étaient des piétons. Une des raisons évoquées pour justifier cette triste statistique est le non-respect des piétons pour la signalisation routière et, réciproquement, des automobilistes pour les piétons.

Par conséquent, si ces grandes villes veulent mettre l'accent sur le transport actif il est important qu'elles mettent les bouchées doubles pour améliorer la sécurité.

#### Des avantages pour les structures des municipalités

Les modes actifs, en occupant un espace plus restreint que les véhicules motorisés, permettent une utilisation du sol plus dense en milieu urbain.

Dès lors, on assistera à une réduction des espaces pour les routes et les stationnements.

En effet, des études ont permis de constater que dans les centres urbains commerciaux ou résidentiels, où la distance de déplacement est réduite, les voies routières peuvent accommoder vingt (20) fois le volume/heure des

<sup>1</sup> Les principales informations que contient ce document ont été tirées des publications de l'organisme « Vert l'action ».

voitures en circulation mixte (Vert l'action, 2000). L'aménagement des centres urbains joue un rôle important afin de favoriser la pratique de modes de transport actif et permet le développement d'un bon argument de marketing.

## Des avantages économiques

Par leurs caractéristiques non polluantes, les modes de transport actif permettent une réduction du coût des soins de santé et de la facture sociale pour préserver ou régénérer l'environnement.

Le recours aux modes de transport actif pour se rendre au travail, à l'école ou aux activités de loisir permet une réduction des coûts de transport personnels et familiaux, c'est-à-dire l'entretien ou l'achat d'un véhicule motorisé, le forfait du transport en commun, etc.

Dans cet ordre d'idées, les budgets consacrés à la rénovation et à la construction d'infrastructures routières, de l'ordre de 4,1 milliards de dollars en 2004-2005, démontrent les impacts des modes de transport motorisé sur les réseaux routiers : impacts qui pourraient être réduits par une utilisation accrue des transports actifs (Ministère des Finances du Québec, 2005).

Finalement, la réduction de la pollution par le bruit causé par les véhicules motorisés augmente la valeur immobilière dans les quartiers résidentiels.

Les avantages du transport actif étant maintenant illustrés, il importe de cerner si ce mode de transport répond à un réel besoin de la population.

## Un potentiel

L'Étude nationale sur le transport actif réalisée en 1998 par Environics International nous révèle que 64 % des Canadiens vivent au moins à 30 minutes de marche et que 84 % au moins vivent à 30 minutes à vélo d'une destination courante comme le travail, l'établissement scolaire ou les activités de loisir. Ces personnes sont autant de candidats susceptibles d'adhérer à un mode de transport actif pour se rendre à l'une ou l'autre de ces destinations. Toutefois, on note qu'une grande majorité déclare marcher ou faire du vélo davantage pour le loisir que pour se rendre à des destinations obligatoires comme le travail ou les courses.

### Une reconnaissance des bienfaits

Toujours selon l'Étude nationale sur le transport actif de 1998, les deux facteurs clés influençant la santé, du point de vue des Canadiens, sont la qualité de l'environnement et l'activité physique (Environics International, 1998).

Afin de rester en santé, la majorité des Canadiens souhaiteraient marcher et faire de la bicyclette plus activement.

Toutefois, il est important de noter que si les données recueillies démontrent que les Canadiens reconnaissent l'existence d'un lien causal explicite entre le transport actif et l'activité physique, il n'en est pas de même en ce qui a trait à l'environnement et le transport actif.

☞ *Ce qui laisse supposer que les Canadiens seraient très réceptifs à la promotion du transport actif dans le cadre de saines habitudes de vie, puisqu'il offre ces bienfaits et que les liens entre le transport actif et les bienfaits environnementaux doivent être renforcés (Environics International, 1998, p.15).*

## De nombreux obstacles

Approximativement, 30 % des adultes canadiens ont la possibilité de se rendre à pied à une destination courante et 60% en vélo. Ils sont en bonne condition physique, ils ont l'équipement nécessaire et habitent à moins de 30 minutes de cette destination. Cependant ces personnes choisissent de ne pas utiliser le transport actif, évoquant des raisons comme le manque de temps, des problèmes de conciliation travail/famille, des inaptitudes, etc. (Environics International, 1998).

