



V

i

l

l

≡

&

V

≡

l

O



4€

n° 22

dossier > pages 6 à 14 juillet/août 2006

Vélo et santé

> une évidence si bien cachée...

EPODE intègre le vélo > page 14

Espace public et espace privé
> quelle transition ? > pages 15 à 18



Avec Cyclocity, JCDecaux apporte une réponse innovante aux déplacements urbains

Cyclocity, pour vivre la ville autrement

Présent dans 45 pays et 3 400 villes de plus de 10 000 habitants, les mobiliers JCDecaux sont une référence en matière de qualité, d'esthétique et de fonctionnalité. Cyclocity, dernière innovation du Groupe, est un concept novateur de déplacement en ville qui a déjà séduit la Communauté Urbaine de Lyon en France, de Vienne en Autriche, de Cordoue et de Gijon en Espagne.

Savoir-faire, innovation, entretien, chaque jour nos 7 900 collaborateurs mettent leurs compétences au service des villes.

www.jcdecaux.com



JCDecaux

agenda



PIC Verts : Colloque sur les itinéraires communaux verts

> 15 septembre 2006

Informations (AEVV) :
info@aevv-egwa.org



Semaine européenne de la mobilité

16 > 22 septembre 2006

Informations : <http://www.bougezautrement.gouv.fr>
<http://www.mobilityweek-europe.org>



10^e Rencontres des départements cyclables en Seine-Saint-Denis

> 28 et 29 septembre 2006

Programme et inscriptions :
www.departements-cyclables.org



Partenariat public-privé : un outil pour le développement des transports publics locaux ?

> 18 octobre 2006

Colloque organisé à Paris par le Gart en partenariat avec Dexia Crédit Local.
 Information et inscription :
corinne.lemaire@gart.org



Cousin, cousine

O édito

On a souvent présenté le vélo des villes et le vélo sportif comme frères ennemis. Nul doute que beaucoup des usagers de l'un et de l'autre se vivent souvent ainsi...

Pourtant, il semble aujourd'hui que leurs univers cultivent moins leurs différences et que la recherche des complémentarités, voire des synergies, soit à l'ordre du jour. C'est une bonne nouvelle, si nous voulons que le Comité de promotion du vélo, dont nous sommes l'un des membres fondateurs, prouve sa crédibilité et prenne pleinement sa place.

Cela se vérifie en tout cas depuis quelque temps à l'occasion de la traditionnelle « grande boucle » estivale : le sport cycliste se montre moins distant des autres usages possibles du vélo. Et les retombées de l'épreuve sportive pour le vélo urbain sont parfois positives ! Pour preuve, pendant le Tour de France, les médias s'aventurent désormais sur les voies vertes et les véloroutes des vacances et regardent de plus près l'essor du vélo loisirs, convivial, familial et respectueux de l'environnement. Même TF1 en juillet 2004 avait consacré cinq rendez-vous quotidiens à des reportages sur des itinéraires vélo régionaux.

Soyons donc reconnaissants au vélo sportif, dont l'image et l'importance hexagonale nous ont longtemps paru encombrantes, de ne pas oublier sa cousine la bicyclette...

Mieux, cette année, l'un des partenaires du Tour a réalisé un sondage sur « les Français et le vélo »* réactualisant en quelque sorte l'enquête que nous avions confiée à la Sofres en 2003. En offrant ainsi un arrêt sur image de la pratique et des attentes des Français riche d'enseignements. Fait remarquable, 23 % des Français sont des utilisateurs réguliers, circulant à vélo toutes les semaines, contre 14 % dans notre enquête trois ans auparavant. Et si l'usage reste avant tout encore orienté loisirs en 2006, 14 % des Français interrogés l'utilisent au moins occasionnellement pour aller travailler !

La surévaluation du danger perçu que relève l'institut CSA confirme qu'il faut poursuivre la réalisation d'itinéraires continus et sûrs ainsi que nos actions de communication.

Mais les auteurs ont aussi poussé l'enquête avec des questions moins prévisibles. Et c'est ainsi qu'on découvre qu'interrogés sur la mise en œuvre d'un code de la rue, 81 % des Français se déclarent favorables à une telle démarche !

Si l'événement sportif de l'été semble se chercher un peu, le vélo mode de déplacement trouve progressivement sa voie. Son essor a aujourd'hui un sens, celui du développement durable de nos territoires. Un sens que ne perçoivent pas encore tous les acteurs économiques de notre pays mais qui échappe de moins en moins à nos concitoyens !

Denis Baupin,
Président

* Sondage « les Français et le vélo » réalisé par l'institut de sondage CSA pour LCL (Le Crédit Lyonnais) auprès de 1001 personnes âgées de 15 ans et plus, constitué d'après la méthode des quotas après stratification par région et catégorie d'agglomération.
www.csa-fr.com

LES TROPHÉES DU VÉLO, ÉDITION 2006

UN CONCOURS ORGANISÉ PAR LE COMITÉ DE PROMOTION DU VÉLO.

La présentation des lauréats et de leur projet ainsi que les photos de la remise des prix le 14 juin dernier sur l'Espace modes



doux lors du Salon européen de la Mobilité vous attendent sur le site Internet du Club des villes cyclables.

www.villes-cyclables.org

texto-vélo

Marche arrière ?

↳ Les récentes hausses du prix du carburant ont eu davantage d'impact sur les Allemands – 8 % de nos voisins ont réduit leurs déplacements quotidiens en voiture – que sur les Français (4 %) et les Italiens (1 %).

Le sondage Sofres réalisé en juin dans le cadre du Salon européen de la mobilité met aussi en évidence que le recours au vélo comme alternative intéresse 68 % des Allemands contre 20 % des Français.

Galileo à vélo

↳ Le projet européen de navigation par satellite Galileo a équipé des vélos encadrant la randonnée « Fil vert VTT » du Grand Toulouse pendant la Fête du vélo 2006. Toulouse, qui accueille le siège de Galileo, imagine des développements comme la location de vélos ainsi que des recherches d'itinéraires. À suivre...

Bienvenue au Club

↳ La région Rhône-Alpes adhère au Club des villes cyclables.

