

CRISE CLIMATIQUE ET SANTÉ DES QUÉBÉCOIS : DEUX ENJEUX MAJEURS AUX SOLUTIONS COMMUNES

Mémoire déposé dans le cadre des Consultations pour le
Plan d'électrification et de changements climatiques

15 OCTOBRE 2019




coalitionpoids
québécoise sur la problématique du

Une initiative parrainée par l'Association pour la santé publique du Québec

Ce document est disponible intégralement en format électronique (PDF) sur le site web de la Coalition québécoise sur la problématique du poids : www.cqpp.qc.ca.

Les informations contenues dans le document peuvent être citées, à condition d'en mentionner la source.

© Coalition québécoise sur la problématique du poids (2019)

Coalition québécoise sur la problématique du poids

La Coalition québécoise sur la problématique du poids (Coalition Poids), initiative parrainée par l'Association pour la santé publique du Québec, a pour mandat de revendiquer des modifications législatives et réglementaires et des politiques publiques afin de favoriser la mise en place d'environnements facilitant les saines habitudes de vie, qui contribuent à prévenir les problèmes de poids et les maladies chroniques.

La Coalition Poids réunit les appuis de plus de **565 partenaires** issus du monde municipal, scolaire, de la santé, de la recherche, de l'environnement, de la nutrition et de l'activité physique.

4529, rue Clark, bureau 102
Montréal (Québec) H2T 2T3
Tél. : 514 598-8058
info@cqpp.qc.ca | cqpp.qc.ca
twitter.com/CoalitionPoids
facebook.com/CoalitionPoids



Une initiative parrainée par l'Association pour la santé publique du Québec

Sommaire

Les changements climatiques, l'obésité et les maladies chroniques affectent la qualité de vie des citoyens et les finances publiques. Il est urgent d'agir pour le climat et la santé, et cela passe notamment par des politiques publiques fortes et cohérentes en matière de réduction des émissions de GES et d'adaptation de nos communautés. Plusieurs solutions pour pallier l'épidémie d'obésité permettent de réduire les changements climatiques et de favoriser la résilience face à ceux-ci.

Dans le cadre des consultations publiques organisées par le gouvernement provincial pour l'élaboration du *Plan d'électrification et de changements climatiques*, la Coalition québécoise sur la problématique du poids (Coalition Poids) souhaite contribuer aux réflexions et ainsi partager ses recommandations.

Favoriser le transport actif et collectif

Une transition écologique du transport doit s'accélérer et prioriser le développement d'infrastructures pour des déplacements actifs en toute sécurité et l'offre de transports collectifs. Que l'on parle d'activité physique, de prévention de l'obésité ou de maladies comme les problèmes cardiovasculaires et les cancers, l'utilisation de la marche et du vélo comme moyens de transport est toujours profitable. De plus, le recours au transport collectif, en raison de la marche qu'il oblige à faire pour se rendre à un point d'embarquement ou à sa destination, contribue aussi au maintien de la santé. Pour assurer une réelle transition, parallèlement au développement du transport collectif, la réduction de la place de l'automobile est essentielle.

Si la transition, très lente, vers les voitures électriques contribue à la réduction des émissions de gaz à effets de serre (GES) et contribue à la qualité de l'air que l'on respire, il demeure que cette transition est insuffisante puisqu'elle n'aide en rien la lutte à la sédentarité ni l'utilisation de « l'auto solo », dont les espaces de stationnement empiètent sur d'autres aménagements plus favorables à la santé, à la qualité de vie et à l'environnement (ex. : places publiques, pistes cyclables, verdissement, etc.).

Assurer une planification intelligente de l'aménagement du territoire

Une politique d'aménagements responsables du territoire s'avère nécessaire à instaurer. L'étalement urbain et les systèmes de transport axés sur l'automobile occasionnent un lot d'externalités. Il serait possible de les réduire significativement en effectuant un changement de paradigme en faveur d'un développement urbain plus dense, compact et diversifié et de modes de transport collectifs et actifs intégrés à la planification du territoire. En occupant

moins d'espace sur les routes et en favorisant un mode d'occupation du territoire plus dense, le gouvernement évite la destruction de milieux naturels et de terres agricoles.

De façon complémentaire, le verdissement des villes, afin de réduire la présence des îlots de chaleur, doit faire partie d'un plan intégré de résistance aux changements climatiques. De plus, dans une optique de résilience face aux canicules et aux variations de température, l'offre de fontaines d'eau doit être suffisante dans les municipalités. Cela est particulièrement important alors qu'un fort courant de retrait des bouteilles d'eau à usage unique a lieu dans diverses municipalités du Québec pour réduire, à juste titre, les déchets de plastique.

Des cours d'école vertes

Les cours d'école représentent certainement un important point de départ. Alors que de grands îlots de chaleur asphaltés constituent la majorité des cours d'école du Québec, un effort de transition verte est essentiel. Que ce soit en y ajoutant des arbres pour créer des espaces d'ombre ou en verdissant le sol avec de la pelouse ou des zones de jardinages, les options sont nombreuses pour agrémenter le milieu de vie des jeunes, tout en réduisant l'impact sur la planète.

Nos recommandations

Les générations futures, et tout particulièrement les personnes vivant dans des situations plus vulnérables, doivent pouvoir vivre en santé et avec une bonne qualité de vie. Le *Plan d'électrification et de changements climatiques*, doit viser réduire la dépendance des Québécois à la voiture et multiplier les déplacements actifs et collectifs. Ce revirement de tendance sera bénéfique pour l'environnement et pour la santé des Québécois.

