



**SECTION C: POLITIQUES DE SOUTIEN  
EN ENVIRONNEMENT PHYSIQUE  
FAVORISANT L'ACTIVITÉ PHYSIQUE**



## Introduction

Les stratégies d'activité physique selon la population incluent des initiatives pour créer des politiques et des environnements physiques qui appuient plus l'activité. Les approches écologiques qui incluent les aspects sociaux, politiques et environnementaux, en plus des approches individuelles traditionnelles, sont importantes car elles peuvent affecter une plus grande partie de la population comparativement aux stratégies ciblant seulement les personnes à risque. Les exemples de stratégies au niveau de politiques et physiques peuvent inclure : plus de pistes et voies de marche et de bicyclette, améliorées et en plus grand nombre; des zones mixtes d'utilisation des terres; assurer que les nouveaux développements ou que les modifications apportées à l'infrastructure incluent des occasions pour être actifs (par ex. parcs, pistes, éclairage, espace vert, terrains de jeux, etc.) et des politiques pour faire en sorte que les édifices publics soient équipés de manière adéquate pour offrir des options pour favoriser l'activité, comme des affiches dans les escaliers, des râteliers pour les bicyclettes, des salles adéquates pour se changer ou des douches. Le Task Force on Community Preventive Services of the Centers for Disease Control and Prevention des États-Unis a mené des études systématiques sur les interventions d'activité physique au niveau communautaire<sup>3</sup>. L'une de ces six interventions recommandées ou fortement recommandées comme élément efficace était la *création ou l'amélioration d'accès vers les endroits où l'on peut être actif*, combinée aux activités de diffusion de l'information.

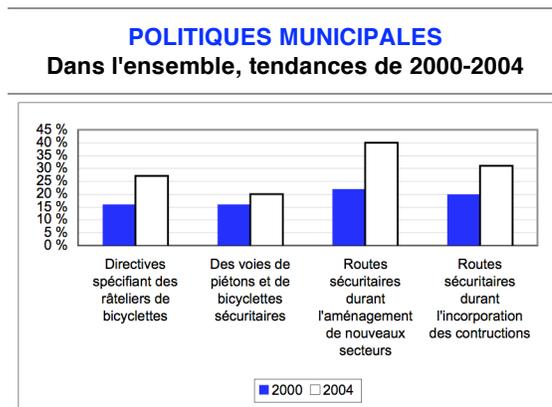
Cette section examine l'adoption de politiques municipales pour assurer des occasions pour les résidents d'être actifs dans la communauté, des ententes de partage d'installations dans la communauté, des incitatifs ou des prix pour la participation à l'activité physique, la disponibilité d'un système de transport public qui favorise l'activité physique et la disponibilité d'aménagements et d'installations dans la communauté pour que les résidents soient actifs. Ces facteurs sont examinés par région et taille de la communauté en plus de par les tendances avec les données recueillies en 2000. Aux fins de ces analyses, les petites villes sont celles qui ont de 1 000 à 9 999 résidents, celles de taille moyenne ont 10 000 à 99 999 résidents et les municipalités plus larges comptent plus de 100 000 résidents.