Elle est la seconde collectivité régionale, après l'Île-de-France,

à rejoindre ce réseau créé en 1989 et qui compte aujourd'hui 900 villes, 2 départements et 2 régions.

www.villes-cyclables.org – dtci@rhonealpes.fr

44 %

↳ C'est l'augmentation de la circulation des vélos à Lyon entre mars 2005 et mars 2006. Les Vélo'V représentent un quart de cette évolution.

Libre-service vélo à Toulouse...

↳ Au second semestre 2007, 110 stations proposeront

aux Toulousains 1200 vélos au moyen d'une carte bancaire ou d'une carte prépayée. La première demi-heure sera gratuite. La ville souhaite doubler le parc rapidement.

... et à Nantes

↳ La première phase du plan vélos en libre-service débutera le 1^{er} juin 2007 à Nantes, qui vient de lancer une consultation pour retenir un prestataire.

Ça discute

↳ La ville du Mans a ouvert un forum de discussion sur l'impact des travaux du tramway. ● ● ●



PARCAGE sécurisé 2 roues MOBILIER urbain

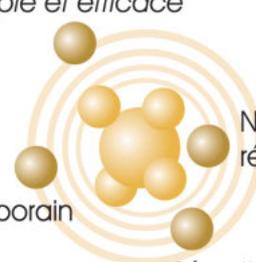
04 50 45 13 45
3, route de Vovray - 74000 ANNECY

Fabricant



CONTROLE SOLIDITE BUREAU VERITAS

Simple et efficace



"Design" contemporain

Nombreuses références

Sécurité MAXIMUM



Pour nous contacter

www.cyclogard.com

ETUDES - PROJETS D'IMPLANTATION

Modèles déposés / systèmes brevetés



● ● ● On peut lire sur www.lemans.maville.com

des contributions riches sur le tram, la mobilité, le vélo et la ville qui va avec.

Bon plan

➔ La mairie du Kremlin-Bicêtre (94) vient d'adopter son Plan de déplacements d'administration (PDA) qui prévoit, outre le remboursement de la totalité de la carte orange et les dépenses liées au covoiturage, un encouragement de la pratique du vélo avec le développement des itinéraires cyclables, des parcs vélos et un service de maintenance.

Comité de promotion du vélo

➔ Denis Baupin, président du Club des villes cyclables, adjoint au maire de Paris, a été élu président du Comité de promotion du vélo le 14 juin 2006. Le Comité de promotion du vélo, créé en 2001, rassemble tous les acteurs du vélo, collectivités territoriales, associations d'usagers, fédérations sportives, assemblées parlementaires et industriels.

Cyclistes dans le vent

➔ Un réseau de tubes transparents, suspendu dans les airs, alimenté par une soufflerie. À l'intérieur, des cyclistes se déplacent, accélérés par la force du courant d'air. Ce concept visionnaire *Velovent* est développé par la faculté des sciences du sport de l'université technique de Munich. Avec cette infrastructure conçue pour les agglomérations, les cyclistes pourraient atteindre, sans effort, des vitesses supérieures à 30 km/h. Le système permettrait en outre de réduire les risques d'accidents. Concept à suivre... ? Source : *Predit, Vigie-transport*, n° 15.

La première marche

Un référentiel de bonnes pratiques existe désormais pour

trouver des solutions visant à supprimer l'entrave à l'accessibilité que peut constituer la présence d'une marche à l'entrée d'un commerce ou d'un bâtiment public. Il s'appuie sur une estimation réalisée à partir du centre-ville de Grenoble qui montre que dans plus de 60 % des cas, les marches font de 7 à 16 cm. Ce référentiel Afnor s'inscrit dans le cadre de la loi de février 2005 sur l'égalité des droits et des chances des personnes handicapées.

Contact :
benoit.croguennec@afnor.org

Futurs collégiens à vélo

La traditionnelle visite du collège de Jacou (34) par les élèves de CM2 de l'école de Teyran s'est faite à vélo.

Façon de faire des travaux pratiques dans le cadre de la sensibilisation à la sécurité routière dispensée dans l'an-

née par les policiers municipaux qui ont accompagné le groupe pour l'occasion. Façon aussi, et surtout, de prendre dès avant la rentrée les bonnes habitudes!

+ 2 %

C'est la progression du marché du cycle (ventes de vélos et articles périphériques) entre 2004 et 2005. Les détaillants représentent 41 % des parts de marché. Les grandes surfaces multi-sports tirent l'activité (+ 6,5 % en valeur pour 38 % de part de marché). Le désengagement alimentaires se confirme.

www.tousavelo.com

Cahier de vacances

À lire : « *Tourisme et mobilité : un enjeu à l'horizon 2050* », dossier du n° 18 de juin 2006 du mensuel de l'Inrets Axes.

Contact :
francoise.potier@inrets.fr

vite dit

// *Aujourd'hui, je suis allé au gouvernement sur mon vélo. J'avais pourtant beaucoup de dossiers à emporter mais j'ai tout mis dans un énorme sac. Le vélo, c'est décidément pratique. Plusieurs ministres sont venus m'accueillir et admirer mon vélo. Le chef de cabinet de Charles Picqué était lui-même tellement enthousiaste qu'il veut acheter le même.* //

Pascal Smet, ministre de la Mobilité et des Travaux publics de la région de Bruxelles (www.pascalsmet.be)

// *Aux Pays-Bas, le pays le plus en pointe pour l'utilisation du vélo, ou au Danemark, le port du casque n'est pas obligatoire. En Suède, l'obligation concerne seulement les enfants. Et dans ces pays, la gravité des accidents n'est pas pire qu'ailleurs.* //

Hubert Peigné, coordonnateur interministériel vélo, *Le Parisien*, 30 juin 2006.

