

La mobilité, la santé et le bonheur des enfants : modèle canadien de planification du transport scolaire



Résumé des résultats nationaux 2012

Aller à l'école à pied ou à vélo est une activité physique quotidienne qui contribue à un mode de vie sain et qui, selon certaines études, peut non seulement réduire le risque d'obésité, de diabète et de certaines formes de cancer, mais également les émissions nocives là où les enfants passent la majorité de leur temps à l'extérieur, ce qui entraîne une réduction des risques de maladies respiratoires. En outre, faire l'aller-retour entre la maison et l'école à pied favorise une autonomie progressive et le jeu non structuré en plein air. Résultat : augmentation du niveau de bonheur et renforcement de l'acuité mentale. Toutefois, en l'absence de plans, de politiques et de programmes de transport actif organisés qui appuient la marche et le cyclisme pour le trajet maison école, un nombre croissant de parents continueront à faire la navette scolaire en voiture.

Le projet *Mobilité, santé et bonheur des enfants : modèle canadien de planification du transport scolaire* combine les initiatives du programme EAS (Écoliers actifs et en sécurité) et les principes de gestion de la demande en transport en vue d'inciter les élèves, leur famille et le personnel scolaire à adopter des modes de transport scolaire actifs et durables. Le projet, qui a pour but de réduire les risques pour la santé des enfants dans plus de 120 écoles réparties dans l'ensemble des territoires et provinces, s'attaque aux obstacles à l'adoption du transport actif que posent certaines attitudes et un aménagement urbain axé sur l'automobile dans les quartiers où se trouvent les écoles.



Notre procédé

Nous avons sondé les parents avant et après la mise en œuvre du projet pour évaluer les attitudes et les pratiques des familles à l'endroit du trajet maison-école, et nous avons également demandé aux élèves, dans la salle de classe, de nous dire comment ils s'étaient rendus à l'école avant et après le projet. En tout, 18 547 parents ont rempli le sondage, et nous avons enregistré 451 257 trajets d'élèves.

Nous avons ensuite combiné les résultats du sondage de base à ceux des tours à pied de voisinages et des observations de la circulation, pour permettre aux comités municipaux et scolaires de planification du transport scolaire d'élaborer des plans d'action réalisables, grâce auxquels chaque partie intéressée pourra remplir son engagement. Par exemple, les parties intéressées de l'école pourraient lancer une campagne ayant pour but d'inciter les écoliers à marcher plus souvent, tandis que les parties intéressées municipales pourraient adopter des mesures d'apaisement de la circulation routière—par exemple, des avancées de trottoirs.

Ce qui nous a poussé à l'action

Les parents qui, enfants, allaient à l'école à pied font désormais ce trajet en voiture avec leurs enfants...

Nous avons demandé aux parents comment ils allaient à l'école dans leur enfance, puis avons comparé leurs réponses à celles de leurs enfants. De nos jours, 41 p. 100 des élèves—chiffre écrasant—vont à l'école en véhicule privé, comparativement à 13 p. 100 à l'époque des parents. Résultat : l'accès à l'école est devenu dangereux, les émissions véhiculaires nocives sont à la hausse, et les enfants n'ont que peu d'occasions de briser leur sédentarité ou de faire suffisamment d'activité physique quotidienne pour pouvoir vivre longtemps et sainement.

Parents (enfance)	Enfants
58 p. 100 à pied	28 p. 100 à pied
27 p. 100 en bus	20 p. 100 en bus
2 p. 100 en vélo	2 p. 100 en vélo
13 p. 100 en voiture	41 p. 100 en voiture

Données de base



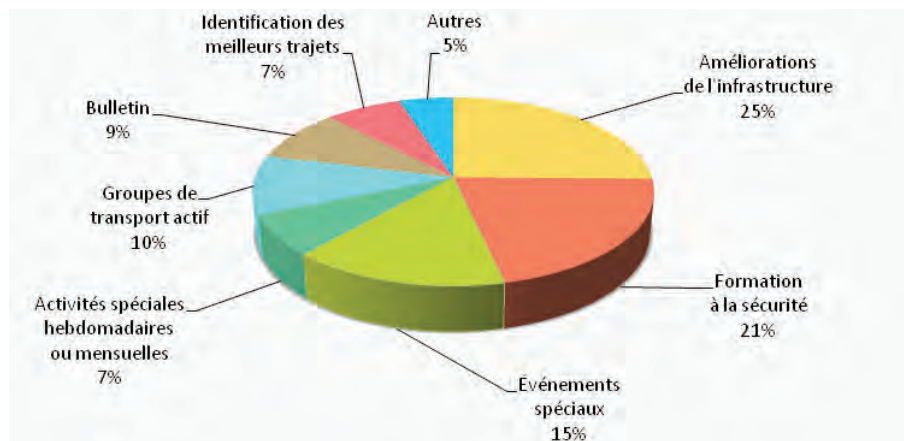
Nos constats

Les mesures de planification du transport scolaire entraînent une évolution vers le transport actif