Bien qu'une majorité des Canadiens habitent à moins d'une demi-heure de marche ou de vélo d'une destination courante, ils perçoivent la distance comme un obstacle considérable. L'étude en déduit que cette perception est liée aux notions de commodité et de sécurité. On entend par commodité des trajets agréables, des distances courtes ou encore un climat favorable<sup>2</sup>.

Pour les cyclistes, la vitesse et l'aménagement de rues reliées à la circulation automobile apparaissent comme les principales causes d'insécurité. Afin de palier cet obstacle, les cyclistes souhaiteraient que le gouvernement investisse davantage dans la construction de pistes cyclables (Environics International, 1998).

En ce qui a trait spécifiquement à la marche, le manque de temps apparaît comme le deuxième obstacle le plus important après la distance.

À ces obstacles s'ajoutent des facteurs comme l'âge et la santé de la personne, la topographie des régions et les infrastructures mises à la disposition pour pratiquer ces modes de transport.

Une grande majorité des Canadiens ont une bonne perception de ces modes de transport mais n'y sont pourtant pas sensibilisés. On peut le constater par le manque de vigilance que les automobilistes accordent aux cyclistes (Environics International, 1998).

## Potentiel de croissance et occasions

☞ *Les Canadiens sont très réceptifs aux efforts déployés pour faciliter le transport actif tant par une infrastructure sociale (ex : l'autobus scolaire pédestre, les jours de vélo au travail) que par une infrastructure physique (ex : voies cyclables, douches au travail) (Environics International 1998, p.17).*

La meilleure façon d'encourager la marche et l'utilisation de la bicyclette est de sensibiliser la population aux avantages d'effectuer ces activités et aux opportunités de trajets « actifs » facilement intégrables aux activités quotidiennes.

<sup>2</sup> Il est intéressant de noter que les trois pays qui ont la plus grande participation de cyclistes sont des pays nordiques: les Pays-Bas, le Danemark et la Finlande. En Finlande, le courrier est distribué à bicyclette, sauf lorsque la température descend à moins 20 Celsius.

Étant donné que les Canadiens reconnaissent déjà ces modes de transport, pour les activités de loisir, l'emphase devrait être mise sur la reconnaissance des bienfaits de ces activités (Environics International, 1998).

### Que peuvent faire les communautés locales pour appuyer le transport actif?

Pour réaliser sa planification stratégique du transport actif, la ville de Moncton s'est inspirée d'exemples de développement du transport actif dans d'autres villes. Cette pratique lui a permis de colliger les principaux facteurs de réussite de cette mise œuvre dont voici les plus significatifs (Collaborative Planning and design Inc, 2002).

On observe une certaine importance à mettre en œuvre des programmes de sensibilisation qui permettent aux utilisateurs d'apprendre comment utiliser et surtout comment partager les axes routiers afin d'assurer à tous les usagers un accès sécuritaire et ce, de manière créative. On peut citer l'exemple des *Naked Streets*, concept inventé par l'ingénieur néerlandais Hans Monderman qui prône l'abolition de la signalisation routière. Cet ingénieur a remarqué que les différents types de signalisation permettant de réglementer la circulation ne peuvent empêcher les embouteillages.

Selon ce modèle, les piétons, cyclistes et automobilistes qui ne sont pas soumis à une réglementation se regardent et sont attentifs à la circulation, ce qui leur permet de se réglementer par eux-mêmes.

Des véhicules médiatiques variés notamment les journaux locaux ou les bulletins de quartiers doivent être utilisés afin de rejoindre toute la population.

Toujours dans la même optique, on note que l'aménagement de parcours récréatifs permet de sensibiliser la population à l'utilisation des parcours de transport actif futurs pour des raisons et des destinations variées.

Dans un cadre de promotion du transport actif, des outils concrets peuvent être créés : supports à bicyclette, enseignes de rue pour l'orientation et l'information des utilisateurs, enseignes sur les transports en commun pour sensibiliser à la sécurité et au transport actif, etc.

Les infrastructures actuelles locales doivent être adaptées ou construites en fonction des besoins des utilisateurs des multiples modes de transport et non simplement pour un seul type d'usagers afin d'améliorer les relations entre les individus.