## Politiques municipales à l'appui de l'activité physique

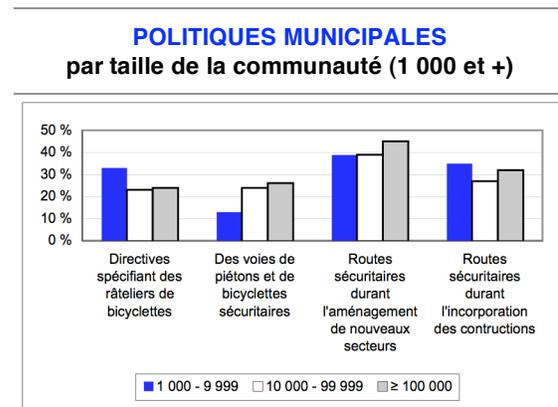
**Villes (1 000 résidents et +)** Il y a un certain nombre de moyens pour les municipalités d'assurer des politiques d'infrastructure à l'appui de l'activité physique. Les données de ce sondage révèlent une faible proportion de municipalités incorporant ces types de politiques. Par exemple, un peu plus d'un quart des municipalités indiquent avoir des directives spécifiant des râteliers de bicyclettes dans les édifices publics. En plus, 20 % des municipalités indiquent avoir des politiques exigeant des voies de piétons et de bicyclettes sécuritaires en réaménageant les communautés actuelles. Une grande partie (40 %) ont des politiques pour assurer l'incorporation de voies sans danger pour les piétons et les bicyclettes dans l'aménagement de nouveaux secteurs et 31 % des municipalités exigent l'incorporation de telles voies dans la reconstruction des routes. Les petites municipalités sont plus susceptibles que les municipalités de taille moyenne d'assurer la présence de râteliers de bicyclettes disponibles dans les édifices publics. Les municipalités plus larges sont un peu plus susceptibles que celles de taille moyenne et petite de mettre en place de politiques en termes de routes sécuritaires lorsqu'on aménage de nouvelles terres.

**Région** Comparativement à l'ensemble des municipalités canadiennes, les municipalités du Québec sont les plus susceptibles de rapporter qu'elles ont des directives spécifiant la présence de râteliers de bicyclettes disponibles dans les édifices publics. Les municipalités de l'Ouest du Canada sont un peu plus susceptibles de rapporter des politiques assurant la sécurité des piétons et des bicyclettes sur les routes dans l'aménagement de nouvelles sections

**Tendances** Il y a eu une augmentation de la proportion de municipalités rapportant avoir des directives spécifiant la disponibilité de râteliers de bicyclettes dans les édifices publics au cours de la période de 5 ans de 2000 à 2004<sup>5</sup>. Bien qu'il n'y ait pas de changement au cours des 5 dernières années quant à la proportion de municipalités rapportant des politiques pour des voies de piétons ou de bicyclette sécuritaires en rénovant les communautés actuelles, il y a une augmentation du nombre de municipalités indiquant des politiques pour faire en sorte qu'on puisse marcher et faire de la bicyclette en sécurité en aménageant de nouveaux secteurs ou en reconstruisant les routes. En 2000, le pourcentage de municipalités indiquant la présence de politiques quant aux râteliers de bicyclettes et les voies sécuritaires pour les piétons et les bicyclettes dans la reconstruction des routes a augmenté avec la taille des communautés; par contre, en 2004, les petites municipalités sont plus susceptibles de rapporter ces politiques que les municipalités de taille moyenne.



Sondage des municipalités canadiennes en 2004, ICRCP



Sondage des municipalités canadiennes en 2004, ICRCP

## Ententes de partage des installations récréatives et de sport locales

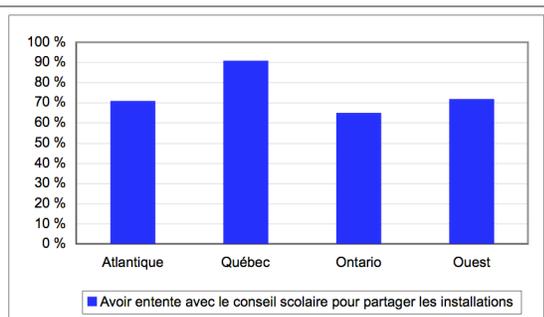
**Villes (1 000 résidents et +)** Un sujet précédent a révélé, qu'en pratique, la majorité des municipalités (86 %) travaillent avec les écoles pour essayer d'encourager les personnes à être plus actives. En outre, la plupart des municipalités (76 %) rapportent avoir des ententes avec un conseil scolaire local ou plus quant au partage des installations scolaires ou municipales; et la proportion de telles ententes augmente avec l'augmentation de la taille de la municipalité. Donc, les petites municipalités sont un peu moins susceptibles que celles de taille moyenne, qui à leur tour sont un peu moins susceptibles que les larges municipalités d'indiquer qu'il existe une telle entente dans leur communauté.