La Coalition Poids recommande les actions suivantes :

- réduire le volume de circulation automobile et développer l'offre de transport collectif ;
- implanter des mesures d'apaisement de la circulation ;
- offrir des aménagements cyclables sécuritaires et en toute saison ;
- sécuriser les trajets vers l'école ;
- planifier les transports et l'aménagement du territoire de façon intégrée ;
- augmenter et protéger les espaces verts ;
- subventionner l'installation et l'entretien des fontaines dans les lieux publics et les parcs ;
- retirer l'offre de boissons sucrées des lieux et installations publics ;
- verdir les cours d'école.

Table des matières

Sommaire	i
Nos recommandations.....	ii
Introduction	1
Impacts des déplacements sur la santé.....	2
Favoriser le transport actif et collectif	3
Recommandation 1 : réduire le volume de circulation automobile et développer l’offre de transport collectif.....	3
<i>Note sur l’électrification des transports</i>	3
Recommandation 2 : implanter des mesures d’apaisement de la circulation.....	4
Recommandation 3 : offrir des aménagements cyclables sécuritaires et en toute saison	4
Recommandation 4 : sécuriser les trajets vers l’école	4
Assurer une planification intelligente de l’aménagement du territoire	5
Recommandation 5 : planifier les transports et l’aménagement du territoire de façon intégrée	5
Recommandation 6 : augmenter et protéger les espaces verts	5
Recommandation 7 : subventionner l’installation et l’entretien des fontaines dans les lieux publics et les parcs.....	6
Recommandation 8 : retirer l’offre de boissons sucrées des lieux et installations publics	7
Des cours d’école vertes	8
Recommandation 9 : verdier les cours d’école.....	8
Conclusion.....	8
Références	9

Introduction

Dans le cadre des consultations publiques organisées par le gouvernement provincial pour l'élaboration du *Plan d'électrification et de changements climatiques*, la Coalition québécoise sur la problématique du poids (Coalition Poids) souhaite contribuer aux réflexions et ainsi partager ses recommandations.

Tout comme les changements climatiques, l'obésité et les maladies chroniques affectent la qualité de vie des citoyens et les finances publiques. Dans les deux cas, il est urgent d'agir et cela passe notamment par des politiques publiques fortes. Plusieurs solutions pour pallier l'épidémie d'obésité permettent de réduire les changements climatiques et de favoriser la résilience face à ceux-ci. Des moyens simples et démontrés efficaces existent.

Au Québec, l'embonpoint et l'obésité touchent près de 4 millions d'adultes et 30 % des enfants. Il s'agit d'une importante crise de santé publique, car l'obésité est associée à plusieurs maladies graves : diabète de type 2, maladies cardiovasculaires, cancers, arthrite, etc.^{1,2}. En plus des souffrances humaines, elle engendre des conséquences économiques estimées à trois milliards de dollars par année, seulement pour les adultes^{3,4}.

En lien avec sa mission, la Coalition Poidsⁱ, qui regroupe plus de 565 partenaires, revendique notamment des environnements favorisant un mode de vie sain et physiquement actif, ayant des retombées positives en matière de lutte aux changements climatiques, tels que :

- des aménagements sécuritaires pour être actif et se déplacer à pied ou à vélo en toute saison ;
- la réduction du volume de circulation et de la vitesse automobile dans les quartiers ;
- l'amélioration de la qualité et de l'accessibilité des transports collectifs ;
- le retrait des boissons sucrées dans les événements et les lieux publics ainsi que la valorisation de l'eau municipale comme boisson de premier choix.

D'entrée de jeu, le *Plan d'électrification et de changement climatiques* qui sera adopté devra être cohérent avec les objectifs établis dans les différentes politiques du gouvernement, dont :

- la Politique gouvernementale de prévention en santé ;
- la Politique de l'activité physique, du sport et du loisir ;
- la Politique de mobilité durable - 2030 ;
- la Stratégie québécoise de l'eau 2018 – 2030.

Devant l'ampleur des enjeux, tous les ministères et tous les acteurs de la société doivent s'impliquer.

ⁱ Pour plus de détails sur les activités et les partenaires de la Coalition Poids, consulter le www.cqpp.qc.ca.

Impacts des déplacements sur la santé

Dans une société fortement motorisée, comme l'est le Québec, les déplacements automobiles entraînent des impacts majeurs sur l'environnement et la santé : blessures, séquelles et décès dus aux accidents de la route ; troubles cardiaques et pulmonaires provoqués par la pollution de l'air ; obésité et embonpoint engendrés par la sédentarité qu'imposent les déplacements « inactifs » ; maladies chroniques qui découlent de l'obésité et de la sédentarité (diabète, hypertension, maladies cardiovasculaires, etc.). Le mode de vie sédentaire figure parmi les principaux facteurs de l'épidémie d'obésité qui frappe le Québec, comme la majorité des sociétés occidentales. Près de la moitié des adultes québécois n'atteint pas le niveau minimal d'activité physique recommandé de 30 minutes par jour et 30 % sont carrément sédentaires⁵.

