Points saillants du Bulletin de l'activité physique chez les jeunes 2013 de Jeunes en forme Canada

Conduisons-nous nos enfants à adopter des habitudes malsaines?

- Les enfants et les jeunes canadiens passent plus de temps en voiture et moins de temps à marcher, pour aller à des endroits comme à l'école, à des activités parascolaires, au parc et à la maison des amis, et en revenir. Parallèlement à une diminution globale du transport actif, on observe une augmentation constante de l'utilisation de la voiture et, de façon générale, une dépendance accrue au transport motorisé.
- Alors que 58 pour cent des parents se rendaient à l'école à pied lorsqu'ils étaient enfants, seulement 28 pour cent de leurs enfants le font aujourd'hui[1]. De plus, quelle surprise de constater que seulement 62 pour cent des jeunes canadiens âgés de 5 à 17 ans n'utilisent que des modes de transport inactifs pour aller à l'école et en revenir.[2]
- Plus les enfants vieillissent, moins ils marchent – chez les jeunes âgés de 15 à 17 ans, le temps passé à marcher chaque jour a diminué, passant de 17 à 11 minutes entre 1992 et 2010.[3]
- De plus, la distance parcourue de façon active par les enfants et les jeunes a aussi diminué au fil du temps. Une étude menée au Québec a démontré que la distance moyenne parcourue par ceux qui marchent pour aller à l'école a diminué, passant de 550 mètres en 1998 à 480 mètres en 2003, une diminution de 13 pour cent en seulement cinq ans.

Qu'est-ce que le transport actif, et pourquoi est-il si important?

- Le transport actif – la marche, le vélo, le patin à roués alignées ou la planche à roulettes pour se rendre à des endroits comme l'école, les parcs et les commerces et en revenir – a longtemps été considéré comme une importante source d'activité physique chez les enfants et les jeunes.[4,5,6,7]
- Le transport actif peut facilement être intégré à la vie de tous les jours à peu ou pas de frais, et ses avantages sont significatifs. Alors que seulement 5 pour cent des jeunes âgés de 5 à 17 ans satisfont aux Directives canadiennes en matière d'activité physique, le transport actif présente une opportunité majeure d'améliorer la santé des enfants et des jeunes canadiens.
- Si les enfants faisaient tous les trajets de moins d'un kilomètre en marchant plutôt que d'être conduits, ils accumuleraient environ 15 à 20 minutes de marche par trajet, ce qui aurait le potentiel de contribuer de façon importante aux 60 minutes d'activité physique quotidienne dont les enfants ont besoin pour être en santé.[8]

---

[1] Stone MR, Mammen G, Faulkner G. Canadian School Travel Planning Intervention Results (National Report). (2010-12). Submitted to the Canadian Partnership Against Cancer, under the Coalitions Linking Action and Science for Prevention (CLASP) initiative, and Green Communities Canada. April 1, 2012.
[2] Canadian Fitness and Lifestyle Research Institute. 2010 Physical Activity Monitor. Bulletin 12: Transportation among children and youth. Ottawa: Canadian Fitness and Lifestyle Research Institute; 2012. www.cflri.ca/node/961.
[3] Statistics Canada. General Social Survey – Custom Tabulation. 2012. Ottawa: Statistics Canada.
[4] Faulkner GEJ, Buliung RN, Flora PK, Fusco C. Active school transport, physical activity levels and body weight of children and youth: a systematic review. Prev Med. 2009;49:3-8.
[5] Larouche R, Saunders T, Faulkner GEJ, Colley RC, Tremblay MS. Associations between active school transport and physical activity, body composition and cardiovascular fitness: a systematic review of 68 studies. J Phys Act Health. 2012. [Epub ahead of print]
[6] Lee MC, Orenstein MR, Richardson MC. Systematic review of active commuting to school and children's physical activity and weight. J Phys Act Health. 2008;5(6):930-949.
[7] Morency C, Demers M. Active transportation as a way to increase physical activity among children. Child Care Hlth Dev. 2010;36(3):421-427.
[8] Morency C, Demers M. Active transportation as a way to increase physical activity among children. Child Care Hlth Dev. 2010;36(3):421-427.

plus ►

- Nous devons soutenir l'enthousiasme de nos enfants à l'égard du transport actif – la recherche indique que, si on leur donne le choix, la plupart des enfants préféreraient marcher ou prendre leur vélo pour se rendre à l'école plutôt que de prendre l'autobus ou d'y être conduits par leurs parents.[9]

  En plus d'améliorer la santé physique globale, le transport actif peut aussi améliorer la condition physique et la santé cardiaque; améliorer les résultats scolaires; procurer des occasions sociales; réduire le stress; améliorer la qualité de l'air et ainsi réduire le risque de maladies pulmonaires.

Pourquoi les enfants ne se déplacent-ils pas de manière active?

- Les obstacles, tels que la distance entre la maison et la destination finale, de même que les préoccupations en matière de sécurité, ont conduit à une diminution du transport actif chez les enfants et les jeunes canadiens.
- La distance entre la maison et l'école est la raison la plus importante pour laquelle les enfants et les jeunes ne se rendent pas à l'école à pied ou à vélo[10,11,12,13] et dans le monde frénétique actuel, les parents sont plus susceptibles de conduire leurs enfants s'ils perçoivent qu'ainsi, ils gagnent du temps et/ou que c'est plus pratique. [14]
- Alors qu'une grande proportion d'adultes canadiens (66 pour cent) sont en accord avec le fait que leur quartier est sécuritaire et permet à leurs enfants de se déplacer à pied, de nos jours, les enfants sont moins susceptibles de marcher ou de prendre leur vélo pour se rendre à destination sans être sous la supervision d'adultes.[34]
- Les préoccupations à l'égard de la sécurité des routes et du quartier (p. ex., la peur des inconnus) constituent d'autres obstacles importants au transport actif. [12,15,16,17] En fait, une augmentation des déplacements en voiture engendre plus de circulation dans les zones scolaires, et cette circulation provient généralement des parents dont les enfants vivent à une distance raisonnable de l'école et qui pourrait être parcourue à pied.
- Alors que les obstacles au transport actif existent réellement, nous devons nous arrêter et nous demander : Conduisons-nous nos enfants à adopter des habitudes malsaines?