**Région** Plus de neuf municipalités du Québec sur dix indiquent avoir des ententes avec au moins un conseil scolaire local quant à l'utilisation des installations scolaires ou municipales; elles sont donc les plus susceptibles de rapporter ce fait. Les municipalités de la région Atlantique sont *un peu moins* susceptibles et celles de l'Ontario sont *moins* susceptibles que l'ensemble des municipalités du Canada d'indiquer avoir une entente sur l'utilisation partagée des installations avec les écoles.

**Plus petites communautés (< 1,000)** Les communautés de moins de 500 résidents sont beaucoup moins susceptibles que les communautés comptant une population de 500 à 999 de dire qu'elles ont des ententes avec les conseils scolaires locaux pour l'utilisation partagée des installations.

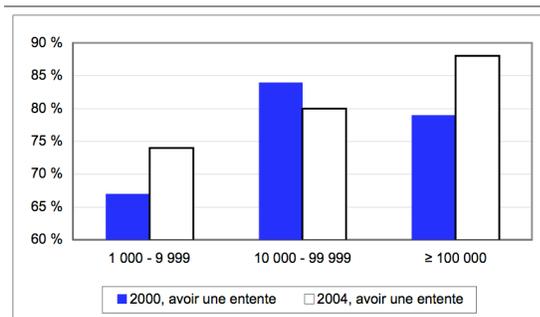
**Tendances** Il n'y a eu, dans l'ensemble, aucun changement quant au nombre de municipalités qui ont des politiques d'utilisation partagée d'installations scolaires ou municipales avec les conseils scolaires locaux entre 2000 et 2004<sup>5</sup>. En 2000, une plus faible proportion de petites municipalités ont rapporté des politiques assurant ces types d'ententes comparativement aux municipalités de tailles moyenne et plus large. Par contre, en 2004, la tendance a changé et la proportion de municipalités indiquant avoir des ententes d'usage partagé a augmenté avec l'augmentation de la taille de la communauté.

### ENTENTES DE PARTAGE D'INSTALLATIONS par région



Sondage des municipalités canadiennes en 2004, ICRCP

### ENTENTES DE PARTAGE D'INSTALLATIONS Tendances par taille de la communauté, 2000-2004



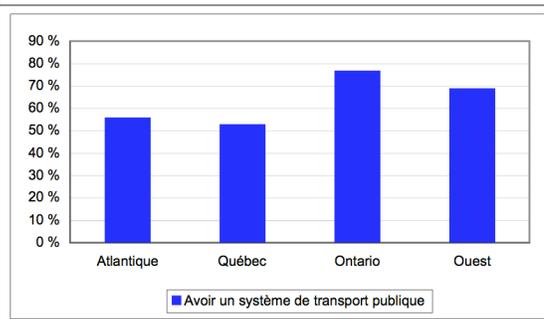
Sondage des municipalités canadiennes en 2004, ICRCP

## Le transport en commun appuie la marche et la bicyclette

**Villes (1 000 résidents et +)** La majorité des municipalités canadiennes (65 %) ont en place un système de transport en commun dans la communauté. En outre, à peine une municipalité sur cinq offre des porte-bicyclettes ou des porte-skis sur les autobus ou autres véhicules de transport en commun. La disponibilité d'un système de transport en commun augmente avec l'augmentation de taille de la municipalité. Donc, les petites municipalités sont beaucoup moins susceptibles que celles de taille moyenne de rapporter avoir un système de transport en commun, et seulement 35 % indiquent avoir ce type d'infrastructure. Presque toutes les communautés à population de plus de 100 000 (95 %) ont un transport en commun disponible pour leurs citoyens.