**BYE BYE LES CREVAISONS
NOUS AVONS LES SOLUTIONS**

PNEUS PLEINS **PNEUMATIQUES RENFORCÉS** **GEL PRÉVENTIF anti-crevaisson**

INCREVABLE.com
Cycles & Accessoires

Documentation sur demande
Tél. 04 77 30 29 85 - Fax 04 77 30 59 64
www.increvable.com - charhel.jdl@increvable.com
1, avenue de la Gare - BP 719 - 42484 La Fouillouse



es Français mangent mal et ne bougent pas assez. Résultat : les maladies liées au mode de vie ne cessent de croître... et nos dépenses de santé d'exploser. Il existe pourtant des réponses simples et économiques à ce problème alarmant. Se nourrir un peu mieux, réapprendre à marcher et faire ses déplacements à vélo le plus souvent possible. Des idées que, hors de nos frontières, des autorités sanitaires prônent mais qui, en France, ont encore du mal à émerger.

Une gamme de dispositifs pour :

- Le stationnement des vélos
- La protection contre le vol



2 vélos cote à cote



2 vélos face à face



1 vélo



6, 12, 20 vélos + parkings sécurisés

SÉCURITÉ

- Evite la chute du vélo en présence d'un enfant sur le porte-bagages, conformément à la loi Scrivener sur la protection des consommateurs.
- Réalisée sans angles vifs.
- Conforme à la recommandation AFNOR sur la protection des aveugles.

PROTECTION

- Verrouillage du vélo contre le vol.
- Absence de voilage des roues et de dégradation de la peinture.

IMPLANTATION

- Rangement ordonné de l'ensemble des vélos.
- Un maximum de vélos sur un minimum d'espace (14 vélos sur 5 m x 1,70 m)

VelParc

55, rue de l'université - 75007 PARIS
Tel/Fax : 01 45 19 01 98 ou : 05 55 31 91 66
Mobile : 06 12 66 08 14

Présent dans + de 80 villes et gares, en France et à l'étranger

Vélo et santé

> une évidence si bien cachée...



est un mystère : pourquoi, en France, la pratique du vélo est-elle si peu valorisée au plan de la santé? Certes, les fanatiques du Tour de France la portent aux nues en tant que sport de compétition : cependant, bien peu – surtout depuis les affaires de dopage – oseraient dire que cette façon-là de pratiquer le vélo est un atout santé! Quant aux partisans d'un développement des modes de déplacement « doux », s'ils n'hésitent jamais à encenser le vélo comme moyen de lutter contre les gaz à effet de serre, de résoudre les embouteillages en ville, de rouler économique ou encore de gagner du temps et de la liberté – tous arguments incontestables –, bizarrement ils oublient le plus souvent d'évoquer les bienfaits pour la santé. Au mieux, ils les reportent en annexe, comme un accessoire facultatif.

Photo > Denis Desailly



Initiative locale : ramassage scolaire à vélo. (Association Villavélo)

Or, c'est là un argument essentiel. Peut-être même celui à mettre au tout premier rang des gains individuels et collectifs. Nos voisins britanniques, suisses ou hollandais l'ont bien compris, eux qui, depuis plusieurs années déjà, incitent à utiliser le vélo comme mode de déplacement quotidien, au moins une demi-heure par jour, pour rester en forme. Il faut dire que dès 1999, la British Medical Association avait invité les pouvoirs politiques à promouvoir l'usage du vélo dans une perspective de santé publique. En Suisse, c'est l'Office fédéral de santé publique qui, avec le projet Xunderwäx, a expérimenté une politique de santé publique axée sur la promotion d'activités physiques dans la vie quotidienne. Plus récemment, l'Organisation mondiale de la santé, dans son rapport « *Transport, environnement et santé* », recommandait aux Européens de lutter contre l'épidémie d'obésité et la kyrielle de maladies liées au mode de vie

propre aux pays industrialisés en modifiant leurs habitudes. En l'occurrence, elle leur suggérait de laisser leur voiture plus souvent au garage et de se déplacer à pied ou à vélo : « *Une activité physique accrue, notamment la marche et la bicyclette, réduira le nombre de décès et d'incapacités par maladies chroniques et améliorera la qualité de vie. Ces moyens de transport fondamentaux permettent de réduire de moitié le risque de cardiopathie coronarienne et diminuent aussi le risque de diabète, d'hypertension, d'ostéoporose, d'obésité et de cancer du côlon.* »

La France, on le sait, n'échappe pas à la tendance « malbouffe + sédentarité ». D'ailleurs, au cours de ces dernières années, l'obésité y a progressé de 10 % par an et concerne désormais une personne sur dix. Un Français sur trois est en surpoids. Le sénateur Gérard Dériot pointe sans détour le problème dans le ● ● ●

Des chiffres qui font peur...

- Selon l'Organisation mondiale de la santé, la moitié des enfants seront obèses d'ici vingt ans.
- Selon la Caisse nationale d'assurance maladie (étude 2005), 10,2 % de la population française âgée de 20 à 64 ans est obèse. Et la progression est importante : + 10,5 % en 2003 contre + 6 % dans les années 1980. Dans moins de cinq ans, l'obésité pourrait être à la source d'un désastre sanitaire et d'une implosion financière de l'Assurance maladie que l'on peut déjà chiffrer à 1,8 milliard d'euros par an.
- La France enregistre chaque année environ 165 000 décès dus à des affections cardiovasculaires, dont un tiers serait induit par le manque d'activité. Autrement dit, chaque année dans notre pays la sédentarité fait au bas mot dix fois plus de morts que les accidents de la route. Sans que personne ne se révolte !

... et d'autres qui font rêver

- On a calculé qu'augmenter de 10 % la part de la population se déplaçant régulièrement à vélo ou à pied permettrait de réaliser une économie de 5 % sur les dépenses de santé, soit 9 milliards d'euros par an¹.
- En France, les experts estiment qu'une activité physique régulière modérée peut permettre d'économiser jusqu'à 1 000 € par an et par habitant, dont environ 200 € pour les seules maladies cardio-vasculaires évitées.
- Pour que la part du vélo dans les déplacements augmente de 10 %, la France doit développer une politique cyclable. Montant estimé : 500 millions d'euros par an². C'est minime comparé aux gains possibles.

¹ Analyse de l'Association transports et environnement (ATE) suisse, sur la base de rapports d'experts norvégiens et britanniques.

² Chiffre calculé à partir du coût de la politique cyclable de Strasbourg, évaluée entre 8 et 10 € par habitant et par an.

