



TRANSPORT ACTIF

Contexte

Les principales maladies qui affectent la qualité et la durée de la vie des Canadiens, notamment l'obésité, le diabète, les coronaropathies, la dépression et le cancer, sont toutes reliées à l'inactivité physique. Au Canada, 69 % des femmes et 68 % des hommes sont considérés comme physiquement inactifs (1). On a calculé que l'inactivité et l'obésité ont coûté 4,3 milliards de dollars au Canada en 2001 (2). Une augmentation de 10 % de l'activité physique pourrait réduire de 150 millions de dollars par année les dépenses directes en soins de santé. Ce total n'inclut pas les coûts indirects comme la perte de productivité attribuable à la maladie, les décès prématurés et tout un éventail d'autres problèmes facteurs, y compris les maladies mentales et la qualité de vie médiocre (3).

Les efforts déployés pour accroître l'activité physique par les changements de comportement ont connu un succès limité jusqu'à maintenant, notamment parce que beaucoup de gens ont de la difficulté à maintenir des activités qui exigent plus de temps. C'est une des raisons pour lesquelles on met l'accent sur le transport actif, c'est-à-dire tout mode de transport mû par l'être humain, comme la marche et la bicyclette.

La marche et la bicyclette peuvent constituer une alternative efficace aux déplacements en automobile. La bicyclette est habituellement le mode de déplacement le plus rapide pour les distances de moins de 5 km et jusqu'à 10 km dans les centres urbains. La marche est plus simple et presque aussi rapide sur des distances de moins de 2 km. Lorsque les durées de déplacement sont les mêmes pour les modes de transport motorisé ou actif, celui-ci a l'avantage de procurer une activité physique sans dépense de temps additionnelle, et à beaucoup moindre coût. L'utilisation d'un véhicule à moteur coûte habituellement quelque 10 000 \$ par année (4),

1 Tremblay, MS, Katzmarzyk, PT, Willms, JD. Temporal trends in overweight and obesity in Canada, 1981–1996. *Int J of Obes Relat Metab Disord* 2002;26(4) :538–43.

2 Katzmarzyk, PT, Janssen, I. The economic costs associated with physical inactivity and obesity in Canada: an update. *Can J App Phys* 2004;29(1):104.

3 Katzmarzyk, PT, Gledhill, N, Shephard, RJ. The economic burden of physical inactivity in Canada,

JAMC 2000 :163(11):1435–40.

4 Association canadienne des automobilistes. *Driving Costs: 2005 Edition*. Disponible à : www.carpool.ca/pdf/CAA-driving-costs-05.pdf (consulté le 2 février 2007).

tandis que l'utilisation d'une bicyclette coûte beaucoup moins cher.

Les communautés qui ont des trottoirs, des panoramas agréables, de l'éclairage de rue et des magasins proches affichent toutes un meilleur niveau de transport actif et d'activité physique. Depuis quelques décennies, toutefois, les communautés sont conçues en fonction de l'automobile. La conception des rues, les stationnements, les trottoirs et les distances à parcourir vers des commerces de détail sont tous planifiés en fonction du transport motorisé, ce qui rend souvent difficile les déplacements à pied ou à bicyclette.

Même si la prise de décision individuelle garde son importance dans toute stratégie visant à accroître le transport actif, les communautés et les gouvernements ont un rôle essentiel à jouer. Les progrès majeurs de l'état de santé de la population canadienne survenus depuis 200 ans sont attribuables à une amélioration de l'hygiène, à l'accès à de l'eau propre et à la prévention des blessures. L'impact des mesures de santé publique et de l'infrastructure relègue au second plan le rôle de la prise de décisions par l'individu dans ces changements. Tout comme l'eau potable du robinet, les décisions relatives aux politiques d'utilisation des terres et du transport et des infrastructures constituent des enjeux de santé.

La conception des communautés constitue un déterminant majeur de l'utilisation du transport actif, de l'activité physique et de l'obésité. Les Canadiens ont besoin de communautés qui facilitent l'activité physique dans la vie quotidienne.