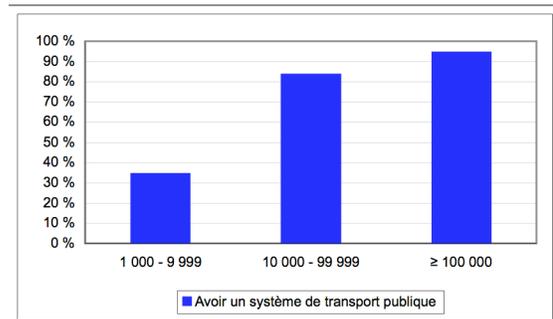
**Région** Les municipalités du Québec sont moins susceptibles d'indiquer avoir un système de transport en commun, tandis que celles de l'Ontario sont plus susceptibles de rapporter en avoir un. Comparativement à l'ensemble des municipalités canadiennes, celles de l'Ouest sont plus susceptibles de fournir des porte-bicyclettes ou des porte-skis sur leurs autobus ou véhicules de transport en commun.

**SUPPORTS DU TRANSPORT EN COMMUN  
par région**



Sondage des municipalités canadiennes en 2004, ICRCP

**SUPPORTS DU TRANSPORT EN COMMUN  
par taille de la communauté (1 000 et +)**



Sondage des municipalités canadiennes en 2004, ICRCP

## Endroits pour marcher et faire de la bicyclette – pistes de bicyclettes sur les routes

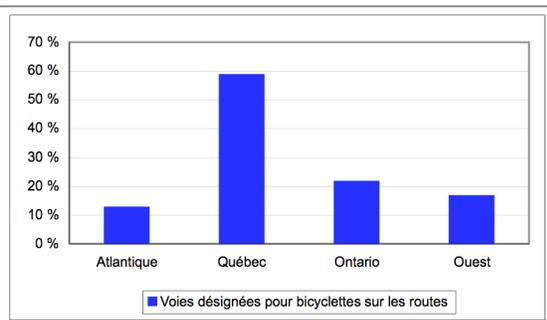
**Villes (1 000 résidents et +)** La majorité des municipalités indiquent ne pas avoir de voies désignées pour les bicyclettes sur les routes. Parmi les municipalités (30 %) indiquant la présence de telles voies, à peine un peu plus du quart indiquent que ces voies sont entretenues pendant les mois d'hiver. Plus la municipalité est large et plus le pourcentage de rapport de la présence de voies désignées pour les bicyclettes sur les routes augmente. Donc, les petites municipalités sont moins susceptibles que celles de taille moyenne, qui à leur tour sont moins susceptibles que les grandes municipalités d'indiquer avoir des voies désignées pour les bicyclettes sur les routes dans leur communauté.

**Région** Comparativement à toutes les municipalités canadiennes, celles du Québec sont plus susceptibles d'avoir des voies désignées pour les bicyclettes sur les routes, et presque trois communautés sur cinq indiquent en avoir. Par contre, les municipalités de l'Ontario et de l'Ouest du Canada sont moins susceptibles de rapporter en avoir. Les municipalités de l'Ouest sont plus susceptibles que les autres municipalités canadiennes dans leur ensemble d'indiquer que ces voies sont entretenues pendant les mois d'hiver.

**Plus petites communautés (< 1,000)** Les voies de bicyclettes désignées ne prédominent pas dans les très petites communautés. En effet, moins de 10 % des très petites communautés indiquent en avoir.

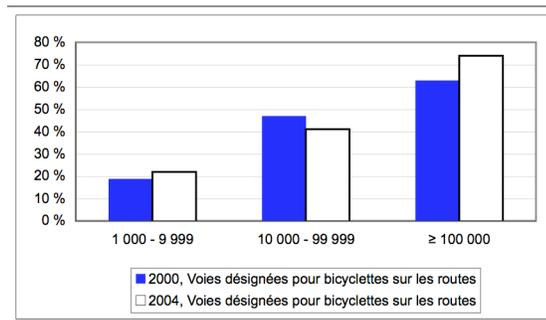
**Tendances** La proportion des municipalités indiquant avoir des voies désignées pour les bicyclettes sur les routes était stable au cours des 5 dernières années<sup>5</sup>. L'augmentation linéaire apparaissant entre le pourcentage de municipalités rapportant la disponibilité de telles voies et l'augmentation des tailles des municipalités en 2004 était aussi évidente en 2000. Le pourcentage des municipalités qui entretiennent ces voies pendant les mois d'hiver est un peu tombé au cours de la période de 5 ans..