● ● ● Rapport de l'Office parlementaire d'évaluation des politiques de santé (Opeps) rendu public le 12 octobre 2005 : « *La fréquence de l'obésité en France est en forte augmentation, écrit-il : elle est passée en cinq ans de 8 à 11 % chez les adultes et surtout de 2 à 4 % chez les enfants de moins de 15 ans. Cette évolution préoccupante concerne toutes les générations, quel que soit le sexe, et touche plus fortement les milieux socio-économiques fragiles.* »

Ce n'est pourtant là que la face visible de la question. Car le diabète non insulino-dépendant augmente de son côté de façon dramatique (il a été multiplié par un facteur 3 en dix ans), au point qu'aujourd'hui de plus en plus de jeunes en souffrent. Et n'oublions pas les maladies cardio-vasculaires, ni certains cancers liés à nos modes de vie...

Responsables politiques, autorités sanitaires, professionnels de santé, tous conviennent que la sédentarité est en cause. Mais la plupart se demandent comment lutter efficacement contre cet état de fait. Sans prendre conscience qu'avec la marche, la pratique régulière du vélo apparaît sans aucun doute comme l'une des meilleures solutions. À la fois simple, rapide à mettre en œuvre, très peu coûteuse... et finalement très réaliste puisqu'elle peut être intégrée à la vie quotidienne. D'ailleurs, préconisant d'encourager l'activité physique, l'Opeps demande que l'on développe les zones piétonnes et les pistes cyclables dans les villes.

L'idée fait son chemin. Rappelons que dans son rapport sur le vélo remis au Premier ministre en 2004, la députée du Calvados et maire de Caen, Brigitte Le Brethon, avait elle aussi évoqué brièvement ce chapitre. Elle y affirmait que « *la sé-*

Photo > Club des villes cyclables



Futures passagères de cyclobus ou futures Jeannie Longo?

dentarité étant une des principales causes de ces pathologies, la pratique régulière du vélo doit être identifiée dans les recommandations de santé auprès du public, notamment auprès des enfants, comme une priorité ». Brigitte Le Brethon souhaitait que l'on fasse émerger cet aspect, expliquant : « *La valorisation de cet atout – faire de son trajet quotidien un temps d'exercice physique – doit être hissée en tête des argumentaires en faveur du développement du vélo dans notre pays, dans l'intérêt de chacun, dans l'intérêt de la collectivité en agissant ainsi sur le bien-être individuel et sur la diminution des dépenses de santé.* »

Et la députée du Calvados d'ajouter : « *Ces bénéfices individuels rejoignant d'importants bénéfices collectifs en termes de santé publique, de lutte contre la pollution, de sécurité routière, on se priverait à tort d'utiliser les atouts d'un "produit" qui, s'il s'agissait d'une réflexion marketing, n'aurait pas échappé longtemps à l'analyse du spécialiste.* »

De fait, lutter contre la sédentarité des Français par un moyen aussi

accessible et facilement mobilisable que l'est le vélo apparaît comme une solution d'évidence dès lors qu'on l'énonce. Elle permet d'offrir tout à la fois des bénéfices personnels (une meilleure santé pour ceux qui pratiquent régulièrement) et des bénéfices pour la collectivité (si la santé publique s'améliore, on évitera la faillite de l'Assurance maladie) ! Encore doit-elle être repérée comme telle pour devenir l'un des leviers d'action de nos gouvernants... qui feraient bien d'observer l'expérience britannique. Outre-Manche, le gouvernement a en effet lancé deux programmes pour inciter respectivement les scolaires et les adultes à aller qui à l'école, qui au travail à vélo. Et ça marche. Moyennant un budget de 800 000 € pour quarante collèges, le programme « Bike it » (« Vas-y à vélo ») a permis dès la première année de convertir au vélo 8 % des élèves. Le nombre d'établissements concernés sera d'ailleurs triplé à la rentrée prochaine³. Il ne reste plus qu'à espérer que la brume sur la Manche n'obstruera pas la visibilité entre Paris et Londres... ■

L'Alsace donne l'exemple

Pas de surprise : c'est une fois de plus du côté de Strasbourg que vient le bon exemple avec l'opération « 1 000 km à vélo pour ma santé ». Il s'agit d'un concours ouvert aux cyclistes strasbourgeois, et plus largement alsaciens. L'édition 2006, la troisième, a eu lieu entre le 15 avril et le 15 juillet. « *Le principe est toujours le même, explique M. Chaumière, président du CADR, l'association à l'origine de cette initiative. On demande aux participants (un millier cette année) de comptabiliser leur kilométrage durant ces trois mois-là. La plupart d'entre eux enfourchent leur vélo chaque jour pour leurs déplacements personnels, mais souvent, ils n'ont pas conscience des distances parcourues, alors qu'ainsi ils font des centaines de kilomètres tout au long de l'année. Parfois, le calcul est simple mais si ce n'est pas le cas, nous pouvons prêter un compteur à ceux qui nous le demandent. Cela leur permet de savoir où ils en sont de cet exercice quotidien. Reste que l'intérêt majeur de ce concours, c'est évidemment moins de faire gagner des lots que d'inciter les participants à prendre plus souvent leur vélo... pour gagner en termes de santé!* » L'idée a en tout cas été jugée suffisamment intéressante pour que la Direction régionale de l'action sanitaire et sociale (DRASS) accepte de verser une subvention à cette opération qu'elle espère bien voir s'étendre à toute l'Alsace.

La Haute-Garonne mise sur la santé des enfants scolarisés

Le Conseil général de Haute-Garonne mène depuis une bonne demi-douzaine d'années une politique volontariste en faveur du développement du vélo. Parallèlement à l'aménagement de bandes, de >>>

³ Pour en savoir plus : www.saferoutestoschools.org.uk – <http://activetravel.org.uk>

Dr Jean-Luc
Saladin

" un cycliste est moins malade que les autres "



Jean-Luc Saladin est l'un des rares médecins français à s'in-

téresser scientifiquement à la pratique du vélo sous son aspect sanitaire. Il a récemment dirigé une thèse qui apporte quantité d'arguments en faveur de ce mode de déplacement. Rencontre avec un homme de conviction.