Au Québec, les enfants comme les adultes se déplacent de plus en plus quotidiennement en automobile. En raison de l'étalement urbain, de l'expansion du réseau routier et de la motorisation massive des ménages, les déplacements des travailleurs se sont allongés, à la fois en distance et en durée. Ainsi, l'utilisation de la voiture comme mode principal de déplacement contribue largement au mode de vie sédentaire des Québécois. On observe une association positive entre, d'une part, le temps et la distance de déplacement en automobile et, d'autre part, la sédentarité et le surpoids^{6,7,8,9,10,11}. De plus, la prévalence de certaines maladies chroniques associées à l'obésité et à la sédentarité, dont le diabète de type 2^{12,13,14}, l'hypertension et les maladies cardiovasculaires^{15,16,17}, est aussi plus élevée chez les personnes qui utilisent l'automobile comme principal mode de transport.

Les déplacements de navettage, soit les déplacements routiniers pour se rendre au travail ou à l'école et en revenir, ont un impact encore plus important que les autres types de déplacements sur l'activité physique et l'obésité. En effet, par rapport aux personnes qui se déplacent en voiture, les personnes qui marchent entre leur résidence et leur lieu de travail atteignent un niveau d'activité physique supérieur et cumulent plus de minutes d'activité physique modérée ou vigoureuse¹⁸. Les personnes qui font la navette en voiture tous les jours sont plus à risque d'être en surpoids celles qui ne le font qu'occasionnellement et, de manière encore plus accentuée, que celles qui n'utilisent jamais la voiture^{19,20}.

Près de 80 % des déplacements de navettage pour le travail sont effectués en voiture au Québec²¹. Pourtant, dans les milieux urbains, le potentiel pour la mobilité active est considérable. En 2010, la durée moyenne des déplacements de navettage des travailleurs québécois était de 27,3 minutes. Dans la région de Montréal, la moitié des travailleurs consacre au moins deux heures par jour à ses déplacements de navettage²².

Dans la majorité des principales agglomérations urbaines du Québec, environ 50 % des déplacements de moins d'un kilomètre – distance qui peut facilement être parcourue à pied – sont effectués en voiture²³. Pourtant, une étude montréalaise évalue que 6 % de l'ensemble des déplacements motorisés pourrait se faire à pied et 21 % à vélo²⁴.

Pour ce qui est des enfants, seulement un sur trois se déplace de manière active entre la maison et l'école au niveau primaire²⁵ (si on ne compte que les élèves qui utilisent *toujours* les transports actifs pour aller à l'école et en revenir, la proportion baisse à 21 %²⁶), alors qu'ils étaient quatre sur cinq à le faire au début des années 1970²⁷. Près de 60 % des parents canadiens affirment qu'ils se rendaient toujours à l'école à pied lorsqu'ils étaient enfants, mais seuls 28 % de leurs enfants le font aujourd'hui²⁸. Pourtant, plus de la majorité des déplacements des enfants effectués en voiture est d'une distance inférieure à 1,2 km²⁹. Or, les politiques de transport, le trafic automobile et le manque d'aménagements autour des écoles se révèlent parfois être des obstacles aux déplacements actifs.

Favoriser le transport actif et collectif

De plus en plus d'études démontrent la contribution des déplacements actifs pour atteindre les recommandations minimales en matière d'activité physique, prévenir l'obésité^{30,31,32} et améliorer la santé cardiovasculaire³³. Toutefois, des mesures doivent être prises pour rendre ces déplacements sécuritaires et accroître leur utilisation. Bien que le bilan routier s'améliore, trop de piétons et de cyclistes sont encore victimes de collisions³⁴.

Recommandation 1 : réduire le volume de circulation automobile et développer l'offre de transport collectif

Le transport collectif comporte une bonne part de transport actif. En plus d'être le mode de transport le plus sécuritaire, les usagers du transport collectif font, en moyenne, un minimum de 12 minutes de marche par déplacement³⁵.

Un des principaux objectifs visés par le *Plan d'électrification et de changements climatiques* est de réduire les volumes de circulation automobile et les distances parcourues sur les routes du Québec. Cela contribuerait à réduire les émissions de GES et la pollution atmosphérique, à soulager la congestion routière, à diminuer le nombre d'accidents de la route et à freiner la demande pour de nouvelles infrastructures routières. **Pour ce faire, il importe d'augmenter le financement dédié aux transports collectifs et aux infrastructures piétonnes et cyclables et d'accélérer leur développement.**

Note sur l'électrification des transports

*Le gouvernement du Québec mise sur l'électrification des transports pour, entre autres, réduire les émissions de GES et la pollution atmosphérique produites par le parc de véhicules routiers québécois. Si la mise en circulation de véhicules électriques permet effectivement de réduire les émissions de GES et la dépendance du Québec au pétrole, elle ne changera rien aux problèmes de congestion routière, à l'étalement urbain ni aux accidents de la route. **L'électrification des transports ne doit pas constituer la stratégie prioritaire pour instaurer une mobilité durable.***

Recommandation 2 : implanter des mesures d'apaisement de la circulation

Il est largement reconnu que les caractéristiques de l'environnement bâti jouent un rôle déterminant dans la sécurité des déplacements actifs^{36,37,38}, particulièrement ceux des usagers vulnérables tels que les enfants ou les aînés^{39,40}. La crainte des parents à l'égard du trafic automobile et de l'inadéquation de l'environnement bâti pour assurer la sécurité de leurs enfants constitue d'ailleurs une des principales raisons de ne pas permettre aux enfants de se déplacer de manière active entre la maison et l'école⁴¹. **Les mesures visant à sécuriser l'environnement routier, tel que les mesures d'apaisement de la circulation, sont les plus efficaces, et ce, en tout temps, pour tous les usagers (quels que soient leur âge, leur sexe, leurs capacités, etc.) et de manière permanente.**

Recommandation 3 : offrir des aménagements cyclables sécuritaires et en toute saison

Certaines distances sont trop longues pour être parcourues à pied, mais sont tout à fait adaptées pour le vélo. **Fournir des aménagements cyclables sécuritaires et accessibles est toutefois nécessaire pour procurer un environnement où tous puissent se sentir à l'aise de pédaler.**

L'exemple de Boston est probant : sept ans après que la municipalité a entrepris l'expansion de son réseau cyclable, le faisant passer de quelques dizaines de mètres en 2007 à 147 km en 2014, des chercheurs ont observé une augmentation de 140 % de la part modale du vélo pour les déplacements de navettage. En même temps, le risque, pour les cyclistes, d'être blessés dans une collision a diminué de 26 % entre 2009 et 2012.