**DISPONIBILITÉ DE VOIES POUR LES BICYCLETES SUR LES ROUTES par région**



Sondage des municipalités canadiennes en 2004, ICRCP

**DISPONIBILITÉ DE VOIES POUR LES BICYCLETES SUR LES ROUTES tendances par taille de la communauté, 2000-2004**



Sondage des municipalités canadiennes en 2004, ICRCP

## Endroits pour marcher et faire de la bicyclette – pistes et voies hors route

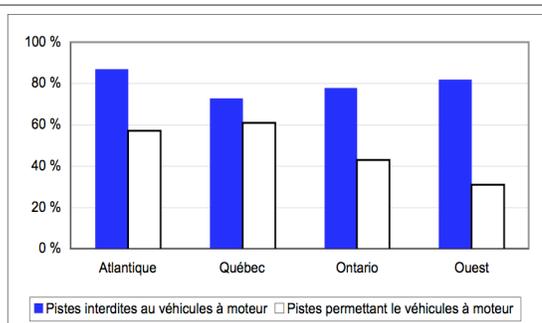
**Villes (1 000 résidents et +)** Presque 80 % des municipalités indiquent avoir des pistes et des voies à usage multiple pour la marche, la bicyclette, le patin à roues alignées, le ski de fond et ainsi de suite disponibles dans leur communauté et ces endroits sont *interdits* aux véhicules à moteur. Parmi les municipalités indiquant la présence de telles voies et pistes, presque la moitié (48 %) rapportent que ces voies sont entretenues pendant les mois d'hiver. En outre, 45 % des municipalités rapportant ces pistes à usage multiple *permettent* aussi leur utilisation par des véhicules à moteur et de celles-ci, 70 % indiquent que ces voies sont entretenues pendant les mois d'hiver. Les petites municipalités sont les moins susceptibles de rapporter la présence de pistes à usage multiple où la circulation des véhicules à moteur n'est pas permise, mais elles sont un peu plus susceptibles que les municipalités de taille moyenne d'indiquer avoir des pistes où l'on permet l'utilisation de véhicules à moteur.

**Région** Comparativement aux municipalités canadiennes en général, les municipalités de la région Atlantique sont un peu *plus* susceptibles de rapporter la disponibilité de pistes à usage multiple où les véhicules à moteur ne sont pas permis. Les municipalités de la région Atlantique et du Québec sont plus susceptibles d'indiquer avoir des pistes à usage multiple qui ne permettent pas les véhicules à moteur, tandis que les municipalités de l'Ouest sont moins susceptibles de le faire. Par contre, les municipalités de la région Atlantique et de celle de l'Ouest sont moins susceptibles, tandis que celles du Québec et de l'Ontario sont plus susceptibles, de rapporter l'entretien des pistes partagées avec les véhicules à moteur durant les mois d'hiver comparativement au taux national.

**Plus petites communautés (< 1,000)** Les municipalités de moins de 500 résidents sont moins susceptibles que celles comptant une population de 500 à 999 de rapporter avoir des pistes à usage multiple où les véhicules à moteur sont interdits. La même relation existe lorsqu'on examine les pistes à usage multiple qui ne permettent pas les véhicules à moteur.

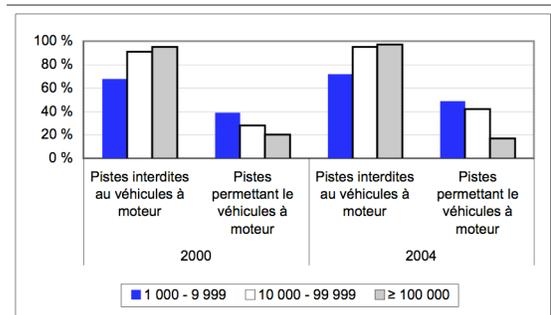
**Tendances** Le pourcentage de municipalités aux pistes à usage multiple interdisant la circulation des véhicules à moteur a un peu augmenté au cours des 5 dernières années<sup>5</sup>. Par contre, il n'y a pas de différences au cours de cette période au niveau des taux de pistes permettant la circulation des véhicules à moteur. Le résultat à l'effet que les municipalités de tailles moyenne et plus larges sont plus susceptibles que les plus petites d'indiquer la disponibilité de pistes interdisant la circulation des véhicules à moteur est apparu pour la première fois en 2000 et se poursuit en 2004. Le pourcentage des municipalités qui entretiennent ces deux types de pistes pendant les mois d'hiver est un peu tombé au cours de la période de 5 ans.

