

## Favoriser le transport actif

### Une population sédentaire

Au Québec :

- Seulement 35,4 % des adultes atteignent le niveau recommandé d'au moins 30 minutes d'activité d'intensité modérée par jour<sup>1</sup>.
- Chez les 6 à 11 ans, 50 % des filles et 25 % des garçons n'atteignent pas le niveau d'activité physique recommandé de 60 minutes par jour<sup>2</sup>.
- Chez les 12 à 17 ans, 65 % des filles et 48 % des garçons font moins de 60 minutes d'activité physique par jour<sup>3</sup>.

Or, la sédentarité est un facteur de risque pour l'obésité qui est largement documenté. De plus, indépendamment du niveau d'activité physique, la sédentarité est liée à des risques de santé physique et mentale<sup>4</sup>.

### Le transport actif, c'est...

- La marche, le vélo, le patin à roues alignées, la planche à roulettes, etc.
- Une façon simple et accessible d'augmenter les niveaux d'activité physique et, par le fait même, de réduire les taux d'obésité.

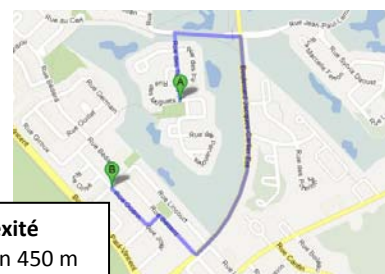
### L'aménagement urbain : un problème

Alors que les problèmes de poids et les taux d'obésité augmentent de manière alarmante, on constate que la popularité de l'automobile comme moyen de transport a largement dépassé la marche et le vélo<sup>5</sup> et que, depuis 30 ans, les enfants marchent de moins en moins pour aller à l'école. Ce phénomène s'explique en grande partie par l'aménagement de nos villes.

- Une faible mixité, une faible densité, une absence de centre-ville et une faible connexité des rues favorisent la prévalence d'excès de poids<sup>6</sup>.
- Dans les secteurs où plus de 95 % des gens vont au travail en voiture, 54 % de la population affiche un excès de poids<sup>7</sup>.
- Chaque tranche supplémentaire de 60 minutes par jour passées en voiture, comme conducteur ou passager, correspond à une hausse de 6 % de la probabilité d'être obèse<sup>8</sup>.
- Les adultes qui ne se rendent pas au travail à vélo présentent un taux de mortalité de 40 % supérieur à ceux qui s'y rendent à vélo<sup>9</sup>.
- Près du tiers des Québécois (31 %) ont indiqué que le temps consacré à leurs déplacements entre la maison et le travail empiète sur le temps qu'ils aimeraient dédier à l'activité physique<sup>10</sup>.



**Forte densité et bonne connexité**  
Distance à vol d'oiseau : Environ 450 m  
Distance à parcourir : 650 m



**Faible densité et peu de connexité**  
Distance à vol d'oiseau : Environ 450 m  
Distance à parcourir : 2 100 m

## L'aménagement urbain : une solution

Si nos comportements sont en partie déterminés par notre propre motivation, l'environnement (physique comme social) dans lequel nous vivons influence grandement notre décision d'être actifs ou non. Ainsi, le **design urbain**, le **système de transport** et l'**occupation du sol** ont des effets sur l'obésité<sup>11</sup>.

- Les quartiers densément construits, où plusieurs commerces et services sont présents et où la connexité des rues facilite des déplacements à pied continus, favorisent la pratique de transports actifs<sup>12</sup>.
- Chaque kilomètre parcouru à pied sur une base quotidienne est associé à une diminution de presque 5 % de la probabilité d'être obèse<sup>13</sup>.
- La présence de trottoirs, de sentiers pédestres et de pistes cyclables augmente la pratique d'activité physique et particulièrement durant les transports<sup>14</sup>.
- Les aînés des quartiers bien pourvus en services marchent plus<sup>15</sup>.
- Les personnes qui utilisent le transport en commun marchent en moyenne 19 minutes par jour et environ le tiers marche plus de 30 minutes par jour<sup>16</sup>.
- La présence de trottoirs et de destinations à distance de marche est associée à un plus grand volume d'activité physique chez les enfants, alors que les risques liés à la circulation et les intersections non sécuritaires sont associés à une activité physique moindre<sup>17</sup>.
- En assurant une proximité entre la population et les services éducatifs, on permettrait à un plus grand nombre d'enfants et de parents d'avoir la possibilité de se rendre à l'école ou à la garderie à pied ou à vélo, et ainsi d'effectuer jusqu'à 24 minutes d'activité physique quotidienne<sup>18</sup>.
- Les résidents des quartiers aménagés pour la marche font entre 35 et 45 minutes d'activité physique d'intensité modérée de plus par semaine que les gens de milieu socioéconomique similaire habitant des quartiers peu favorables à la marche. Ils sont aussi moins enclin à souffrir d'embonpoint ou d'obésité<sup>19,20,21</sup>.