Les aménagements qui séparent physiquement les cyclistes des voies de circulation automobile créent un environnement plus confortable et moins stressant pour les usagers⁴². Les études démontrent même une augmentation de l'utilisation du vélo⁴³.

Recommandation 4 : sécuriser les trajets vers l'école

Des chercheurs ont analysé les infrastructures pour le transport actif autour de près de 400 écoles primaires et secondaires canadiennes. Leurs résultats révèlent que 42 % des écoles sont situées sur des routes majeures (volume et vitesse de circulation élevés) et que, pour 14 % des écoles, aucun trottoir ne permet de s'y rendre à pied de manière sécuritaire⁴⁴.

À la suite d'un sondage de la Coalition Poids, réalisé auprès de parents siégeant à un conseil d'établissement (284 répondants), 32 % des parents d'enfants du primaire jugent que les trajets ne sont pas assez sécuritaires pour utiliser un mode de transport actif pour se rendre à l'école. Au secondaire, c'est près du quart des parents qui estime que les trajets ne sont pas assez sûrs pour les déplacements actifs⁴⁵.

L'école est un milieu de vie qui doit favoriser la réussite éducative et les saines habitudes de vie des jeunes. Ainsi, pour favoriser les déplacements actifs, il est nécessaire d'assurer un accès piétonnier et cyclable sécuritaire, en incluant des mesures d'apaisement de la circulation autour de chaque école et dans le quartier où elle se trouve. Pour les nouvelles constructions, il est aussi important de choisir un terrain au cœur de quartiers résidentiels.

Assurer une planification intelligente de l'aménagement du territoire

Recommandation 5 : planifier les transports et l'aménagement du territoire de façon intégrée

Les modes d'occupation du territoire conditionnent en bonne partie la demande en transport, en rendant possible ou non la desserte en certains modes de déplacement (transport collectif ou actif, par exemple). Le type d'urbanisation détermine les distances de déplacement entre les destinations et, par conséquent, les choix de modes de transport⁴⁶. Les milieux de vie peu denses, dispersés et monofonctionnels, privilégiés depuis les années 1950, rendent extrêmement difficile l'organisation d'un système efficace et rentable de transport collectif. **Il est donc nécessaire de cesser l'expansion des périmètres urbanisés et de consolider les milieux déjà bâtis.** En occupant moins d'espace sur les routes et en favorisant un mode d'occupation du territoire plus dense, le gouvernement évite la destruction de milieux naturels et de terres agricoles.

La planification de l'aménagement du territoire et celle des systèmes de transport sont intimement liées et s'influencent mutuellement. De nos jours, il n'est plus possible de concevoir l'une sans l'autre. **Une planification intégrée, à toutes les échelles, est nécessaire pour renverser de manière durable les tendances des dernières décennies en matière de développement urbain et de transports.**

Recommandation 6 : augmenter et protéger les espaces verts

Les enfants qui vivent dans les quartiers où se trouve un plus grand nombre de parcs, d'espaces verts et d'aires récréatives s'engagent davantage dans le transport actif⁴⁷. Il existe un lien très fort entre la marche et le nombre d'espaces publics ouverts et récréatifs se trouvant à proximité (parcs, terrains de jeu, terrains de sport)⁴⁸. En plus d'avoir des effets bénéfiques sur la santé, les espaces verts contribuent grandement à la réduction des îlots de

chaleur. Malheureusement, les populations à faibles revenus et certains groupes d'origines diverses ont souvent un accès limité aux parcs et autres installations de loisirs.

Dans la planification du territoire, il importe de préserver une proportion non monnayable pour les parcs, les espaces verts, les espaces récréatifs et de loisirs et les pistes cyclables.

Recommandation 7 : subventionner l'installation et l'entretien des fontaines dans les lieux publics et les parcs

Dans une optique de résilience face aux changements climatiques et aux variations de température, l'offre de fontaines d'eau doit être suffisante sur le territoire québécois. Cela est particulièrement important alors qu'un fort courant de retrait des bouteilles d'eau à usage unique a lieu dans diverses municipalités pour réduire, à juste titre, les déchets de plastique. En période de canicule, la population est à risque de coups de chaleur et de déshydratation. Actuellement, l'accès aux fontaines d'eau est insuffisant pour permettre aux citoyens de bien s'hydrater. Ce manque d'accès est particulièrement problématique pour les populations plus vulnérables, comme les aînés et les jeunes enfants.

De plus, dans les infrastructures actuelles du réseau de transport collectif (ex. : terminus, gares, métros), les fontaines d'eau sont souvent inexistantes ou difficilement accessibles alors que des accès à l'eau pour les commerces ou les employés sont disponibles (marchés publics, restaurant, etc.).