Qu'est-ce qui vous a mis sur la voie de ce sujet jusqu'ici bien peu abordé en France ?

Je suis passionné de vélo depuis plus de trente ans mais j'ai commencé à me pencher sur son aspect « santé » il y a une dizaine d'années : à chaque fois que des articles portant sur les bienfaits de l'activité physique sur la santé sortaient dans la presse médicale, je les découpais et les conservais soigneusement. Un jour, en les classant, j'ai pris conscience de l'importance du sujet. Certes, on connaissait depuis longtemps le rôle préventif de l'activité physique dans les maladies cardiovasculaires (qui, ne l'oublions pas, représentent dans notre pays la première cause de mortalité), mais on découvre aujourd'hui qu'elle peut quasiment diviser par deux cette mortalité. Et surtout, la communauté scientifique est en train de découvrir que ses effets bénéfiques vont bien au-delà. En fait, tous les appareils humains sont concernés. Je conseille d'ailleurs à tous ceux qui veulent en savoir plus de se reporter à la thèse que le docteur Sylvain Emo¹ a soutenue sous ma direction. Elle réunit une somme considérable de travaux scientifiques internationaux mettant en évidence des effets jusqu'alors insoupçonnés.

Pouvez-vous citer quelques-uns de ces bienfaits inattendus ?

Prenons les cancers. C'est un domaine que l'on pourrait a priori penser non concerné. Or, on peut aujourd'hui affirmer que l'activité physique joue un rôle préventif efficace sur l'apparition de certains d'entre eux. Des études ont montré une réduction de 45 % sur le cancer colo-rectal (le premier cancer dans nos pays développés) et de 35 % sur le cancer du sein (cancer majeur, lui aussi). Pour d'autres cancers – prostate, poumon, endomètre – il existe également de fortes présomptions sur le rôle protecteur de l'exercice.

Ce sont là des constats. Mais sont-ils validés scientifiquement ?

Dans bien des cas, on n'en est plus à de simples constats. On a les preuves scientifiques de ce que l'on avance. Pour les effets cognitifs, par exemple, on a pu prouver, à partir du modèle animal, que l'activité physique entraîne une activation de la fabrication de nouveaux neurones : une expérimentation sur des rats au cerveau lésé a montré que les sujets soumis à une activité physique voyaient leur cerveau réparé alors que celui des sujets sans activité restait en l'état. On dispose également d'études cliniques chez l'homme ; elles montrent un maintien très substantiel des fonctions cognitives chez les personnes vieillissantes actives par rapport à un groupe ● ● ●

>>> pistes, de voies vertes et autres itinéraires partagés, il mène des opérations de promotion auprès des enfants des écoles et des collèges, convaincu que c'est par là qu'il faut commencer. Ainsi, il a édité une « *Charte du collégien à vélo* » dans laquelle il place en tête des arguments (aux côtés de l'aspect environnemental et de l'aspect économique) l'aspect santé. « *Le vélo réduit le risque d'obésité* », explique la brochure. Depuis six ans, des actions « sorties vélo » sont également organisées avec les écoles. Pour Patrick Timbert, conseiller pédagogique pour l'éducation physique et sportive du département dans les établissements du premier degré, l'objectif est de faire naître chez les élèves le goût d'une activité physique. « *Nous proposons aux enfants d'apprendre à faire du vélo, à s'entraîner. Ils finissent même, dans le troisième cycle, par pouvoir faire des randonnées de près de 30 km.* » L'organisation des sorties est entièrement prise en charge par la Préfecture et la Sécurité routière...

Asnières-sur-Seine :
vers des bornes « vélo » ?

Ville pilote EPODE, Asnières-sur-Seine s'attache désormais tout particulièrement à la promotion de l'activité physique dans les écoles. Et si le vélo n'est pas encore l'objet d'opérations particulières, cela pourrait bientôt changer, ainsi que le reconnaît l'une des responsables de la direction Prévention-Santé de la ville. Car les arguments « santé » développés par le Club des villes cyclables en faveur de ce mode de déplacement ont fait mouche. « *Nous aimerions équiper la ville de bornes de location vélo, mais cela pose problème car nous n'avons pas d'aménagements cyclables*, explique la responsable. *Il faudra sans doute y venir si l'on veut encourager les enfants à rouler à vélo. En tout cas, nous devons commencer à faire passer ce message* >>>

¹ « Activité physique et Santé : étude comparative de trois villes européennes », thèse pour le doctorat de médecine soutenue le 18 novembre 2004 par Sylvain Emo, sous la direction du docteur Jean-Luc Saladin. Cette thèse est téléchargeable sur le site www.lehavre-sante.com.

● ● ● témoin constitué de personnes inactives. Une étude toute récente a également montré une diminution du risque de l'apparition de la maladie d'Alzheimer chez les sujets ayant une activité physique.

Ces bienfaits sont-ils vraiment motivants pour des jeunes, généralement peu concernés par ces maladies ?

Mais les effets de l'activité physique ne concernent pas seulement la prévention des maladies ! Par exemple, elle améliore la créativité. Et le laboratoire du sommeil de l'Hôtel-Dieu (Paris) vient de présenter une communication démontrant que l'activité physique augmente la vigilance. C'est d'ailleurs ce que constatent les enseignants : les enfants qui viennent à l'école à vélo ont bien plus de facilité que les autres à conserver leur esprit en éveil pendant les cours. Sans compter que bouger après un travail intellectuel aide à mémoriser.

Le rôle très positif que joue l'activité physique sur le psychisme est bien connu. Mais on a pu prouver scientifiquement que l'activité physique permettait de réduire de 28 % les risques de dépression. C'est considérable. Elle entraîne également une diminution importante des troubles anxieux et une meilleure réactivité au stress.

Vous n'avez pas parlé de la prévention des maladies métaboliques...