De nombreuses écoles commencent tout juste à mettre en œuvre les principales mesures de leur plan de transport scolaire, mais à l'échelle nationale, nous assistons déjà à une hausse de 1 p. 100 dans l'adoption du transport actif. Nous nous attendons d'ailleurs à ce que ce chiffre augmente avec l'adoption de nouvelles mesures dans les écoles de toutes les régions du Canada. Certaines provinces affichent déjà un taux de 6 p. 100, et certaines écoles, de plus de 20 p. 100. À mesure que nous éplucherons les données de ces dernières pour savoir en quoi elles se distinguent des autres écoles, nous mettrons à jour notre trousse Planification du transport scolaire pour qu'elle reflète les leçons tirées et qu'elle donne aux autres écoles les meilleures chances d'atteindre des taux progressivement plus élevés d'adoption du transport actif.

Les parents se prononcent sur les mesures efficaces

Les quatre mesures les plus efficaces selon les parents sondés : améliorations de l'infrastructure (25 p. 100), comme les avancées de trottoirs qui raccourcissent la distance que doit traverser un piéton et qui offrent une meilleure visibilité ; formation à la sécurité (21 p. 100), comme le programme CAN-BIKE d'acquisition de compétences en matière de sécurité à vélo ; événements spéciaux (15 p. 100), comme le programme Marchons chaque mercredi, qui permet à toute l'école de discuter de la marche et du cyclisme comme modes de transport scolaire ; groupes de transport actif (10 p. 100), comme les lignes Pédibus, les vélos-trains et les Compagnons de marche.



Tendances

Nos mesures de planification du transport scolaire sont sensiblement plus efficaces auprès des familles qui habitent à moins d'un kilomètre de l'école, dont les enfants sont plus âgés, et dont les parents perçoivent leur quartier comme étant sécuritaire. Les Pédibus, les vélos-trains et les programmes Compagnons de marche peuvent remplir certaines lacunes et rendre les quartiers plus sécuritaires aux yeux des parents qui ne sont pas en mesure d'accompagner leurs enfants sur le chemin de l'école. Ces groupes de transport actif peuvent également inciter les parents très occupés et ayant de jeunes enfants à laisser ces derniers acquérir par eux mêmes des habitudes de transport actif et à tirer parti d'un aller-retour quotidien sain et agréable en s'assurant que leurs enfants sont accompagnés à pied par un enfant plus âgé ou par un autre parent.



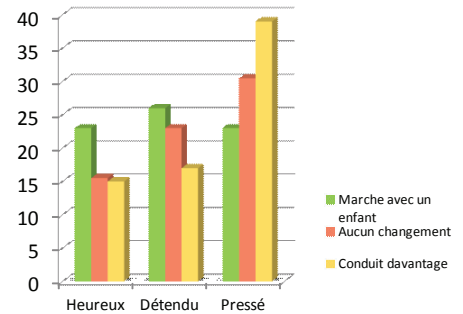


Nos constats

Les parents piétons sont plus heureux

Nous avons demandé aux parents comment ils se sentent lors du trajet maison-école, et nous n'avons pas été surpris de constater que davantage de parents piétons que de parents conducteurs disent se sentir heureux. Certains nous ont confié que l'aller retour à pied est même « la meilleure partie de leur journée », d'autres qu'ils en profitent pour demander à leurs enfants comment s'est passée leur journée. Les parents piétons semblent également mieux branchés sur leur collectivité, et ce en dépit du fait qu'ils passent davantage de temps à faire la navette que s'ils prenaient leur voiture. Ils se disent également moins pressés que ceux qui ont l'habitude de conduire.

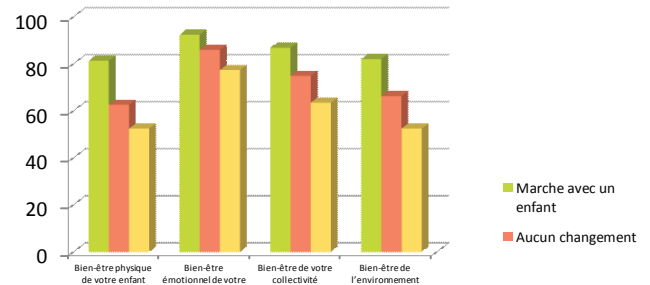
État d'esprit des parents lors du trajet maison-école



Les parents piétons comprennent le lien au bien être

Les parents qui se déplacent à pied font plus facilement le lien entre les diverses formes de bien-être— physique, émotionnel, communautaire et environnemental—que ceux qui se déplacent en voiture. Ces derniers seraient réticents à reconnaître l'impact qu'ont leur choix de mode de transport sur la planète et leur collectivité. Nos efforts visant un changement de mode de transport parmi ces parents auront sans doute davantage de succès si nous leur présentons l'ensemble des avantages avérés du transport actif, à savoir, moins de stress, une meilleure qualité de sommeil et une meilleure acuité mentale, sans parler d'une vie plus saine et d'un bonheur accru pour leurs enfants !