Dans la conception de milieux favorables à la pratique d'activités physiques, permettre à la population de demeurer bien hydratée est certainement une mesure incontournable. En augmentant l'accès aux fontaines d'eau dans l'espace public et aux abords des pistes cyclables, le gouvernement favorise la sécurité de ses citoyens.

Améliorer l'accessibilité de la population aux fontaines d'eau a le potentiel d'être bénéfique à plusieurs égards, tels que la santé et la qualité de vie, la réduction des déchets, la gestion sensée des ressources et la promotion de l'eau municipale. **Un meilleur accès à l'eau potable permet de donner un véritable choix santé, économique et écoresponsable aux citoyens.** Cette initiative est accueillie très favorablement par la population, en considérant que 96 % de la population juge important d'avoir accès à une fontaine d'eau dans les lieux publicsⁱⁱ.

ⁱⁱ Sondage omnibus web effectué par Ipsos, pour le compte de la Coalition québécoise sur la problématique du poids, auprès d'un échantillon représentatif de 1001 répondants francophones du Québec, âgés de 18 à 74 ans (du 12 au 20 novembre 2012).

Recommandation 8 : retirer l'offre de boissons sucrées des lieux et installations publics

Dans un mode de vie sain, l'eau est la boisson principale et les boissons sucrées sont évitées ou consommées exceptionnellement. Or, la consommation de boissons sucrées atteint des sommets chez les 14 à 18 ans : les garçons en boivent plus d'un demi-litre par jour et les filles, plus d'un tiers de litre⁴⁹. Chez les enfants plus jeunes, environ 20 % en boivent tous les jours⁵⁰. Cette problématique est également présente chez les adultes québécois, car 41 % en consomment sur une base régulière⁵¹.

La surconsommation de boissons sucrées a des conséquences importantes. Elle contribue à l'obésité, au diabète, aux maladies cardiovasculaires et à la carie dentaire⁵². Par exemple, chez les enfants, une boisson sucrée par jour augmente le risque d'être obèse de 60 %⁵³. **Il importe de souligner que les contenants de boissons sucrées, à usage unique, ont aussi un grand impact environnemental et génèrent d'importantes quantités de déchets.**

Présentement, près de 50 % des Québécois disent trouver plus facilement des boissons sucrées qu'une fontaine d'eau quand ils souhaitent se désaltérerⁱⁱⁱ. Les fonds publics ne devraient pas servir à faciliter la consommation de boissons sucrées. Parallèlement à la mise en valeur des fontaines d'eau, **le gouvernement doit réduire les occasions de consommer ces produits d'exception et retirer ceux-ci de l'offre alimentaire des lieux et événements publics.**

Depuis trois ans, pour contrer la surconsommation de boissons sucrées et valoriser l'eau, la Coalition Poids propulse la campagne *J'ai soif de santé!*^{iv}. Elle vise à promouvoir une saine hydratation en encourageant, normalisant et valorisant la consommation d'eau chez les enfants. Les décideurs et les adultes côtoyant les enfants partout où ils jouent, apprennent et vivent sont invités à les inspirer en agissant comme modèles de saine hydratation et en rendant l'eau disponible et attrayante. *J'ai soif de santé!* encourage les enfants à boire davantage d'eau et propose des actions simples pour améliorer leurs milieux de vie, en vue de favoriser l'adoption de saines habitudes d'hydratation qui contribueront à une santé durable pour tous.

ⁱⁱⁱ Sondage omnibus web effectué par Ipsos, pour le compte de la Coalition québécoise sur la problématique du poids, auprès d'un échantillon représentatif de 1001 répondants francophones du Québec, âgés de 18 à 74 ans (du 12 au 20 novembre 2012).

^{iv} Pour en savoir plus, visitez soifdesante.ca.

Des cours d'école vertes

Recommandation 9 : verdir les cours d'école

Il y a lieu de prévoir des installations extérieures et des espaces verts qui favoriseront un mode de vie physiquement actif. Les enfants du préscolaire ayant la possibilité de jouer dans un boisé situé près de l'école développent de meilleures habiletés motrices que ceux qui ne disposent pas d'une aire de jeu clôturée⁵⁴. Les élèves qui ont un contact avec la nature dans le cadre du processus éducatif se montrent aussi plus engagés et plus enthousiastes dans tous les domaines d'études⁵⁵.

Actuellement, de grands îlots de chaleur asphaltés constituent la majorité des cours d'école du Québec. Selon les données de la Coalition Poids, 91% des écoles primaires disposent d'une surface en asphalte, mais seulement 74 % d'entre elles disposeraient d'une aire gazonnée⁵⁶. Une récente enquête réalisée par l'équipe du *Journal de Québec* soulève également que de nombreuses cours d'école au Québec ne répondent pas aux nouvelles normes du ministère de l'Éducation notamment en matière d'aménagement physique et d'espaces verts et que dans plusieurs cas, il s'agit de cours asphaltées, sans arbres ni verdure⁵⁷.

Un effort de transition verte est essentiel. Que ce soit en y ajoutant des arbres pour créer des espaces d'ombre ou en verdissant le sol avec de la pelouse ou des zones de jardinages, les options sont nombreuses pour agrémenter le milieu de vie des jeunes, tout en réduisant l'impact sur la planète.

Conclusion

Les générations futures, et tout particulièrement les personnes vivant dans des situations plus vulnérables, doivent pouvoir vivre en santé et avec une bonne qualité de vie. L'étalement urbain et les systèmes de transport axés sur l'automobile occasionnent un lot d'externalités qu'il serait possible de réduire significativement en effectuant un changement de paradigme en faveur d'un développement urbain plus dense, compact et diversifié et des modes de transports collectifs et actifs.