**DISPONIBILITÉ DE PISTES ET VOIES**  
par région



Sondage des municipalités canadiennes en 2004, ICRCP

**DISPONIBILITÉ DE PISTES ET VOIES**  
Tendances par taille de la communauté, 2000-2004



Sondage des municipalités canadiennes en 2004, ICRCP

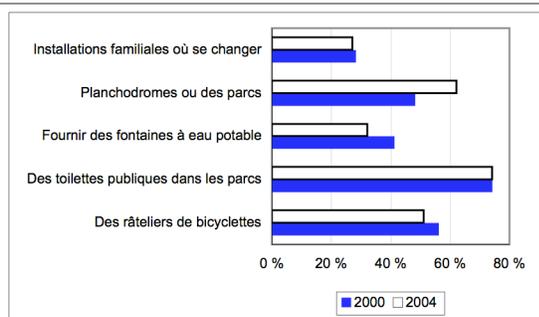
## Aménagements à l'appui de l'activité physique

**Villes (1 000 résidents et +)** Un peu plus de la moitié des municipalités (51 %) indiquent avoir des râteliers de bicyclettes disponibles dans les édifices municipaux. Près des trois quarts des municipalités (74 %) indiquent fournir des toilettes publiques dans les parcs et 32 % indiquent aussi fournir des fontaines à eau potable dans ces espaces verts. Qui plus est, 62 % ont des planchodromes ou des parcs disponibles pour leur utilisation par les citoyens et 36 % disent avoir un réseau bien relié de pistes, voies et trottoirs. Un autre 27 % de municipalités rapporte avoir des installations familiales où se changer. Dans l'ensemble, les petites communautés sont moins susceptibles que les plus larges de rapporter offrir l'un ou l'autre des aménagements indiqués précédemment à l'appui de l'activité physique dans leur communauté.

**Région** Les municipalités du Québec sont plus susceptibles que les autres d'indiquer avoir des fontaines à eau potable dans les espaces verts locaux. Les municipalités de l'Ontario sont un peu plus susceptibles que les autres d'offrir des installations familiales pour se changer et des toilettes dans les parcs. Les municipalités de la région Atlantique sont moins susceptibles que les autres de rapporter avoir des râteliers à bicyclettes disponibles dans les édifices publics, tandis que celles du Québec sont un peu plus susceptibles d'avoir ces aménagements. Les municipalités des régions Atlantique sont aussi un peu plus susceptibles d'avoir un réseau bien relié de pistes, voies et trottoirs, par contre, elles sont moins susceptibles que les autres d'avoir un planchodrome ou des terrains.

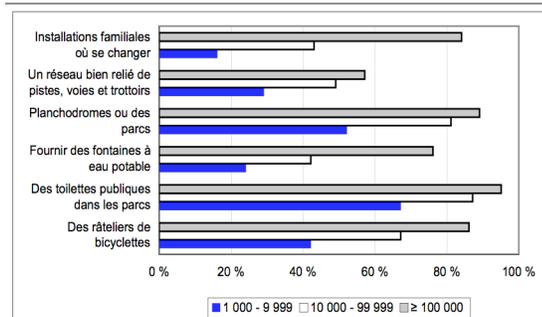
**Tendances** Au cours de la période de 5 ans entre 2000 et 2004<sup>5</sup>, il y a eu : une réduction de la proportion de municipalités rapportant la disponibilité de râteliers de bicyclettes dans les édifices publics et de fontaines à eau potable dans les parcs, une augmentation de la disponibilité des planchodromes ou terrains, et aucun changement en général dans la proportion d'ensemble des municipalités rapportant la disponibilité d'installations familiales de changement dans leur communauté<sup>5</sup>. En général, la disponibilité de tels aménagements augmente avec la taille de la communauté et cette tendance est apparente dans les deux périodes.