C'est évidemment l'un des atouts majeurs de l'exercice. Et qui, là encore, concerne tous les âges. Savez-vous qu'il y a aujourd'hui, en France, trois millions de diabétiques non insulinodépendants et qu'ils seront bientôt six millions si l'on ne réagit pas très vite ? Quand j'étais jeune médecin, ce diabète de type II était beaucoup moins fréquent. Aujourd'hui, on le voit même chez des enfants ! Pourtant,

*« Les enfants qui viennent à l'école à vélo ont bien plus de facilité que les autres à conserver leur esprit en éveil pendant les cours. »
Jean-Luc Saladin*

il n'est pas inéluctable : il suffirait que tout sujet présentant un trouble de la glycorégulation accepte de perdre cinq kilos, de diminuer sa ration en lipides et son apport calorique global, d'augmenter son apport en fibres et d'avoir une activité physique quotidienne de trente à quarante-cinq minutes ! Toutes ces maladies de civilisation liées à une mauvaise alimentation et à la sédentarité sont en forte augmentation, ce qui rend quasiment impossible un rééquilibrage des comptes de la Sécurité sociale si rien ne change... J'ai calculé qu'avec l'équivalent de quatre ans de remboursement de statine, un médicament anti-cholestérol qui coûte environ un milliard d'euros par an à la Sécu, on aurait de quoi payer un réseau complet de pistes cyclables dans toute la France... et par la même occasion, on réglerait ce problème car l'activité physique a un effet majeur sur le cholestérol. Son rôle sur les triglycérides est spectaculaire. Baisse de 9 % sur le cholestérol total, 28 % sur les triglycérides, augmentation du bon cholestérol, etc.

D'autres effets à ajouter à cette liste ?

Comment ne pas évoquer les effets bénéfiques sur les troubles musculo-squelettiques ? Ils sont nombreux : amélioration de l'arthrose, diminution du risque d'ostéoporose, grosse diminution des lombagos et autres douleurs de dos (qui, mis à part les sciatiques, sont géné-

ralement des désadaptations des muscles autour du rachis dues à la sédentarité). En tout cas, chez un sujet actif, les lombalgies banales disparaissent. Je citerai encore toutes les petites infections respiratoires saisonnières, rhinites, pharyngites, bronchites, qui coûtent très cher, elles aussi : l'activité physique les fait chuter de 65 % ! C'est normal : un gamin qui se rend à l'école ou un adulte qui va travailler à vélo renforce ses défenses immunitaires et en plus, il évite la promiscuité des transports en commun, fort vecteur de ces petites pathologies hivernales. Mais la liste n'est pas close. Par exemple, on sait que l'activité physique favorise le sevrage tabagique. Une étude comparant deux groupes, l'un ayant une activité physique, l'autre non, a montré que dans le premier groupe les chances de maintenir le sevrage augmentaient de 45 % par rapport au second.

Cela dit, pour obtenir le maximum de bienfaits, de quelle activité physique parle-t-on ?

On observe des effets protecteurs dès vingt minutes d'activité physique par jour. L'Organisation mondiale de la santé recommande trente minutes quotidiennes pour rester en bonne santé. C'est vraiment, selon moi, un minimum : pour une réelle protection, je recommanderais plutôt quarante-cinq minutes. Surtout pour ceux qui veulent stabiliser leur poids ou en perdre un peu. Car il faut savoir que pendant les vingt premières minutes, le corps consomme des glucides ; passé ce stade, il commence à consommer également des lipides. À partir de quarante-cinq minutes d'activité, il ne brûle plus que des lipides. C'est là où l'on peut vraiment maigrir, là où se fait l'entraînement en endurance.

Et c'est ce en quoi le vélo vous semble une activité ● ● ●

>>> *pour que, tout doucement, les habitants s'y habituent.*

Grenoble :
« Sportez-vous bien »

À Grenoble, et plus précisément sur le quartier sensible de « Tesseire Abbaye », la Ville essaie de développer sous le slogan « **Sportez-vous bien** » un projet de santé publique basé sur l'éducation physique et alimentaire des enfants. « Notre objectif est de réduire le nombre d'enfants obèses ou en surpoids dans cette zone », explique Julie Marteau, du service Prévention-Santé de la ville. *Nous insistons naturellement sur l'importance de l'activité physique. Nous travaillons pour cela avec une association locale (Dayak) qui anime un « atelier vélo » pour inciter les jeunes à pratiquer.* L'atout majeur de Grenoble, sur ce projet, est de pouvoir offrir quelque 220 km de pistes cyclables : un argument fort pour vaincre les réticences des néophytes...

À Rochefort : les Vélos de la forme, pour les adultes

Station thermale, Rochefort (Charente-Maritime) avait décidé, en 1996, de lancer un vaste programme de promotion de la santé. « Rochefort Santé » a ainsi été décliné pendant trois ans dans divers secteurs : activité physique, environnement, tourisme, travail, etc. « *La promotion du vélo faisait partie de nos objectifs*, explique Alain Papillon, directeur des Services techniques. *Nous avons lancé une opération intitulée "les Vélos de la forme", en insistant sur l'aspect santé ; à l'occasion de son lancement, un médecin du sport était même venu pour faire une conférence sur ce thème. Nous visions surtout les adultes, et plus particulièrement les curistes, souvent des* >>>



● ● ● *particulièrement intéressante...*

Oui, et à double titre. Si vous avez une maison, un travail, une famille, il est bien difficile de caser dans votre emploi du temps une activité physique quotidienne d'au moins trente minutes! L'astuce, c'est de l'intégrer dans votre temps de transport. Avec la marche ou le vélo (mais avec le vélo, c'est encore mieux car à effort égal, on va beaucoup plus loin), vous assurez vos déplacements et en même temps, vous faites l'exercice physique quotidien qui vous aidera à conserver une bonne santé.

Actuellement, la plupart de nos contemporains sont tellement sédentaires que leurs capacités physiques se limitent à celles d'un insuffisant cardiaque : environ 1 watt par kilogramme. Pourtant, avec un petit peu d'entraînement, il est facile de monter à 2 watts par kilogramme. Et avec une capacité de 2 watts par kilogramme, si vous vous déplacez à vélo, quasiment toute ville vous est ouverte... En effet, si vous faites 30 minutes de vélo matin et soir et que vous roulez à 20 km/h, ce qui est une vitesse très raisonnable, vous pouvez habiter à 10 km de votre travail. Et la majorité de nos déplacements n'excèdent pas cette distance.

