



HAL
open science

Motivation for physical exercise: the benefits of active transport in the fight against sedentary lifestyles

Guillaume Coudevylle, Clément Ginoux, Stéphane Sinnapah, Jean-Pierre Bouchard

► To cite this version:

Guillaume Coudevylle, Clément Ginoux, Stéphane Sinnapah, Jean-Pierre Bouchard. Motivation for physical exercise: the benefits of active transport in the fight against sedentary lifestyles. *La revue de l'infirmière*, 2024, 73 (299), pp.45-47. 10.1016/j.revinf.2024.01.018 . hal-04696541

HAL Id: hal-04696541

<https://hal.science/hal-04696541v1>

Submitted on 13 Sep 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**Motivation à la pratique physique :
Intérêts des transports actifs pour lutter contre la sédentarité**

Guillaume R. Coudeville^a, Clément Ginoux^b, Stéphane Sinnaph^a et Jean-Pierre
Bouchard^{c,d,e *}

^a Université des Antilles, laboratoire ACTES (EA 3596), 97 159, Pointe-à-Pitre, Guadeloupe, France

^b Univ. Grenoble Alpes, SENS, F-38000 Grenoble, France

^c Unité pour Malades Difficiles (UMD), pôle de psychiatrie médico-légale (PPML), centre hospitalier de Cadillac, 10 avenue Joseph Caussil, 33410 Cadillac, France

^d Institut Psycho-Judiciaire et de Psychopathologie (IPJP), Institute of Forensic Psychology and Psychopathology, centre hospitalier de Cadillac, 89 rue Cazeaux Cazalet, 33410 Cadillac, France

^e Statistics and Population Studies Department, Faculty of Natural Sciences, University of the Western Cape, Robert-Sobukwe road, Bellville, 7535 Cape-Town, South Africa

* Auteur correspondant :

Jean-Pierre Bouchard, Institut Psycho-Judiciaire et de Psychopathologie (IPJP), Institute of Forensic Psychology and Psychopathology, centre hospitalier de Cadillac, 89 rue Cazeaux Cazalet, 33410 Cadillac, France. Adresse e-mail : jeanpierrebouchard@yahoo.fr (J.-P. Bouchard).

Chapô

Nos modes de vie contemporains incitent peu à la pratique physique et ne nous donnent que bien moins d'occasions d'être actifs que par le passé, nombre de nos tâches étant sédentaires et nos transports étant majoritairement motorisés. Si le constat d'un manque d'activité physique est aisé, la mise en pratique est éminemment plus complexe et de nombreux chercheurs tentent de répondre à l'épineuse question : comment permettre aux personnes d'être plus actives physiquement dans leur vie quotidienne ? Face à ce constat, cet article souhaite mettre en évidence qu'en plus des multiples avantages notamment au niveau environnemental et sociétal, les transports dits « actifs » constituent un moyen efficace pour permettre aux personnes sédentaires de réaliser de l'activité physique régulièrement.

Mots clés : Santé, bien-être, travail, transport, mode de vie, environnement

Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou d'études (écoles, collèges, lycées, université)

Lorsque l'on regarde le quotidien d'un employé, d'un élève ou d'un étudiant, on remarque de façon quasi-systématique l'existence de déplacements identiques d'un jour à l'autre, entre le domicile et le/les lieux de travail ou d'étude. Ces trajets, souvent courts, sont majoritairement réalisés à l'aide d'un transport motorisé. Or, ils constituent une opportunité idéale pour augmenter le niveau d'activité physique quotidienne d'une personne¹. A contrario d'un mode de transport dit « *passif* » comme l'utilisation de son véhicule personnel ou d'une trottinette électrique, un mode de transport dit « *actif* », induit naturellement une dépense énergétique plus importante. Ce mode de transport peut se résumer au fait de se déplacer en marchant, en courant ou en roulant (vélo, rollers, trottinette, planche à roulette) pour se rendre au travail ou vers toutes autres destinations².