**« Partout dans le monde, le pourcentage du nombre de marcheurs et de cyclistes réguliers est inversement proportionnel au taux d'obésité. »<sup>22</sup>**

## Sécurité d'abord!

Pour de nombreuses familles canadiennes, le risque d'accident est perçu comme étant si élevé qu'il est tout simplement préférable de ne pas aller à l'école à pied ou à vélo<sup>23</sup>. Effectivement, dans les quartiers perçus comme étant sécuritaires par les parents, les enfants auraient cinq fois plus de chance de se rendre à l'école à pied et seraient moins enclins à l'embonpoint<sup>24</sup>.

## Des éléments d'un aménagement favorable au transport actif

- **Mixité du territoire** : présence de résidences, de commerces, d'écoles et d'industries sur un même territoire
- **Densité d'habitation** : présence de main-d'œuvre et de clients dans un même quartier favorisant ainsi le développement de commerces locaux et limitant le flot routier
- **Connexité du réseau routier** : présence de plusieurs routes alternatives et d'intersections minimisant la distance entre toutes les destinations possibles
- **Mesures d'apaisement de la circulation** : combinaison de mesures surtout physiques qui modifient le comportement des conducteurs et favorisent la sécurité des autres usagers de la route (ex : déviations de la voie, intersections surélevées, bollards, avancées de trottoirs, etc.)
- **Infrastructures de transport alternatif** : présence de pistes cyclables, de trottoirs, de supports à vélo, etc.

**L'aménagement du territoire a le privilège d'atteindre toute la population, peu importe l'âge, le sexe, les aptitudes physiques, l'origine ethnique et la situation économique<sup>25</sup>.**

### **Recommandation de la Coalition Poids**

**Les municipalités occupent un rôle stratégique dans la lutte à l'obésité et la prévention des maladies associées, car leurs interventions ont des impacts immédiats sur l'environnement et les modes de vie des citoyens. Déjà, plusieurs d'entre elles se sont engagées dans cette voie. Le gouvernement doit donc offrir aux municipalités les moyens, les connaissances et les ressources nécessaires pour réaliser leurs ambitions. La Coalition Poids invite donc les partis politiques à prioriser le réaménagement de l'environnement urbain comme stratégie pour lutter contre l'obésité et favoriser la santé. Des mesures favorables au transport actif devraient être mises en place, un rôle que les municipalités ne peuvent jouer sans l'appui du gouvernement provincial.**

<sup>1</sup> Source : [www.ecosante.fr](http://www.ecosante.fr) Données : Statistique Canada.

<sup>2</sup> Comité scientifique de Kino-Québec (2011). *L'activité physique, le sport et les jeunes – Savoir et agir*. Secrétariat au loisir et au sport, ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport, gouvernement du Québec. Repéré le 4 juin 2012 à [http://www.kino-quebec.gc.ca/publications/ActivitePhysique\\_LeSportEtLesJeunes\\_AvisCSKQ.pdf](http://www.kino-quebec.gc.ca/publications/ActivitePhysique_LeSportEtLesJeunes_AvisCSKQ.pdf)

<sup>3</sup> Comité scientifique de Kino-Québec (2011). *L'activité physique, le sport et les jeunes – Savoir et agir*. Secrétariat au loisir et au sport, ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport, gouvernement du Québec. Repéré le 4 juin 2012 à [http://www.kino-quebec.gc.ca/publications/ActivitePhysique\\_LeSportEtLesJeunes\\_AvisCSKQ.pdf](http://www.kino-quebec.gc.ca/publications/ActivitePhysique_LeSportEtLesJeunes_AvisCSKQ.pdf)

<sup>4</sup> Active Healthy Kids Canada (2011). *The Active Healthy Kids Canada report card 2011*. Repéré le 18 avril 2012 à [http://dvdqdas9jty7g6.cloudfront.net/reportcard2011/ahkc2011\\_shortform\\_eng\\_final.pdf](http://dvdqdas9jty7g6.cloudfront.net/reportcard2011/ahkc2011_shortform_eng_final.pdf)

<sup>5</sup> Lapierre, L., Després, C., Lewis, P., Le May, D. & Morency, C. (2009). *Atelier international sur le transport actif des enfants – Réflexions du Comité Organisateur*. Montréal : 24-25 septembre 2009.