Mais le vélo est-il vraiment une activité à la portée de tout le monde ?

Bien plus qu'on ne le pense! Car pour que l'exercice soit efficace, il n'y a pas besoin de produire un effort important. Il suffit d'être à 60 % de sa fréquence cardiaque maximale théorique. C'est-à-dire 220 pulsations/minute moins le nombre de ses années. Autrement dit, une personne de quarante ans ne doit pas dépasser $220 - 40 = 180$. 60 % de 180, cela fait 108 pulsations/minutes. Il ne s'agit donc en aucun cas d'un effort violent.

Éventuellement, on transpire un peu mais c'est un rythme que l'on doit pouvoir tenir longtemps. De ce point de vue, le vélo est un excellent exercice d'endurance. D'ailleurs, une personne sédentaire qui se (re)met au vélo retrouve au fil des jours une force et une condition physique qu'elle ne soupçonnait pas.

N'omettez-vous pas dans ce tableau « idyllique » quelques aspects négatifs susceptibles de modérer l'intérêt d'une pratique quotidienne du vélo : la vulnérabilité du cycliste dans la circulation, la pollution atmosphérique en milieu urbain ?

Non! Ce qui est dangereux, ce n'est pas de faire du vélo. C'est de ne pas en faire! Je le crie haut et fort et m'appuie pour cela sur une étude danoise qui, pendant près de quinze années, a suivi une cohorte de trente mille personnes tirées au sort : deux groupes ont été constitués, l'un avec des sujets allant travailler à vélo, l'autre avec des sujets utilisant leur voiture ou les transports en commun. Dans le groupe « vélo », la mortalité globale par maladie était de 40 % moindre que dans l'autre groupe.

Et pour la pollution, que répondez-vous ?

Contrairement à ce que l'on peut penser, en milieu urbain, le cycliste est encore gagnant : il respire à peu près la même quantité d'air pollué que le passager de transports en commun, mais bien moins qu'un automobiliste. Toutes les études montrent en effet que l'endroit le plus pollué, en ville, c'est à l'intérieur des véhicules automobiles qu'on le trouve. En moyenne, l'air y est trois à quatre fois plus pollué que celui que respire un piéton. Le cycliste est également avantagé par rapport au piéton... pour la simple et

bonne raison que pour un même parcours et à ventilation égale, il sera trois à quatre fois plus rapide que lui et donc moins longtemps exposé à la pollution.

Mais que faites-vous de l'insécurité routière pour les cyclistes ?

Il faut savoir que plus le nombre de cyclistes est élevé, moins les risques d'accidents le sont. Par exemple, aux Pays-Bas, le développement du vélo a amélioré la circulation et réduit le nombre de cyclistes accidentés. Dans sa thèse, Sylvain Emo a comparé la situation dans trois villes européennes, Le Havre, Groningue et Münster. Il montre ainsi clairement la corrélation entre le développement du réseau de pistes cyclables et le risque d'accident cycliste : alors que les habitants de Groningue utilisent dix fois plus la bicyclette que les Havrais, le risque d'accident cycliste grave est trois fois moindre à Groningue. Une politique volontariste en faveur de ces modes de déplacements doux permet indubitablement de diminuer les accidents.

Entre risques et bénéfices, le bilan vélo ne fait donc pas de doute pour vous ?

C'est évident. En termes de dépenses de santé et de souffrances humaines, les bénéfices que l'on pourrait tirer d'une politique encourageant l'activité physique et plus particulièrement le vélo comme mode de déplacement seraient énormes! Un cycliste est moins malade que les autres et donc pèse moins lourd sur le budget de la Sécurité sociale. Il ne pollue pas la planète. Il ne fait pas de bruit (dont l'effet physiologique est beaucoup plus dévastateur pour la santé qu'on ne le dit). Il ne prend pas de place dans la ville. Bref, il devrait avoir droit à tous les égards : on devrait lui dérouler le tapis rouge! ■

>>> *personnes du troisième âge. Chaque semaine, nous organisons pour eux des ateliers vélo, sortes de séances d'initiation au vélo (équilibre, sécurité). Nous voulions les aider à lever leurs craintes de remonter sur un vélo. Cette opération menée en liaison avec des professionnels médicaux de Rochefort et accompagnée de bilans de santé a été soutenue financièrement par la Caisse régionale d'assurance maladie (région Ouest) pendant trois ans.» Une démarche parallèle avait également été entamée auprès des enfants, en milieu scolaire. Mais il a suffi d'un changement d'équipe municipale et de la fin des « emplois jeunes » pour que l'expérience s'achève. Il n'empêche : l'idée était bonne et avait rencontré un vrai succès auprès de la population. Il suffirait de peu pour qu'elle redémarre...*

À Genève, mobilisation des professionnels de santé

En 2000, souhaitant inciter à la pratique du vélo pour ses bienfaits sur la santé, la ville de Genève a mené une action pilote soutenue à la fois par la Fondation suisse pour la promotion de la santé et l'Office fédéral de la santé publique. Plus de cent soixante professionnels de la santé – médecins, cardiologues, physiothérapeutes et pharmaciens – ont accepté d'y participer en mettant à disposition de leurs patients et clients la dernière édition de la carte cyclable dans leur salle d'attente ou sur leur comptoir. Certains l'ont utilisée comme un instrument pour provoquer la discussion autour de l'exercice physique. Les médecins participants ont reconnu le bien-fondé d'une telle démarche. Quant aux patients interrogés, ils se sont dits prêts, pour 25 % d'entre eux, à modifier leur mode de déplacement en faveur du vélo, 40 % préférant changer leurs habitudes alimentaires... ■

bilan santé globalement positif

> le point de vue d'un chercheur



risques d'accidents, inhalation d'air pollué, exposition au bruit : les effets indésirables subis par un cycliste en ville sont très difficiles à évaluer. Dans son étude « Marche et bicyclette : économie générale », **Francis Papon**, chercheur à l'INRETS¹, a toutefois essayé de les préciser. Instructif.