Une multitude d'intérêts

Les transports actifs offrent une multitude d'intérêts qui représentent autant de bonnes raisons pour déclencher des comportements d'activité physique réguliers. Tout d'abord, se déplacer de manière active permet de **favoriser une bonne santé**. Par exemple, rouler à vélo participe à améliorer la condition physique, à renforcer les muscles, à consolider les articulations et à perdre du poids³. De même, marcher régulièrement réduit le risque de maladies cardiovasculaires, de diabète de type 2 ainsi que certains cancers⁴. Ensuite, en ne produisant pas d'émissions de gaz à effet de serre ni de pollution atmosphérique, promouvoir les transports actifs réduirait les émissions de CO₂ et améliorerait la qualité de l'air des zones urbaines⁵ ce qui contribue à impacter positivement la santé respiratoire des populations concernées⁶. L'amélioration de la santé par le biais des activités physiques se traduit par des répercussions positives dans les études⁷ et le travail^{8,9}. En effet, l'activité physique régulière associée aux transports actifs favorise la libération d'endorphines, améliore la circulation sanguine et stimule le cerveau ce qui facilite les apprentissages des élèves/étudiants comme la créativité des employés¹⁰. Se déplacer sans recourir aux équipements motorisés ou électrique constitue ainsi un **comportement positif de santé** des populations concernées et constitue dans le même temps un **comportement écocitoyen** permettant la réduction de l'**impact carbone sur l'environnement**. La réduction de cet impact se manifeste à travers la non nécessité de produire l'équipement (voiture, moto) et l'absence de l'énergie fossile et/ou d'énergie lié au nucléaire nécessaire à son utilisation. Lié à la réduction de l'impact carbone, un autre avantage à se déplacer en marchant, en courant et/ou en roulant se situe **au niveau sociétal**. On participe

à fluidifier le trafic routier, à réduire les difficultés de stationnement et à réduire les coûts liés aux infrastructures de transports¹¹. On s'évite de subir les embouteillages, ainsi que d'en générer. On évite dans le même temps d'accentuer la pollution sonore des centres-villes, ce qui contribue à améliorer le bien-être des résidents urbains. Ces modes de déplacement favorisent les interactions sociales, un environnement urbain convivial et la réduction du stress ce qui participe à **améliorer la qualité de vie**¹². Certaines études ont montré que l'activité physique facilitait le processus de détachement psychologique vis-à-vis du travail, qui promeut la récupération professionnel et réduit le risque d'épuisement professionnel¹³. Cet espace-temps privilégié qu'est le trajet domicile-travail, pourrait ainsi être un « sas de détachement » particulièrement efficace pour lutter contre la problématique de l'épuisement professionnel. De leur côté, les territoires ultramarins sont très loin d'être épargnés par la saturation du réseau routier. La Guadeloupe comme la Martinique par exemple pourraient adopter une politique volontariste en faveur des transports actifs qui serait aussi bien bénéfique pour la **qualité de vie des habitants**, pour la **réduction de la pollution atmosphérique** ainsi que pour **l'attractivité touristique** du territoire. Outre la qualité de vie des habitants, l'aspect économique est un autre élément à considérer. Les coûts de production d'une paire de chaussures de marche ou de course et/ou d'une bicyclette apparaissent dérisoires au regard du coût de production d'un véhicule motorisée ou électrique. Cela permet de supprimer ou de limiter (un seul véhicule par foyer) les dépenses liées à l'achat du véhicule, de son entretien mais aussi de supprimer toutes les dépenses liées au carburant. Adopter une démarche écocitoyenne en se déplaçant de façon active apparaît ainsi **financièrement intéressant**. L'entretien et la réparation d'une bicyclette ou l'investissement dans du matériel de mobilité (sac, sacoches, vestes imperméables) ont un coût dérisoire en comparaison des coûts en carburant. Enfin, en choisissant de se déplacer de manière physique, on **optimise son temps et ses objectifs**. Au regard des embouteillages qui gangrènent les villes de l'hexagone et les territoires ultramarins, il peut s'avérer plus rapide de se rendre au travail à vélo qu'en voiture. Certains sportifs adeptes de la course à pied ont même saisi l'opportunité de ces trajets quotidiens pour augmenter leur temps d'entraînement se rendant en courant au travail. Au lieu d'allouer un temps spécifique pour s'entraîner, ils profitent de leurs déplacements pour se rendre au travail ou en revenir pour s'entraîner ou pour compléter leur entraînement. Cette manière de viser l'atteinte de plusieurs buts par une même configuration d'actions se nomme la **poursuite simultanée de buts multiples**. Celle-ci s'avère bénéfique dès lors qu'il n'y a pas de conflit entre les buts visés¹⁴. En résumé, se rendre au travail à vélo permet en plus de réaliser de l'activité physique bénéfique pour sa santé, d'effectuer des séquences d'entraînement, de faire des économies, de réduire son empreinte carbone, de ne pas polluer l'air, de ne pas générer de bruit dans l'espace public, de faciliter la fluidité du réseau routier et être de meilleure disposition psychologique pour travailler ou étudier.