Le *Plan d'électrification et de changements climatiques* doit réduire la dépendance des Québécois à la voiture et multiplier les déplacements actifs et collectifs, et ce, de façon intégrée à l'aménagement du territoire. Ce revirement de tendance sera bénéfique pour l'environnement et pour la santé des Québécois.

Références

- ¹ Chaire de recherche sur l'obésité. *Conséquences médicales de l'obésité*. Repéré en ligne le 3 août 2011 au <http://obesite.ulaval.ca/obesite/generalites/complications.php>
- ² Renehan A.G., Tyson, M., Egger, M., Heller, R.F., Zwahlen, M. (2008). Body-mass index and incidence of cancer: a systematic review and meta-analysis of prospective observational studies. *Lancet*, 371, 569-578.
- ³ Institut national de santé publique du Québec (2015). *Les conséquences économiques associées à l'obésité et à l'embonpoint au Québec : les coûts liés à l'hospitalisation et aux consultations médicales*. Québec : Publications du Québec. Repéré en ligne le 14 juillet 2016 au https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1922_Consequences_Economiques_Obesite.pdf
- ⁴ Institut national de santé publique du Québec (2015). *Les conséquences économiques associées à l'obésité et à l'embonpoint au Québec : les coûts liés à la consommation de médicaments et à l'invalidité – Mise à jour 2016*. Québec : Publications du Québec. Repéré en ligne le 14 juillet 2016 au https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/2035_obesite_couts_medicaments_invalidite_mise_a_jour_2016.pdf
- ⁵ Institut de la statistique du Québec (2016). *L'Enquête québécoise sur la santé de la population, 2014-2015 : pour en savoir plus sur la santé des Québécois - Résultats de la deuxième édition*. Rapport, 208 p.
- ⁶ McCormack, Gavin R. et Jagdeep S. Virk (2014). Driving towards obesity: A systematized literature review on the association between motor vehicle travel time and distance and weight status in adults. *Preventive Medicine*, 66:49–55.
- ⁷ King, D. M. et Jacobson S. H. (2017). What Is Driving Obesity? A Review on the Connections Between Obesity and Motorized Transportation. *Current Obesity Reports* doi:10.1007/s13679-017-0238-y.
- ⁸ Behzad B., King D. M. et Jacobson S. H. (2013). Quantifying the association between obesity, automobile travel, and caloric intake. *Preventive Medicine*. 56, 103-106.
- ⁹ Sugiyama, Takemi et coll. (2016). Adverse associations of car time with markers of cardio-metabolic risk. *Preventive Medicine* 83:26–30.
- ¹⁰ Núñez-Córdoba, J. M. et coll. (2013). Annual Motor Vehicle Travel Distance and Incident Obesity – A Prospective Cohort Study. *American Journal of Preventive Medicine*, 44(3):254–259.
- ¹¹ Swanson K.C. et McCormack G. R. (2012). The Relations between Driving Behavior, Physical Activity, and Weight Status among Canadian Adults. *Journal of Physical Activity and Health*, 9(3):352-359 doi: 10.1123/jpah.9.3.352.
- ¹² Creatore, M. I. et coll. (2016). Association of Neighborhood Walkability With Change in Overweight, Obesity, and Diabetes. *Journal of the American Medical Association*, 315(20):2211-2220 doi:10.1001/jama.2016.5898.
- ¹³ Müller-Riemenschneider, F. et coll. (2013). Neighborhood walkability and cardiometabolic risk factors in australian adults: an observational study. *BMC Public Health*, 13:755 doi: 10.1186/1471-2458-13-755.
- ¹⁴ King, D. (2015). Don't drive to work: Public transportation associated with lower body weight, hypertension, and diabetes. MD Linx, *American Heart Association Scientific Sessions*: Orlando, Florida. Repéré en ligne au https://www.mdlinx.com/pain-management/conference-abstract.cfm/55474/?nonus=0&searchstring=&coverage_day=&page=1
- ¹⁵ Xu, H., Wen L. M. et Rissel C. (2013). The Relationships Between Active Transport to Work or School and Cardiovascular Health or Body Weight: A Systematic Review. *Asia-Pacific Journal of Public Health*, 25(4):298–315.