<sup>6</sup> Institut national de santé publique du Québec. Direction du développement des individus et des communautés (2010). *L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids*. Gouvernement du Québec.

<sup>7</sup> Direction de la santé publique de Montréal (2006). *Le transport urbain, une question de santé. Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise*. Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. Québec.

<sup>8</sup> Direction de la santé publique de Montréal (2006). *Le transport urbain, une question de santé. Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise*. Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. Québec.

<sup>9</sup> Andersen, L. B, Schnohr, P., Schroll, M., Hein, H.O. (2000). All-cause mortality associated with physical activity during leisure time, work, sports, and cycling to work. *Arch Intern Med*. 2000;160:1621-1628

<sup>10</sup> Fondation des maladies du cœur du Canada (2011). *Le manque de temps vole plusieurs années de vie à la population canadienne*. Repéré le 19 décembre 2011 à [http://www.fmcoeur.com/site/c.nUXJ8MMIqE/b.7883565/k.C457/Le\\_manque\\_de\\_temps\\_vole\\_plusieurs\\_ann233es\\_de\\_vie\\_en\\_sant233\\_224\\_1\\_a\\_population\\_Canadienne.htm](http://www.fmcoeur.com/site/c.nUXJ8MMIqE/b.7883565/k.C457/Le_manque_de_temps_vole_plusieurs_ann233es_de_vie_en_sant233_224_1_a_population_Canadienne.htm)

<sup>11</sup> Bergeron, P. & Reyburn, S. (2010). *L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids*. Québec : Direction du développement des individus et des communautés - Institut national de santé publique du Québec.

<sup>12</sup> Bergeron, P. & Reyburn, S. (2010). *L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids*. Québec : Direction du développement des individus et des communautés - Institut national de santé publique du Québec.

<sup>13</sup> Direction de la santé publique de Montréal (2006). *Le transport urbain, une question de santé. Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise*. Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. Québec.

<sup>14</sup> Institut national de santé publique du Québec. Direction du développement des individus et des communautés (2010). *L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids*. Gouvernement du Québec.

<sup>15</sup> Gauvin, L. dans Lambert-Chan (2012). *Recherche en médecine sociale et préventive : Les aînés des quartiers bien pourvus en services marchent plus*. Forum, 12 mars 2012, p. 6.

<sup>16</sup> Besser, L. M. & Dannenberg, A. L. (2005). Walking to public transit: steps to help meet physical activity recommendations. *Am J Prev Med*. Nov 29(4): 273-80.

<sup>17</sup> Davison, K. K. & Lawson, C. T. (2006). Do attributes in the physical environment influence children's physical activity? A review of the literature. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 3(19).

<sup>18</sup> Lapierre, L., Després, C., Lewis, P., Le May, D. & Morency, C. (2009). *Atelier international sur le transport actif des enfants – Réflexions du Comité Organisateur*. Montréal : 24-25 septembre 2009

<sup>19</sup> Ewing, R., Schmid, T., Killingsworth, R. & coll. (2003). Relationship Between Urban Sprawl and Physical Activity, Obesity, and Morbidity. *American Journal of Health Promotion*, 18(1): 47–57, September/October 2003.

<sup>20</sup> Heath G. et coll.

---

<sup>21</sup> Sallis, J., Saelens, B., Frank, L. & coll. (2009). Neighborhood Built Environment and Income: Examining Multiple Health Outcomes. *Social Science & Medicine*, 68(7): 1285–1293, April 2009.

<sup>22</sup> Paré, I. (2012). Genève, paradis piéton. *Le Devoir*, pp. A7.

<sup>23</sup> Howard AW (2009). Keeping children safe: rethinking how we design our surroundings. *CMAJ* DOI:10.1503/cmaj.080162

<sup>24</sup> Kerr, J., Rosenberg, D., Sallis, J. F., Saelens, B. E., Frank, L. D. & Conway, T. L. (2006). Active commuting to school: Associations with environment and parental concerns. *Medicine and science in sports and exercise*; 38(4):787-794.

<sup>25</sup> Barton, H. & Tsourou, C. (2004). *Urbanisme et santé : Un guide de l'OMS pour un urbanisme centré sur les habitants*. France : Association S2D/Association internationale pour la promotion de la Santé et du Développement durable. Organisation mondiale de la santé.