Des freins à dépasser

En dépit de ces nombreux avantages mais aussi de l'urgence climatique, les transports actifs tardent à se développer. Tout d'abord, le manque d'infrastructures (absence de pistes cyclables et piétonnes) ou d'infrastructures adaptées (pistes cyclables et piétonnes non sécurisées ou non entretenues) constitue un frein majeur au développement des transports actifs¹⁵. Ces pistes ne sont pas nécessairement à envisager en parallèle et en limite de la chaussée. Un cycliste ne rechignera pas à faire un détour si celui-ci lui permet d'éviter une collision et/ou de respirer le gaz d'échappement. Il y a tout un réseau cyclable à insérer intelligemment dans le territoire tout en respectant l'environnement tant dans la construction que dans l'utilisation des pistes. Directement lié à ce manque d'infrastructure, l'insécurité routière constitue un autre frein majeur au développement des transports actifs¹⁶. Si les transports actifs peuvent favoriser les interactions sociales⁶, la cohabitation entre les usagers des transports actifs et les usagers

motorisés peut générer des conflits liés à des incivilités de part et d'autre¹⁷. Une politique d'aménagement du territoire avec des pistes cyclables et piétonnes sécurisées doit s'accompagner d'une ré-éducation à la sécurité routière en zone urbaine et rurale. Une politique d'aménagement est également à envisager au niveau des écoles, collèges, lycées, universités, entreprises privées et publiques¹⁸ pour mieux accueillir ces usagers (parc à vélo, vestiaires, douches). Un autre frein se situe au niveau des habitudes de la population où la **culture de la voiture** demeure très ancrée¹⁹. Outre une politique volontariste d'aménagement du territoire adaptée aux transports actifs sécurisés, les pouvoirs publics peuvent jouer un rôle majeur notamment en rendant obligatoire à la fin des spots publicitaires de l'automobile des mentions indiquant de favoriser le plus possible les transports actifs et en finançant des campagnes de promotion à cette intention. Même si des aides publiques existent, il convient d'accompagner le changement de ce mode de transport par des **aides plus incitatives** (aide fiscale substantielle et aide à l'achat de vélo classique ou à assistance électrique) et le financement de recherches identifiant les stratégies motivationnelles favorisant la pratique physique⁸.