-
- ¹⁶ Sugiyama, T. et coll. (2016). Adverse associations of car time with markers of cardio-metabolic risk. *Preventive Medicine* 83:26–30.
- ¹⁷ Hoehner, C. M., Barlow C. E., Allen P. et Schootman M. (2012). Commuting Distance, Cardiorespiratory Fitness, and Metabolic Risk. *American Journal of Preventive Medicine*, 42(6): 571–578. doi: 10.1016/j.amepre.2012.02.020.
- ¹⁸ Audrey, S., Procter S. et Cooper A. R. (2014). The contribution of walking to work to adult physical activity levels: a cross sectional study. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 11(1):37 doi: 10.1186/1479-5868-11-37.
- ¹⁹ Sugiyama, T., Ding D. et Owen N. (2013). Commuting by car: weight gain among physically active adults. *American Journal of Preventive Medicine*, 44(2):169-73.
- ²⁰ Martin et coll. (2015). Impact of changes in mode of travel to work on changes in body mass index: evidence from the British Household Panel Survey. *Journal of Epidemiology & Community Health*, 69:753–761. doi:10.1136/jech-2014-205211.
- ²¹ Statistique Canada (2017). *Enquête nationale auprès des ménages de 2011 : Tableaux de données*. Mode de transport (20), durée moyenne du trajet domicile-travail, durée du trajet domicile-travail (7), heure de départ pour le travail (7), sexe (3) et groupes d'âge (11) pour la population active occupée âgée de 15 ans et plus ayant un lieu habituel de travail ou sans adresse de travail fixe, dans les ménages privés du Canada, provinces, territoires et divisions de recensement, Données pour le Québec. Repéré en ligne au <http://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/dp-pd/dt-td/Rp-fra.cfm?TABID=2&LANG=F&APATH=3&DETAIL=0&DIM=0&FL=A&FREE=0&GC=0&GK=0&GRP=1&PID=105623&PRID=0&PTYPE=105277&S=0&SHOWALL=1&SUB=0&Temporal=2013&THEME=96&VID=0&VNAMEE=&VNAMEF=>
- ²² Martin et coll. (2015). Impact of changes in mode of travel to work on changes in body mass index: evidence from the British Household Panel Survey. *Journal of Epidemiology & Community Health*, 69:753–761. doi:10.1136/jech-2014-205211.
- ²³ Morency, C. (2011). Assistance méthodologique pour le traitement et l'analyse des données des enquêtes Origine-Destination québécoises pour dresser le portrait du vélo au Québec. Sept rapports réalisés pour le compte de Vélo Québec pour les régions de Gatineau, Laval, Longueuil, Montréal, Québec, Sherbrooke et Trois-Rivières. Repéré en ligne au <http://www.velo.qc.ca/fr/expertise/edvaq/Methodologie-et-analyse-des-donnees-des-enquetes-Origin-Destination>
- ²⁴ Morency, C., Verreault H. et Frappier A. (2017). *Estimating latent cycling and walking trips in Montreal*. 96^e rencontre annuelle du Transportation Research Board, Washington, DC., 8 – 12 Janvier.
- ²⁵ Institut National de Santé publique du Québec (2012). *Promotion du transport actif et sécuritaire à l'école primaire*. Section introduction. Repéré en ligne au <https://www.inspq.qc.ca/prevention-traumatismes/transport-actif-et-securitaire-a-l-ecole-primaire>
- ²⁶ Jeunes en forme Canada (2014). *Le Canada est-il dans la course?* Bulletin 2014 de l'activité physique chez les jeunes.
- ²⁷ Lewis, P. et coll. (2009). *Le transport actif et le système scolaire à Montréal et à Trois-Rivières – Analyse du système d'acteurs concernés par le transport actif des élèves des écoles primaires au Québec*. Montréal : Groupe de recherche Ville et mobilité.
- ²⁸ Jeunes en forme Canada (2014). *Le Canada est-il dans la course?* Bulletin 2014 de l'activité physique chez les jeunes.
- ²⁹ Lewis, P. et Torres J. (2010). Les parents et les déplacements entre la maison et l'école primaire : quelle place pour l'enfant dans la ville? *Enfances, Familles, Générations*, 12:44-65.
-

-
- ³⁰ Bergeron, P. et Robitaille E. (2013). *Des interventions pour favoriser le transport actif et la pratique d'activité physique*. Mémoire de l'Institut national de santé publique du Québec concernant la Politique québécoise de mobilité durable, 37 p.
- ³¹ Flint, E., Cummins S. et Sacker A. (2014). Associations between active commuting, body fat, and body mass index: population based, cross sectional study in the United Kingdom. *British Medical Journal*, 349:g4887 DOI: 10.1136/bmj.g4887.
- ³² Flint, E. et Cummins S. (2016). Active commuting and obesity in mid-life: cross-sectional, observational evidence from UK Biobank. *The Lancet – Diabetes & Endocrinology*. 4(5):420–435.
- ³³ Xu, H., Wen L. M. et Rissel C. (2013). The Relationships Between Active Transport to Work or School and Cardiovascular Health or Body Weight: A Systematic Review. *Asia-Pacific Journal of Public Health*, 25(4):298–315.
- ³⁴ Société de l'assurance automobile du Québec (2016). *Bilan 2015 : accidents, parc automobile permis de conduire*. Dossier statistique. Direction de la recherche et du développement en sécurité routière, 221 p.
- ³⁵ Goudreau, S. et coll. (2015). *L'influence des caractéristiques de l'environnement bâti sur l'activité physique de transport, l'obésité et la sécurité des déplacements*. Direction régionale de santé publique du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, Secteur Environnement urbain et saines habitudes de vie. 10 p.
- ³⁶ Lavoie, M. et coll. (2017). *Des gains encore possibles en sécurité routière : perspective de santé publique*. Mémoire déposé à la Société de l'assurance automobile du Québec dans le cadre de la consultation publique « La sécurité routière, ça nous concerne tous ! », 52 p.
- ³⁷ Morency, P., François Tessier, Thérien F. et Archambault J. (2013). *La sécurité des piétons à Montréal : améliorer les aménagements routiers*. Mémoire présenté à la Commission permanente sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal, 36 p.
- ³⁸ Morency, P. et Tessier S. (2017). *Vers l'amélioration de la sécurité routière pour tous*. Mémoire de la Direction régionale de santé publique de Montréal dans le cadre de la consultation publique « La sécurité routière : ça nous concerne tous ! » menée par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, 39 p.
- ³⁹ Buehler, R. et Pucher J. (2017). Trends in Walking and Cycling Safety: Recent Evidence From High-Income Countries, With a Focus on the United States and Germany. *American Journal of Public Health*, 107(2):281–287 doi:10.2105/AJPH.2016.303546.
- ⁴⁰ Table de concertation des aînés de l'Île de Montréal (2017). *Code de la sécurité routière : une révision attendue par le milieu aîné*. Avis déposé à la Société d'assurance automobile du Québec dans le cadre de la consultation publique sur la sécurité routière, 14 p.
- ⁴¹ Cordelier, N., Lavergne L. M. et Bergeron J. (2013). Principaux facteurs influençant la décision parentale de laisser leur enfant se déplacer à pied ou à vélo pour se rendre à l'école : une revue des travaux les plus récents. Dans *La ville sous nos pieds : connaissances et pratiques favorables aux mobilités piétonnes*, Actes du 4e Colloque francophone international du GERI COPIE, 20– 22 novembre, Montréal, Canada, pp. 365-371.
- ⁴² Dill, J. et McNeil N. (2013). *Four types of cyclists? Examining a typology to better understand bicycling behavior and potential*. 92^e rencontre annuelle du Transportation Research Board, Washington, D.C., 13-17 janvier.
- ⁴³ City of Cambridge (2014). *Cycle Tracks: A Technical Review Of Safety, Design, And Research*. Ville de Cambridge, Massachusetts, 24 p.
- ⁴⁴ O'Loughlin, S., Pickett W. et Janssen I. (2011). Active Transportation Environments Surrounding Canadian Schools. *Canadian Journal of Public Health*, 102(5):364-68.
-