**AMÉNAGEMENTS À L'APPUI DE L'ACTIVITÉ PHYSIQUE dans l'ensemble, tendances de 2000-2004**



Sondage des municipalités canadiennes en 2004, ICRCP

**AMÉNAGEMENTS À L'APPUI DE L'ACTIVITÉ PHYSIQUE par taille de la communauté (1 000 et +)**



Sondage des municipalités canadiennes en 2004, ICRCP

## *Sommaire de la section*

La majorité des municipalités canadiennes comptant des populations de plus de 1 000 personnes au Canada ont un système de transport en commun en place. Par contre, 20 % de ces municipalités offrent des supports additionnels pour encourager l'activité physique et ce sur leur transport en commun en ajoutant des porte-bicyclettes ou porte-skis sur les véhicules de transport en commun.

La disponibilité d'autres caractéristiques d'aménagement urbain à l'appui de l'activité physique varie. Par exemple, 30 % des municipalités ont des voies de bicyclettes sur les routes, tandis que 80 % des municipalités indiquent la présence de pistes et voies à usage multiple pour l'activité physique qui interdit la présence de véhicules à moteur et 45 % ont des pistes à usage multi partagées avec ces véhicules. La disponibilité d'aménagements de soutien à l'activité physique varie aussi beaucoup. Par exemple,

- 27 % de municipalités rapportent avoir des installations familiales où se changer;
- 32 % ont des fontaines à eau potable dans les espaces verts;
- 36 % ont un réseau bien relié de pistes, voies et trottoirs;
- 51 % ont des râteliers de bicyclettes dans les édifices municipaux;
- 62 % ont des planchodromes ou des parcs disponibles; et
- 74 % ont des toilettes publiques dans les parcs.

En général, les petites municipalités sont beaucoup moins susceptibles que les plus larges d'indiquer la disponibilité de tous ces types d'infrastructure à l'appui de l'activité.

## *Discussion, implications et recommandations*

En dépit des avantages de la bicyclette comme mode de transport durant les heures de loisir et à des fins utilitaires, y compris l'économie d'énergie, les réductions de pollution et de congestion sur les routes, les avantages économiques et de santé<sup>15</sup>, en pratique, il n'y a que très peu de municipalités qui rapportent avoir des voies désignées pour les bicyclettes sur les routes. Il semble donc y avoir encore un écart remarquable entre la politique et la pratique comme un autre sujet de ce rapport a indiqué soit entre 20 et 40 % des municipalités qui ont des politiques en place exigent des voies sans danger pour les piétons et les bicyclettes en réaménageant les communautés actuelles, en développant de nouvelles sections et en reconstruisant les routes. En effet, pour la politique et la pratique, l'engagement de fournir des routes sans danger semble être plus présent dans les plus larges municipalités. Ceci fait du sens, puisque les larges communautés peuvent avoir une densité de population plus élevée que les plus petites et donc elles peuvent encourager la marche et la bicyclette à des fins utilitaires ou de navette dans le cadre d'un plan pour créer des communautés durables, elles peuvent aussi avoir des besoins plus importants de gestion de la circulation et des niveaux plus élevés de circulation où il serait préférable de séparer les bicyclettes des automobiles sur les routes. Les facteurs à considérer en offrant une infrastructure de soutien pour la marche et la bicyclette incluent fournir des routes de bicyclette et de marche sans danger bien reliées, des privilèges réservés aux bicyclettes dans la circulation comme des feux de signalisation pour les bicyclettes, permettre le transport des bicyclettes dans les systèmes de transport en commun, fournir des râteliers de bicyclettes sécuritaires et un rangement dans la communauté et dans les installations au détail en plus de fournir des endroits où se changer dans le milieu de travail ou dans les écoles.