Tout ou rien ? Un autre regard à adopter pour changer les mentalités

L'urgence climatique devrait nous alerter et nous inciter à changer nos comportements mais l'injonction à la pratique physique n'a jamais été efficace sur le long terme. Réduire l'impact carbone de sa voiture au regard de la pollution générée par un camion, un avion, un bateau de croisière ou une entreprise de la métallurgie peut ne pas avoir beaucoup de sens chez certaines personnes. Les obstacles objectifs et les excuses plus ou moins discutables pour ne pas se déplacer physiquement sont légion mais entre un cycliste aguerri qui se rend au travail en parcourant ses 30 km à l'aller comme au retour sur ses 5 jours de travail et la personne qui prend systématiquement sa voiture, le delta est important et chacun peut trouver la formule qui lui correspond. Pour atteindre l'objectif d'être plus actif physiquement, l'essentiel est d'introduire progressivement les transports actifs dans sa chaîne de déplacements quotidiens. Ce qui importe c'est le fait de commencer à changer de comportement et de maintenir ce comportement suffisamment longtemps pour que l'intéressé puisse en **mesurer lui-même les effets positifs** sur sa santé physique (son endurance, ses sensations corporelles) et psychologique (son humeur, son bien-être durant et hors du travail/étude). L'enjeu est de passer d'une motivation extrinsèque à une **motivation intrinsèque** où l'utilisateur reste autonome de ses choix et partage son expérience avec ses amis et ses collègues de travail/étude. Une personne qui va commencer à se déplacer à vélo ou à pied un jour sur deux ou un jour par semaine est déjà une première étape positive en faveur de sa santé et de l'environnement. Selon son état de fatigue, son humeur et les conditions météorologiques, on laisse au garage, ou bien son vélo, ou bien sa voiture. Il est possible d'utiliser un seul mode de transport mais il est aussi possible de séquencer son trajet pour **combiner plusieurs modes de transports** à travers une **pratique intermodale**. L'alternative du « tout ou rien » peut ainsi s'entrevoir en utilisant des transports collectifs (bus, train, métro) qui conduisent les personnes à effectuer physiquement une certaine distance avant et après leur utilisation²⁰ mais aussi en utilisant un vélo pliant (ou non) à assistance électrique. Contrairement aux équipements électriques légers de déplacement (scooter, trottinette, hoverboard, escalators) qui ne sollicitent aucunement l'activité physique et qui sont donc à proscrire, le vélo à assistance électrique offre de nombreux avantages. Il permet de surmonter un dénivelé, de se confronter au vent ou à une distance supérieure à ses capacités notamment chez les usagers qui habitent loin de leur lieu de travail. Il offre aussi l'avantage de permettre aux personnes atteintes de maladies chroniques et/ou personnes plus âgées d'effectuer leurs déplacements par un mode de transport positif pour leur santé et respectueux de l'environnement.