-
- ⁴⁵ Coalition québécoise sur la problématique du poids (2017). *Virage santé à l'école dix ans plus tard. Constats et recommandations*. 110 p. Repéré le 11 octobre 2019 à <https://cqqp.qc.ca/app/uploads/2017/09/Virage-sante-10-ans-plus-tard.pdf>.
- ⁴⁶ Gouvernement du Québec (1995). *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement – Pour un aménagement concerté du territoire*. Document complémentaire, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire du ministère des Affaires municipales, 31 p.
- ⁴⁷ Barnett T. (2009, 12 mars). *Les enfants vivants à proximité d'espaces verts marchent davantage*. Communiqué de l'Université de Montréal. Repéré au <http://www.nouvelles.umontreal.ca/recherche/sciences-de-la-sante/les-enfants-vivant-a-proximite-despaces-verts-marchent-davantage.html>
- ⁴⁸ Barnett T. (2009, 12 mars). *Les enfants vivants à proximité d'espaces verts marchent davantage*. Communiqué de l'Université de Montréal. Repéré au <http://www.nouvelles.umontreal.ca/recherche/sciences-de-la-sante/les-enfants-vivant-a-proximite-despaces-verts-marchent-davantage.html>
- ⁴⁹ Garriguet, D. (2008). Beverage consumption of children and teens. *Statistique Canada*. Repéré le 1^{er} mai 2018 au <http://www.statcan.gc.ca/pub/82-003-x/2008004/article/6500820-eng.pdf>
- ⁵⁰ Desrosiers, H., Bédard, B., Dubois, L., Gray-Donald, K., Lachance, B. et al. (2005). *Enquête de nutrition auprès des enfants québécois de 4 ans. Institut de la statistique du Québec, Santé et Bien-être*. Repéré en ligne le 1^{er} mai 2018 au www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/sante/enfants-ados/alimentation/nutrition-enfants-4ans.pdf
- ⁵¹ Institut de la statistique du Québec (avril 2017). *Qui sont les consommateurs réguliers de boissons sucrées?*, Zoom santé, no.61. Repéré le 1^{er} mai 2018. <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/sante/bulletins/zoom-sante-201704-61.pdf>
- ⁵² Coalition québécoise sur la problématique du poids (2017). *Portrait de la situation*. Repéré le 1^{er} mai 2018 au <http://cqqp.qc.ca/fr/nos-priorites/boissons-sucrees/portrait-de-situation/>
- ⁵³ Ludwig, D. S., Peterson, K. E., Gortmaker, S. L. (2001). Relation between consumption of sugar sweetened drinks and childhood obesity: a prospective, observational analysis. *Lancet*, 357 (9255), 505-508. Repéré le 1^{er} mai 2018 au [http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0140-6736\(00\)04041-1](http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0140-6736(00)04041-1)
- ⁵⁴ Fjortoft, I. (2011). The Natural Environment as a Playground for Children : The Impact of Outdoor Play Activities in Pre-Primary School Children, *Early Childhood Education Journal*, 29(2), 111-117.
- ⁵⁵ Table du mode de vie physiquement actif (s.d.) *Jouer dehors en toute saison*. Repéré le 1^{er} mai 2018 au http://www.gardescolaire.org/wp-content/uploads/2016/10/activite-physique_jouer-dehors.pdf
- ⁵⁶ Morin, P. & al. (2012). *L'Enquête sur l'offre alimentaire et d'activité physique dans les écoles du Québec : Principaux constats à l'égard de la Politique-cadre « Pour un virage santé »*. Faculté d'éducation physique et sportive de l'Université de Sherbrooke. Repéré le 15 mai 2017 au http://www.ciass-bsl.gouv.qc.ca/sites/default/files/fichier/enquete_offre_alimentaire_activite_physique.pdf
- ⁵⁷ Daphnée Dion-Viens. *Les tiers des cours d'école n'obtiennent pas la note de passage*. *Journal de Québec* : 5 octobre 2019. Repéré au <https://www.journaldequebec.com/2019/10/05/le-tiers-des-cours-decole-nobtiennent-pas-la-note-de-passage-1>
-