

Effet de la législation sur la sécurité routière et le transport actif des enfants en Californie

Source

Boarnet MG et coll. (2005) **Evaluation of the California Safe Routes to School Legislation. Urban form changes and children's active transportation to school.** *Am J Prev Med* 28(2S2):134-40.

En 2001, moins de 16 % des Américains de 5 à 15 ans marchaient ou utilisaient leur vélo pour se rendre à l'école, comparativement à 48 % il y a trente ans.

La Californie est le premier État américain à avoir mis en place des programmes pour améliorer la sécurité des jeunes qui ont adopté un mode de transport actif. Le programme *California Safe Routes to School* fournit des fonds pour améliorer l'environnement physique près des écoles afin de promouvoir le transport actif et d'augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes. Il comporte trois types d'interventions :

1. l'éducation des parents, des enfants et des usagers de la route;
2. l'application de la Loi sur l'achalandage routier;
3. des améliorations à l'environnement physique (travaux routiers).

Le but de cette étude était d'analyser, dans le contexte du programme de sécurité routière, le lien entre les changements apportés à l'environnement et le mode de transport des jeunes. Les chercheurs ont :

- envoyé aux parents des questionnaires sur les habitudes de déplacement de leurs enfants à la suite des changements apportés à l'environnement physique; 862 questionnaires ont été remplis et retournés;
- observé l'achalandage routier;
- estimé le nombre de piétons près du site;
- analysé l'aménagement urbain dans un périmètre de 400 mètres autour de l'école.

Résultats

Les résultats sont divisés en deux catégories : A) le site du programme de sécurité routière était sur le chemin menant à l'école et B), il ne l'était pas.

1. Catégorie A) : 15,4 % des enfants marchaient ou utilisaient davantage leur vélo; 67,1 % n'avaient pas changé leurs habitudes; 17,5 % marchaient ou utilisaient moins leur vélo.

2. Catégorie B) : 4,3 % des enfants marchaient ou utilisaient davantage leur vélo; 77,1 % n'avaient pas changé leurs habitudes; 18,6 % marchaient ou utilisaient moins leur vélo.
3. Au total, 10,6 % des enfants ont davantage marché ou utilisé leur vélo; 71,5 % n'ont pas changé leurs habitudes; 18,0 % ont moins utilisé leur vélo ou marché.
4. Les enfants qui ont privilégié le transport actif :
 - A) Ceux qui passaient par le site ont expliqué leur choix par les améliorations apportées aux trottoirs (17,0 %), aux passages pour piétons (12,1 %) et au contrôle de la circulation routière (15,9 %).
 - B) Les raisons données par ceux qui ne passaient pas par le site ont été, par ordre d'importance, les passages pour piétons (5,6 %), le contrôle de la circulation routière (4,2 %) et la présence de trottoirs (3,2 %).

Fait surprenant, plus de parents ont rapporté que leurs enfants ont moins choisi un mode de transport actif à la suite des améliorations apportées à l'environnement que l'inverse. Ces résultats pourraient être expliqués en partie par la grande médiatisation de l'enlèvement d'un enfant se rendant à l'école pendant la période où ont été distribués les questionnaires. L'élément important reste la perception des parents concernant la sécurité de leurs enfants.

Il semble cependant que des changements apportés à l'environnement bâti puissent influencer sur le mode de transport des enfants, notamment l'aménagement de trottoirs et de passages pour piétons ainsi qu'un meilleur contrôle de la circulation.

Marie-Pierre Arsenault et Guy Thibault