Quelle quantité d'activité physique les enfants ont-ils besoin, et satisfont-ils aux Directives?

- Cette année, la note du Bulletin de Jeunes en forme Canada pour les niveaux d'activité physique s'est améliorée, passant à « D- » après avoir été de « F » au cours des 6 années précédentes. Cependant, cette note est le résultat de nouvelles données nationalement représentatives qui ont été rendues disponibles pour les enfants canadiens âgés de 3 à 4 ans.
- Aucune amélioration n'a été observée dans les niveaux d'activité physique des jeunes âgés de 5 à 17 ans alors que seulement 5 pour cent des enfants et des jeunes de ce groupe d'âge satisfont aux

---

[9] The York Centre for Applied Sustainability. Ontario walkability study. Trip to school: children's experiences and aspirations. Toronto, ON: The York Centre for Applied Sustainability; 2001. www.saferoutestoschool.ca/oldsite/downloads/guide/Walkability_Study_Report.pdf.
[10] Larouche R. The environmental and population health benefits of active transport: a review. In: Liu G (ed). Greenhouse Gases – Emissions, Measurement and Management, Rijeka, Croatia: InTech; 2012. pp. 313-340. tinyurl.com/bfbawvt.
[11] Mitra R, Buliung R, Faulkner G. Spatial clustering and the temporal mobility of walking school trips in the Greater Toronto Area. Health Place. 2010;16:646-650.
[12] Mammen G, Faulkner G, Buliung R, Lay J. Understanding the drive to escort: a cross-sectional analysis examining parental attitudes towards children's school travel and independent mobility. BMC Public Health. 2012;12(1):862.
[13] Wong BYM, Faulkner G, Buliung R. GIS measured environmental correlates of active school transport: a systematic review of 14 studies. Int J Behav Nutr Phys Act. 2011;8:39.
[14] Faulkner GEJ, Richichi V, Buliung RN, Fusco C, Moola F. What's "quickest and easiest?" Parental decision making about school trip mode. Int J Behav Nutr Phys Act. 2010;7:62.
[15] Roberts I. Safely to school? Lancet. 1996;347:1642.
[16] Fyhri A, Hjorthol R, Mackett RL, Fotel TN, Kytta M. Children's active travel and independent mobility in four countries: development, social contributing trends and measures. Transp Pol. 2011;18:703-710.
[17] Lewis P for the Groupe de recherche Ville et mobilité. Le transport actif et le systeme scolaire a Montreal et a Trois-Rivieres : Analyse du systeme d'acteurs concernes par le transport actif des eleves des ecoles primaires au Quebec. 2008. mapageweb.umontreal.ca/lewisp/GVM%20Transport%20actif%20et%20syst%C3%A8me%20scolaire.pdf

Directives canadiennes en matière d'activité physique, lesquelles recommandent au moins 60 minutes d'activité physique d'intensité modérée à vigoureuse quotidiennement.

- Alors que nous devons nous efforcer de trouver des façons d'améliorer les niveaux d'activité physique chez les enfants et les jeunes canadiens, il est encourageant de voir que la plupart des enfants et des jeunes canadiens font de l'activité physique – 40 pour cent des jeunes âgés de 5 à 17 ans font 60 minutes d'activité physique trois jours par semaine et 75 pour cent font au moins 30 minutes d'activité physique trois jours ou plus par semaine (ECMS 2009-11).

Quelles mesures pouvons-nous prendre pour améliorer le transport actif?

- De petits changements peuvent avoir un impact important et en augmentant le transport actif, nous pouvons accroître le niveau global d'activité physique chez les enfants et les jeunes canadiens. Une action collective – des parents, des décideurs et des écoles – est nécessaire pour créer des occasions pour que les enfants sortent de la voiture et se rendent à leur destination de façon active.
- Les parents doivent être, pour leurs enfants, de bons modèles en matière d'activité physique et encourager de saines habitudes dès la petite enfance. Pour accroître le transport actif, les parents et les familles devraient encourager et soutenir leurs enfants à utiliser des moyens actifs pour se rendre à l'école et en revenir de même que pour se déplacer vers les autres destinations.
- Les écoles et les administrateurs scolaires peuvent favoriser le transport actif en installant des supports à vélo dans des endroits très visibles sur le terrain de l'école et en coordonnant des plans de transport actif pour les élèves.
- Les besoins en matière de transport actif doivent être pris en compte lorsque des bâtiments annexes et des écoles sont construits – les stratégies des gouvernements municipaux et provinciaux/territoriaux devraient veiller à ce que la planification urbaine assure la sécurité des communautés afin de favoriser le vélo et la marche.

-30-

Pour plus d'information, des exemplaires du Bulletin ou des séquences vidéo, ou pour avoir une entrevue ou vous entretenir avec un porte-parole, veuillez contacter :

Kelsey Strickland
Hill + Knowlton Strategies
416 413-4788
kelsey.strickland@hkstrategies.ca

Stacie Smith
ParticipACTION
416 913-1471
ssmith@participACTION.com