Références

-
- ¹ Chaix B, Kestens Y, Duncan S, Merrien C, Thierry B, Pannier B, et al. Active transportation and public transportation use to achieve physical activity recommendations? A combined GPS, accelerometer, and mobility survey study. *Int J Behav Nutr Phys Act* [Internet]. 2014;11(1). Available from: <http://dx.doi.org/10.1186/s12966-014-0124-x>
- ² Sisson SB, Tudor-Locke C. Comparison of cyclists' and motorists' utilitarian physical activity at an urban university. *Prev Med* [Internet]. 2008;46(1):77–9. Available from: <http://dx.doi.org/10.1016/j.ypmed.2007.07.004>
- ³ Oja P, Titze S, Bauman A, de Geus B, Krenn P, Reger-Nash B, et al. Health benefits of cycling: a systematic review: Cycling and health. *Scand J Med Sci Sports* [Internet]. 2011;21(4):496–509. Available from: <http://dx.doi.org/10.1111/j.1600-0838.2011.01299.x>
- ⁴ Celis-Morales CA, Lyall DM, Welsh P, Anderson J, Steell L, Guo Y, et al. Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study. *BMJ* [Internet]. 2017;357:j1456. Available from: <http://dx.doi.org/10.1136/bmj.j1456>
- ⁵ Woodcock J, Edwards P, Tonne C, Armstrong BG, Ashiru O, Banister D, et al. Public health benefits of strategies to reduce greenhouse-gas emissions: urban land transport. *Lancet* [Internet]. 2009;374(9705):1930–43. Available from: [http://dx.doi.org/10.1016/S0140-6736\(09\)61714-1](http://dx.doi.org/10.1016/S0140-6736(09)61714-1)
- ⁶ Rojas-Rueda D, de Nazelle A, Tainio M, Nieuwenhuijsen MJ. The health risks and benefits of cycling in urban environments compared with car use: health impact assessment study. *BMJ* [Internet]. 2011;343(aug04 2):d4521. Available from: <http://dx.doi.org/10.1136/bmj.d4521>
- ⁷ Coudevylle GR, Sinnapah S, Ginoux C, Bouchard J-P. Impacts des activités physiques adaptées sur la santé et les facteurs psychologiques impliqués dans les apprentissages des élèves et des étudiants. *Rev Infirm (à paraître)*.
- ⁸ Coudevylle GR, Sinnapah S, Ginoux C, Bouchard J-P. Santé des personnels soignants : l'importance des activités physiques adaptées. *Rev Infirm* [Internet]. 2023;72(291):39–41. Available from: <http://dx.doi.org/10.1016/j.revinf.2023.04.011>
- ⁹ Coudevylle GR, Sinnapah S, Ginoux C, Bouchard J-P. Intérêts de l'activité physique pour la santé au travail. *Rev Infirm (à paraître)*.
- ¹⁰ von Thiele Schwarz U, Hasson H. Employee self-rated productivity and objective organizational production levels: Effects of worksite health interventions involving reduced work hours and physical exercise. *J Occup Environ Med* [Internet]. 2011;53(8):838–44. Available from: <http://dx.doi.org/10.1097/jom.0b013e31822589c2>

-
- ¹¹ Pucher J, Buehler R. Making cycling irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transp Rev* [Internet]. 2008;28(4):495–528. Available from: <http://dx.doi.org/10.1080/01441640701806612>
- ¹² De Vos J, Schwanen T, Van Acker V, Witlox F. Travel and subjective well-being: A focus on findings, methods and future research needs. *Transp Rev* [Internet]. 2013;33(4):421–42. Available from: <http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2013.815665>
- ¹³ Sonnentag S, Cheng BH, Parker SL. Recovery from work: Advancing the field toward the future. *Annu Rev Organ Psychol Organ Behav* [Internet]. 2022;9(1):33–60. Available from: <http://dx.doi.org/10.1146/annurev-orgpsych-012420-091355>
- ¹⁴ Famose J-P. La motivation en EPS. In: *Si l'on parlait du plaisir d'enseigner l'éducation physique*. Éditions AFRAPS; 2003. p. 49–76.
- ¹⁵ Rietveld P, Daniel V. Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? *Transp Res Part A Policy Pract* [Internet]. 2004;38(7):531–50. Available from: <http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2004.05.003>
- ¹⁶ Garrard J, Rose G, Lo SK. Promoting transportation cycling for women: the role of bicycle infrastructure. *Prev Med* [Internet]. 2008;46(1):55–9. Available from: <http://dx.doi.org/10.1016/j.ypmed.2007.07.010>
- ¹⁷ Xu Z, Zheng N, Logan DB, Vu HL. Assessing bicycle-vehicle conflicts at urban intersections utilizing a VR integrated simulation approach. *Accid Anal Prev* [Internet]. 2023;191(107194):107194. Available from: <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2023.107194>
- ¹⁹ Pucher J, Buehler R, Seinen M. Bicycling renaissance in North America? An update and re-appraisal of cycling trends and policies. *Transp Res Part A Policy Pract* [Internet]. 2011;45(6):451–75. Available from: <http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2011.03.001>
- ²⁰ Frank LD, Saelens BE, Powell KE, Chapman JE. Stepping towards causation: Do built environments or neighborhood and travel preferences explain physical activity, driving, and obesity? *Soc Sci Med* [Internet]. 2007;65(9):1898–914. Available from: <http://dx.doi.org/10.1016/j.socscimed.2007.05.053>