Partage du réseau cyclable Montréalais

Avec qui et comment ?

Consultation Publique de la Commission permanente sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal

Plaidoyer de Québec en Forme Montréal

Novembre 2011

QUÉBEC EN FORME :

Mission :

Mobiliser les personnes et toute la société québécoise pour agir en faveur de l'adoption et du maintien d'un mode de vie physiquement actif et d'une saine alimentation, essentiels au plein développement des jeunes Québécois.

Vision :

Les jeunes Québécois ont une saine alimentation et un mode de vie physiquement actif, deux habitudes de vie reconnues par les communautés locales et par toute la société comme des éléments essentiels à leur plein développement et à leur réussite éducative.

Nos orientations stratégiques :

- mobilisation des communautés
- modification des environnements
- transformation de la norme sociale

Nos approches :

- Approche populationnelle
- Approche écologique
- Approche par et pour la communauté

LE TRANSPORT ACTIF : UNE PRÉOCCUPATION DES COMMUNAUTÉS MONTRÉALAISES

8/17 mobilisations intersectorielles locales soutenues par Québec en Forme travaillent à l'amélioration du transport actif en 2010-2011, pour un total de 18 actions.

64 écoles ont participé ou participent au programme Mon École à Pied à Vélo (MEAPAV) sur l'ile de Montréal.
De nombreuses initiatives de pédibus (vélo Québec), Trottibus (société Canadienne du Cancer), Écol'O'Bus (Éco Quartiers) fleurissent également partout à Montréal.

De plus nous soutenons, dans le cadre d'un projet régional, le Centre d'Écologie Urbaine de Montréal dans la mise en place des Quartiers Verts, Actifs et en Santé (QVAS)

QUELQUES DONNÉES SCIENTIFIQUES :

Extraits de l'avis du comité scientifique de Kino-Québec «l'activité physique ; le sport et les jeunes»

De récentes études basées sur des modèles écologiques confirment que l'environnement physique se conjugue avec des facteurs individuels et sociaux pour moduler la pratique d'activités physiques. Dès lors, les meilleurs moyens pour promouvoir les activités physiques et sportives auprès des jeunes (comme auprès des adultes) devront comprendre des mesures ayant trait a l'environnement physique tout autant qu'a l'individu. C'est notamment ce qui ressort du récent rapport de l'Institut national de santé publique du Québec *L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique l'alimentation et le poids*...

Plusieurs études ont révélé une association positive entre le potentiel piétonnier et cyclable et la pratique d'activités physiques des adultes. On s'est moins souvent penché sur cette relation chez les jeunes, mais les premiers résultats semblent aller dans le même sens. Chose certaine, la perception qu'ont les parents de la sécurité et le potentiel piétonnier influent sur le niveau de pratique d'activités physiques des jeunes. De façon générale, l'effet du potentiel piétonnier et cyclable semble moins important pour les enfants, mais il serait plus décisif chez les adolescentes et les adolescents pour qui la liberté de déplacement est plus précieuse…

Les jeunes qui ont recours à un mode de transport actif (marche, bicyclette) pour aller et revenir de l'école sont globalement plus actifs que ceux et celles qui font ces trajets en voiture, ce qui suggère que ces derniers ne compensent pas ces périodes d'inactivité en faisant plus d'exercice dans leur temps libre. Le recours à un mode de déplacement actif pour aller et revenir de l'école représente donc une part significative de la dépense énergétique quotidienne.
Le manque de sécurité, qu'il soit réel ou perçu, est l'une des principales raisons invoquées par les parents pour interdire à leur enfant d'utiliser un mode de transport actif…

D'après une étude québécoise récente, l'utilisation d'un mode de déplacement actif entre l'école et la maison n'est pas une grande préoccupation des parents. Ceux qui perçoivent que leur quartier n'est pas sécuritaire pour la marche et le vélo ont plus tendance à restreindre les déplacements autonomes de leur enfant. Or, cette restriction, tout comme le fait de limiter les endroits où leur enfant peut jouer et de désapprouver le jeu a l'extérieur, constitue une barrière à la pratique d'activités physiques et sportives. Dans les familles restrictives, les enfants d'âge préscolaire ont moins tendance à être actifs que les enfants des familles ou il y a moins d'interdits. À l'inverse, le fait d'avoir une certaine liberté et de pouvoir explorer l'environnement immédiat facilite le transport actif et contribue au développement de l'autonomie de l'enfant…

Aussi la promotion du transport non motorisé devrait-elle toujours inclure un volet pour les parents afin de modifier leur perception du danger appréhendé lorsqu'elle est irréaliste ou, encore, pour les informer des moyens mis en œuvre pour rendre sécuritaires les trajets vers l'école, les parcs, les terrains de sport, etc.

NOTRE POSITIONNEMENT SUR LE PARTAGE DU RÉSEAU CYCLABLE MONTRÉALAIS :

Nous ne nous positionnerons pas sur le type d'utilisateur du réseau cyclable montréalais ou de son partage.
Cependant, compte tenu de l'importance du réseau cyclable pour le mode de vie physiquement actif d'une population, nous encourageons la Commission permanente sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal à porter une attention particulière à l'aspect sécuritaire et citoyen du partage des voies cyclables, afin de modifier la perception de sécurité de la population et ainsi encourager les familles et les jeunes à utiliser de façon optimale ces voies de transport actif.