Les communautés peuvent se donner un environnement où l'activité physique constitue le choix facile à faire. Elles peuvent le faire en prévoyant des trottoirs, des sentiers, des voies pour cyclistes et des pistes cyclables, des intersections conviviales pour les piétons, des parcs et des espaces verts, ainsi que des stationnements sécuritaires pour bicyclettes. Elles peuvent aussi organiser le zonage de telle façon que les commerces de détail soient faciles d'accès à pied ou à bicyclette depuis les quartiers

résidentiels. Il faut de plus consacrer un pourcentage suffisant du budget municipal à l'entretien et au déneigement des voies de transport actif aussi bien que des voies de transport motorisé. Les villes peuvent avoir à redessiner des intersections, à abandonner des voies pour véhicules ou des espaces de stationnement ou à hausser le prix du stationnement.

Avantages supplémentaires qu'offre la conception de communautés pour les piétons et les cyclistes

- sentiment plus fort d'appartenance communautaire et plus grande participation des citoyens;
- hausse de la valeur des propriétés et de l'activité du commerce de détail;
- diminution de la pollution par le bruit;
- baisse des taux de criminalité;
- diminution du smog et autres polluants atmosphériques;
- baisse de la production de gaz à effets de serre;
- diminution du risque de blessures pour les piétons et les cyclistes;
- baisse des coûts de construction de routes et de stationnements.

Un rôle pour chacun

D'autres secteurs peuvent aider les communautés à faciliter le choix du transport actif :

- Les entreprises peuvent créer un milieu de travail favorable au transport actif, notamment en adoptant une culture d'entreprise propice à l'activité physique. Elles peuvent intégrer la planification du transport actif dans la conception des bâtiments et créer un environnement accueillant pour l'activité physique en prévoyant par exemple des stationnement pour bicyclettes, des douches, des vestiaires et des escaliers agréables et plus faciles d'accès que les ascenseurs. Elles peuvent aussi intégrer une culture d'activité physique dans leurs décisions au sujet du lieu des réunions et de la tenue vestimentaire appropriée pour le travail.

- Les conseils scolaires peuvent élaborer des politiques pour promouvoir le transport actif vers l'école et au départ de celle-ci, notamment en construisant et en entretenant des stationnements sécuritaires pour bicyclettes, en créant des itinéraires sécuritaires pour la marche dans les communautés et en aidant les parents à accompagner leurs enfants à l'école à pied.
 - Les citoyens peuvent utiliser eux-mêmes le transport actif et respecter les personnes qui le pratiquent déjà. Ils peuvent aussi exercer des pressions sur les gouvernements pour qu'ils rendent leur communauté plus sécuritaire et facile d'accès à pied et à bicyclette.
 - Les médecins peuvent encourager les patients à utiliser le transport actif pour hausser leur niveau d'activité physique et améliorer leur état de santé. Ils peuvent aussi prêcher par l'exemple et pratiquer eux-mêmes le transport actif.
- la valeur du transport actif dans leur communauté;
- imposer des évaluations d'impact sur la santé publique de toutes les décisions sur l'utilisation des terres et les transports, y compris l'impact sur l'environnement et sur l'activité physique;
 - évaluer l'impact que des changements de «l'environnement construit» peuvent avoir sur la santé publique et déterminer quelles sont les interventions les plus sécuritaires et efficaces.

Recommandations

L'AMC recommande que tous les secteurs (gouvernements, entreprises et population) conjuguent leurs efforts en toute priorité pour créer dans leur communauté une culture qui appuie et encourage le transport actif.

L'AMC exhorte les gouvernements à :

- adopter des plans à long terme portant sur des réseaux de transport actif conformes aux objectifs énoncés ci-dessus et comportant des points de repère précis pour mesurer les progrès;
- exiger que le transport actif soit pris en compte dans tous les projets de renouvellement des infrastructures;
- investir dans le transport actif plutôt que dans le transport motorisé, proportionnellement à l'utilisation visée du transport actif (dans certaines villes, les taux de transport actif atteignent 15 %);
- lancer des campagnes de sensibilisation afin d'aider les Canadiens à reconnaître