Les réseaux doivent être déterminés à l'échelle de la ville, mais aussi à l'échelle des quartiers. En effet, afin de sensibiliser une grande partie de la population à pratiquer ces modes de transport, il importe qu'une majorité de résidents ait un accès facile et sécuritaire au trajet « actif ».

Des réseaux de transport spécifiques au transport actif c'est-à-dire qui soient pratiques, sécuritaires et agréables, peuvent être construits pour relier les zones résidentielles et commerciales, mais également pour relier l'accès aux parcs et sentiers à partir des réseaux routiers actuels.

Des équipements comme l'éclairage, les feux de circulation, la largeur des trottoirs et autres équipements favorisant la sécurité et la commodité peuvent être utilisés.

Des partenariats et des tables de concertation, entre les différents services de la ville qui sont en lien avec ce mode de transport (notamment l'aménagement du territoire, le développement économique, le transport, le loisir, etc.), doivent être constitués pour des raisons pratiques, mais également financières afin d'optimiser le développement de ces parcours.

Dans leur planification, les villes doivent prendre aussi en considération les caractéristiques de leur population respective comme l'âge, le sexe, le niveau de scolarité et de revenu des personnes qui influencent les pratiques de ces modes de transport. La grandeur de la communauté a aussi beaucoup d'importance. En effet, plus la communauté est grande et plus les sentiers, pistes et espaces verts permettent aux gens de se déplacer à bicyclette ou à pied, en guise de loisir ou de moyen de transport.

La sécurité est un facteur préoccupant pour les personnes qui utilisent les modes de transport actif. C'est pourquoi cette dimension doit se retrouver dans la planification. Elle importe davantage aux personnes qui se déplacent à vélo qu'à celles qui utilisent la marche. Cette importance varie en fonction de l'âge et du revenu, mais aussi en fonction de l'envergure de la communauté. Dans les plus petites communautés, où l'intensité de la circulation automobile est plus faible, la sécurité est moins considérée comme primordiale puisque les dangers apparaissent moins nombreux. Cependant, dans les plus grandes communautés où l'on retrouve des centres urbains et une concentration plus forte d'automobiles, les utilisateurs du transport actif accordent plus d'importance à ces facteurs qu'ils rencontrent dans la vie quotidienne.

### Références

Collaborative Planning and Design Inc. (2002). *Plan de transport actif de la Ville de Moncton*. Ville de Moncton [www.moncton.org](http://www.moncton.org)

Ministère des Finances du Québec (2005). *Budget 2005-2006 : Points saillants*. Ministère des Finances du Québec. [http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/budget/2005-2006/fr/pdf/points\\_saillants.pdf](http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/budget/2005-2006/fr/pdf/points_saillants.pdf)

Ministère du Transport de la Nouvelle-Zélande (2005). *Getting There on Foot, by Cycle. A Strategy to Advance Walking and Cycling in New Zealand transport*. Ministère du Transport de la Nouvelle-Zélande. Site Web du ministère du Transport de la Nouvelle-Zélande. <http://www.transport.govt.nz>  
<http://www.transport.govt.nz/downloads/getting-there.pdf>

Société de l'Assurance Automobile du Québec (2005). Site Web de la Société de l'Assurance Automobile du Québec. <http://www.saaq.gouv.qc.ca>  
[http://www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/bilan\\_routier\\_03/index.html](http://www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/bilan_routier_03/index.html)

Vert l'action (2000). *Arguments en faveur du transport actif*. Ottawa : Vert l'action.

Environics International (1998). *Étude nationale sur le transport actif en 1998 : Rapport sommaire*. Ottawa : Vert l'action.

Volume 2 / Numéro 16 Avril 2005

**Observatoire  
québécois  
du loisir**

3351 boul. des Forges  
C.P. 500  
Trois-Rivières, Québec  
G9A 5H7

Téléphone : (819) 376-5011 #3451  
Télécopieur : (819) 373-1988  
Courriel : [oql@uqtr.ca](mailto:oql@uqtr.ca)  
<http://oql.uqtr.ca>

En collaboration avec



Conseil  
québécois  
du  
LOISIR



Laboratoire en loisir  
et vie communautaire

Éducation,  
Loisir et Sport



Association québécoise  
du loisir municipal