La majorité des municipalités indiquent avoir des pistes et des voies à usage multiples qui peuvent servir aux activités physiques, mais il est plus probable de les trouver dans les municipalités plus larges. La recherche indique que la circulation sur les pistes est plus élevée dans les quartiers à plus forte densité de population<sup>16</sup> et le fait d'être près des pistes augmente la

possibilité d'activité physique.<sup>17,18</sup> Les données reproduisent les résultats que l'on retrouve dans la population en général puisque les Canadiens sont au courant de la présence de ces pistes, mais les résidents des plus petites communautés sont moins susceptibles de rapporter qu'il y a de *nombreuses* pistes dans leur communauté et beaucoup plus susceptibles de ne pas être *satisfaits du tout* du nombre de pistes au niveau local. D'autres sujets dans ce rapport indiquent aussi que les petites communautés sont moins susceptibles d'indiquer que *plus* de pistes et d'installations aideraient leurs résidents à devenir plus actifs et à percevoir l'activité physique comme une importante priorité pour leur ordre du jour. Les résidents de ces communautés sont insatisfaits des occasions d'activité dans leur propre communauté, il est donc important de trouver des moyens de promouvoir l'activité physique pour ces résidents tout en se rappelant les ressources limitées au niveau municipal. Ces ressources peuvent inclure les écoles, l'utilisation d'installations non désignées d'activité physique (par ex. les salles communautaires dans les églises) et la promotion de l'activité physique par les journaux locaux ou les babillards communautaires. L'établissement de pistes pour la marche dans les communautés plus petites ou rurales pourrait être un moyen assez bon marché d'encourager l'accès à l'activité physique dans ces plus petites communautés.<sup>19</sup> Il est important de se pencher un peu plus sur ces questions pour comprendre les obstacles rapportés par les résidents des communautés plus petites ou rurales. Par exemple, les inquiétudes en termes de "circulation" dans les milieux ruraux peuvent découler non du nombre de véhicules mais plutôt de la vitesse, du fait qu'il n'y a pas de trottoirs et que les personnes sont donc forcées de marcher dans la rue. Les perceptions de manque de sécurité pourraient aussi ne pas découler des crimes dans les rues, mais plutôt du manque d'éclairage sur de nombreuses routes rurales empêchant les gens de se sentir en sécurité en marchant sur les routes ou les pistes le soir. Il faudrait pousser plus loin l'exploration des obstacles de ces résidents et cela serait requis..

Les municipalités plus larges sont beaucoup plus susceptibles de rapporter la présence d'un système de transport en commun dans leur communauté. Ceci reflète en effet la recherche existante sur la population en général et bien que 62 % des adultes soient d'accord dans une certaine mesure que leur maison se trouve à 10 ou 15 minutes de marche d'un arrêt du transport en commun, les résidents des municipalités plus larges sont 10 fois plus susceptibles d'indiquer être *fortement* d'accord avec cette déclaration<sup>4</sup>. En outre, une municipalité sur cinq rapport fournir des porte-bicyclettes sur les véhicules de transport en commun pour favoriser la navette active. Les études ont montré que les personnes qui vivent dans des communautés où l'on peut marcher plus facilement (près des destinations, niveau plus élevé de raccords des routes) sont plus actives et ont moins d'excès de poids que les personnes dans les communautés où l'on peut moins marcher.<sup>20,21,22,23,24</sup> Il y a des preuves qui montrent que le pourcentage total de déplacements en marchant, à bicyclette et avec le transport en commun est inversement proportionnel aux taux d'obésité. Ces résultats considérés ensemble laissent suggérer que les politiques favorisant ces modalités (individuellement ou combinées, par, entre autres, les porte-bicyclettes sur les autobus) pour la navette quotidienne peuvent aider à augmenter les niveaux d'activité physique de la population tout en aidant à combattre les taux croissants d'obésité de ce pays.