Le mode de transport scolaire contribue-t-il au bien-être ?



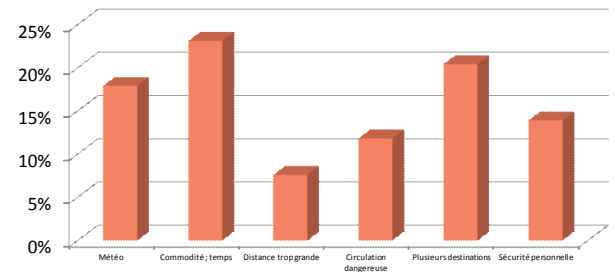
Pourquoi les parents conduisent-ils ?

Les parents qui continuent à privilégier l'automobile à la suite de nos interventions en planification du transport scolaire citent les trois motifs suivants :

- **Commodité ou gestion du temps**
- **Multiplés destinations** (« Je passe par l'école avant de me rendre ailleurs »)
- **Intempéries**

Il est possible de rendre le trajet maison-école plus commode en recourant à de groupes de marche ou de vélo, qui permettent aux parents de laisser leurs enfants se déplacer entre eux à pied ou à vélo.

Motifs des parents qui déposent ou ramassent leurs enfants en voiture et qui continuent à le faire à l'étape du suivi



Marcher et pédaler vers un meilleur monde

Imaginez, pour un instant, un monde où les choses comme la gestion du temps n'entrent pas en conflit avec les souhaits des parents, et où, par conséquent, chacune des 1 126 familles canadiennes qui conduisent moins souvent (grâce à nos interventions en planification du transport scolaire) abandonnent tout à coup l'automobile pour l'aller retour entre la maison et l'école, et ce pendant toute une année scolaire... Quels en seraient les résultats ?

- 427 880 trajets pédestres de plus
- 6 418 200 minutes de marche de plus parmi les élèves
- 427 880 kilomètres de moins en automobile
- gaz à effet de serre : 365 837 tonnes de moins
- principaux contaminants atmosphériques (qui provoquent les pluies acides, le smog et autres risques pour la santé) : 7 426 kg de moins

20 p. 100 des parents conducteurs permettraient à leurs enfants d'aller à l'école à vélo si l'école disposait d'installations adéquates d'entreposage sécurisé pour vélos.



Prochaines étapes

Ce que nous pouvons faire immédiatement

Ce projet nous montre comment peaufiner notre approche pour obtenir un changement plus important. Nous devons :

1. **aider les parents à organiser des Pédibus et des vélos-trains ;**
2. **promouvoir le programme Compagnons de marche auprès des élèves plus âgés pour qu'ils jouissent d'une mobilité plus autonome et pour que davantage de piétons sillonnent les rues, ce qui renforce la sécurité ;**
3. **trouver des moyens d'installer davantage de supports pour vélos sur les terrains d'écoles, offrir une formation au vélo et préconiser des politiques qui accordent la priorité à ces objectifs dans les budgets de transport des écoles ;**
4. **continuer à viser des améliorations de l'infrastructure ;**
5. **sensibiliser les parents avec des messages qui remettent en question certaines attitudes vis-à-vis de la commodité, des intempéries et des cumuls de trajets ;**
6. **souligner les avantages du transport actif pour le bien-être environnemental, communautaire et personnel ;**
7. **organiser des événements spéciaux pour montrer aux parents qui préfèrent encore l'automobile qu'il faut peu de temps pour faire à pied le trajet entre la maison et l'école.**

Le modèle de planification du transport scolaire est efficace parce qu'un grand nombre de parties intéressées travaillent ensemble vers un but commun. Nous nous réjouissons de poursuivre notre collaboration avec les parties intéressées de l'ensemble du Canada en vue de continuer sur la lancée du projet Mobilité, santé et bonheur des enfants et de créer des campagnes efficaces qui nous permettront non seulement de convaincre les parents que la marche est la meilleure option, mais aussi d'élaborer, partout au Canada, davantage de plans, de politiques et de programmes de transport actif organisés qui appuient la marche et le cyclisme entre la maison et l'école.

Lorsque nous aménageons des collectivités en fonction de la mobilité des enfants, nous créons des espaces où l'ensemble de la collectivité peut se déplacer de façon active. Dès que la marche et le cyclisme deviendront la norme pour les écoliers canadiens, nous verrons une diminution des taux d'obésité, de maladies chroniques et de certains cancers, en même temps qu'un renforcement de la cohésion communautaire et un assainissement de l'air de nos quartiers. Ainsi, nous léguerons aux générations futures une meilleure santé et un bonheur réel.

Quelques réussites en planification du transport scolaire



Lignes Pédibus



Vitesse réduite dans certaines zones scolaires



Murs qui protègent les enfants des voitures



Événements de marche passionnants



Programmes Compagnons de marche



Rues agréables où la circulation est ralentie



Mesures de sécurité dans les aires de stationnement