



# Les enfants en jeu!

ENCOURAGEONS LES ENFANTS À FAIRE DE L'ACTIVITÉ PHYSIQUE À LA MAISON, À L'ÉCOLE ET PARTOUT AILLEURS

## Transport actif parmi les enfants et les adolescents

Dans le cadre de l'ÉAPJC (Étude sur l'activité physique des jeunes au Canada), l'Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie examine les niveaux d'activité physique des enfants et des adolescents en utilisant des podomètres pour mesurer le nombre de pas quotidiens. En outre, l'étude explore les facteurs associés au niveau d'activité physique, notamment le recours aux modes de transport actif. À l'aide des données recueillies de 2014 à 2016, les données de l'ÉAPJC indiquent que 21 % des enfants au Canada utilisent exclusivement des modes de transport actifs pour se rendre à l'école, comme la marche ou le vélo, 63 % utilisent exclusivement des modes de transport inactifs comme l'autobus ou la voiture, et 16 % utilisent une combinaison des modes. Comparativement à la moyenne nationale, relativement moins d'enfants et d'adolescents vivant à l'Île-du-Prince-Édouard, en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et au Québec utilisent généralement des modes de transports exclusivement inactifs. Ces provinces, incluant ceux qui vivent à Terre-Neuve-et-Labrador, sont plus susceptibles d'utiliser des modes de transport inactifs pour aller à l'école. Une plus grande proportion d'enfants et d'adolescents vivant en Saskatchewan et dans les Territoires du Nord-Ouest utilisent typiquement des modes de transport exclusivement actifs pour se rendre à l'école, comparativement à la moyenne.

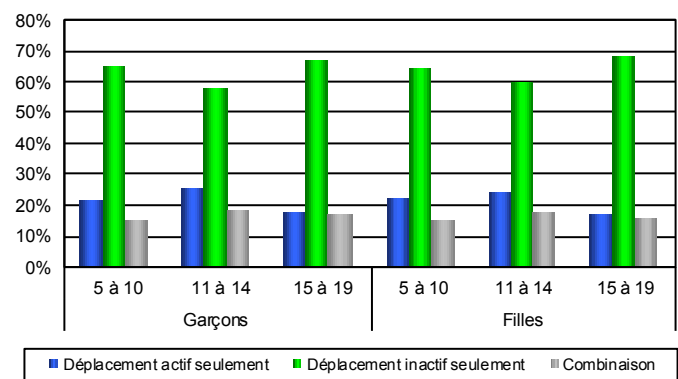
### Caractéristiques des enfants

Bien qu'il n'y ait pas de différences entre les garçons et les filles par rapport aux modes de transport habituels pour se rendre à l'école, les différences apparaissent avec l'âge. Il est intéressant de noter que les enfants et les adolescents âgés de 11 à 14 ans sont moins susceptibles d'indiquer qu'ils utilisent exclusivement des modes de transport inactifs. En effet, ils sont plus susceptibles que les 15 à 19 ans de dire qu'ils font activement le trajet quotidien vers l'école. Lorsqu'on examine l'âge et le sexe combinés, cette tendance apparaît généralement chez les garçons et les filles à une exception près : les filles âgées de 5 à 10 ans ne diffèrent pas

significativement des filles âgées de 11 à 14 ans en ce qui a trait à leur trajet quotidien inactif.

FIGURE 1

Mode de déplacement habituel à destination et en provenance de l'école, selon l'âge et le sexe de l'enfant



ÉAPJC, 2014-2016, ICRCP

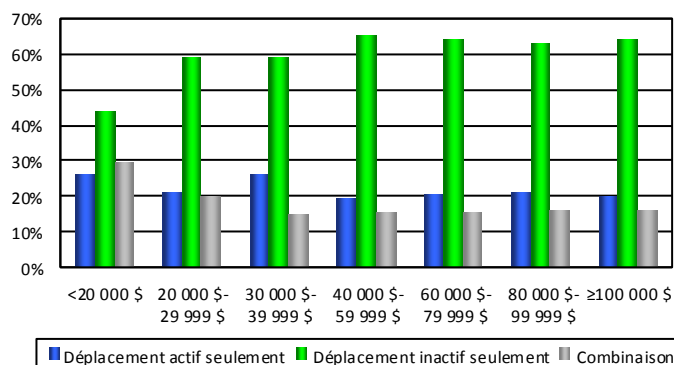
### Caractéristiques des parents et de la famille

Une plus faible proportion d'enfants et d'adolescents dont les parents se considèrent comme étant *considérablement plus* actifs que les autres du même âge et du même sexe utilisent des modes inactifs de déplacement pour se rendre à l'école comparativement à ceux dont les parents sont *légèrement moins actifs* que leurs pairs. Les enfants et les adolescents dont le revenu familial est modéré à élevé ( $\geq 40\ 000$  \$ par année) sont plus susceptibles que ceux dont le revenu familial est dans les plus faibles ( $< 20\ 000$  \$ par année) d'utiliser typiquement des modes de transport exclusivement inactifs en direction ou en provenance de l'école.



FIGURE 2

Mode de déplacement habituel en direction ou en provenance de l'école, selon le revenu familial



ÉAPJC, 2014-2016, ICRCP

### Mode de déplacement habituel en direction ou en provenance de l'école, selon le nombre de pas quotidiens

Selon les données de l'ÉAPJC recueillies de 2014 à 2016, les enfants qui utilisent typiquement des modes de transport *actifs seulement* pour se rendre à l'école et en revenir font davantage de pas en moyenne comparativement à ceux qui optent pour des modes de transport inactifs ou une combinaison des modes actifs et inactifs (c.-à-d. une différence d'approximativement 1 000 pas).

La différence dans le nombre de pas entre ceux qui n'utilisent habituellement que des modes actifs pour le trajet quotidien et ceux qui n'utilisent typiquement que des modes inactifs est significative chez des groupes particuliers, notamment :

- les filles;
- les enfants et les adolescents âgés de 5 à 14 ans (en particulier chez les filles);
- les enfants et les adolescents dont les parents sont légèrement plus actifs ou tout aussi actifs que leurs pairs;
- les enfants et les adolescents dont les parents ont un diplôme universitaire;

- les enfants et les adolescents dont le revenu familial est supérieur (de 80 000 \$ à 99 999 \$ par année);
- ceux qui font du sport et de l'activité physique organisés;
- ceux qui vivent en Colombie-Britannique ou au Yukon.

En outre, il est possible de regarder la relation entre les variables sociodémocratiques pour chacun des divers modes de transport afin d'observer les similarités et les différences. En général, les relations qui existent chez ceux qui font le trajet quotidien de manière active sont semblables à ceux qui optent pour les modes de déplacement inactifs ou une combinaison des deux. Par exemple, les différences dans le nombre de pas reliées au sexe de l'enfant, à l'âge, à la participation à l'activité physique et au sport organisés apparaissent sans égard au mode de déplacement typique en direction ou en provenance de l'école.

## INSTITUT CANADIEN DE LA RECHERCHE SUR LA CONDITION PHYSIQUE ET LE MODE DE VIE

201-185, rue Somerset Ouest • Ottawa, ON K2P 0J2 • (613) 233-5528 • info@cflri.ca

<http://www.cflri.ca/>



La protection de ce bulletin a été rendue possible grâce à une contribution financière provenant de Sport Canada et le Conseil interprovincial du sport et des loisirs. Les vues exprimées ne reflètent pas nécessairement les vues des organismes mentionnés ci-dessus.