Risques d'accidents

Citant Jean-René Carré, également chercheur à l'INRETS, il estime le risque de décès à bicyclette entre 15 et 40 par milliard de kilomètres parcourus, « soit au pire un tué tous les 25 millions de kilomètres ». Pour la France, la moyenne calculée sur onze années (1990-2000) était de 330 cyclistes tués par an, 1718 blessés graves et 5324 blessés légers. Mais les dernières statistiques publiées par l'Observatoire interministériel de la Sécurité routière montrent une nette amélioration par rapport à cette moyenne puisqu'en 2005, on a enregistré 180 tués, 1667 blessés graves et 2920 blessés légers (mais en légère augmentation par rapport à l'année précédente).

élevées à l'intérieur des habitacles de voiture (presque toujours derrière le pot d'échappement du véhicule précédent, dans les embouteillages urbains) que dans l'air ambiant, les cyclistes sont avantagés par rapport aux automobilistes. Cela d'autant plus, fait remarquer le chercheur, que « les bicyclettes sont rapidement dépassées par les automobiles en circulation fluide et qu'elles dépassent rapidement les automobilistes arrêtés dans une file d'attente pour attendre aux feux devant elles et sont, de ce fait, beaucoup moins exposées au monoxyde de carbone, dont la portée est de quelques mètres ».

En revanche, Francis Papon admet que les cyclistes (et les piétons) inhalant plus d'air par kilomètre que les automobilistes, ils souffrent davantage des polluants régionaux comme l'ozone (concentrations élevées une cinquantaine de jours par an en Île-de-France).

Bruit

Francis Papon considère que l'incidence du bruit pour un cycliste est inférieure à celle de la pollution, et très inférieure à celle des accidents, même en supposant « arbitrairement », dit-il, que la gêne pour un cycliste directement exposé au bruit, et non pas à l'abri dans un véhicule, est quatre fois plus forte que la moyenne. Mais il modère cette gêne par le fait que les cyclistes subissent en plus le bruit du vent qui masque en partie le bruit de la circulation et souligne que le bruit des véhicules motorisés est aussi une nécessité pour les aider à détecter leur présence! ■

Francis Papon :
« Un cycliste régulier gagne trois années de vie »

Quel est, pour un cycliste, le bilan « coûts/bénéfices » en termes de santé ?

Selon mes estimations, l'effet bénéfique du vélo sur le système cardio-vasculaire surpasse d'un facteur 2,5 l'impact négatif de l'insécurité routière, et surpasse d'un facteur 80 l'effet de la pollution inhalée par le cycliste. D'autres auteurs² vont jusqu'à estimer un facteur 20 entre l'effet bénéfique de l'exercice et celui des accidents.

Peut-on chiffrer l'impact de la bicyclette sur les maladies ?

La maladie cardio-vasculaire est retardée de dix à quinze ans. Plus globalement, on estime qu'un cycliste régulier gagne trois années de vie. C'est aussi un décès évité pour 1 à 2,3 millions de kilomètres, soit, pour la France, entre 1900 et 4400 décès évités. C'est encore une à deux heures de vie gagnée par heure de vélo... et un gain de 0,57 euro/km à vélo, non pris en compte dans les politiques de transport.

Dans quelles conditions le vélo devient-il un mode de déplacement intéressant en termes de santé et de gain individuel ?

L'effet est positif à tout âge, jusqu'à 15 heures par semaine. Et cela, quels que soient le niveau du cycliste et les conditions météorologiques. Cependant, la pollution de l'air peut devenir particulièrement gênante suivant la sensibilité du cycliste si la concentration en ozone dépasse 200 microgrammes par mètre cube (ou niveau 7 Airparif). Naturellement, il faut aussi savoir gérer les risques dans une circulation importante, éviter les routes où la vitesse des véhicules est élevée (50 km/h), faire particulièrement attention à l'état de la chaussée, ne pas téléphoner sur la route et tenir compte de sa propre condition de fatigue et d'alcoolémie.

photo > Création visuel > Denis Desailly, Pique-nique Villavélo



Francis Papon note que le risque subi par les cyclistes varie avec l'âge, le risque le plus élevé se situant dans les tranches 6-10 ans et 11-14 ans, avec une légère remontée au-delà de 50 ans.

Pollution

Étant donné que les concentrations en monoxyde de carbone sont plus

¹ Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité.

² Rutter

Jean-Marie Le Guen



Jean-Marie Le Guen, député de Paris, n'a pas oublié qu'il a d'abord été médecin, spécialiste de santé publique : au nom du groupe socialiste, il mène bataille pour que notre pays s'engage avec détermination dans la lutte contre ce qu'il appelle, dans un récent ouvrage consacré à ce sujet¹, « le nouveau mal français ». En l'occurrence de l'obésité. Dans la proposition de loi qu'il a déposée le 23 mars 2005 à l'Assemblée nationale, il insiste notamment sur le nécessaire développement de l'activité physique en France. Il s'en explique pour *Ville & Vélo*.

« Le vélo est un excellent moyen de faire de l'exercice dans le cadre d'un emploi du temps souvent très chargé. »



Jean-Marie Le Guen lors du 16^e Congrès des villes cyclables

Dans votre proposition de loi, vous évoquez les plans de déplacements urbains et de transport scolaire. Pensez-vous notamment au vélo comme mode à encourager ?

L'épidémie d'obésité est une menace que nous devons combattre activement. Dans ce combat, il est apparu que l'activité physique était non seulement utile mais nécessaire. Cette activité physique doit pouvoir s'intégrer à nos modes de vie modernes. Le vélo, comme mode de transport complémentaire aux transports en commun et à la marche, est un excellent moyen de faire de l'exercice physique dans le cadre d'un emploi du temps par ailleurs souvent très chargé.

Que devrait faire le gouvernement, selon vous, pour inciter les Français à se déplacer plus souvent à vélo (ou à pied) dans le cadre de cet objectif "santé" ?

Il faut d'abord que nos concitoyens soient conscients des

enjeux. Pour cela, il faut le leur expliquer de façon claire et pédagogique. D'autre part, il faut l'intégrer dans les plans de déplacements urbains, notamment faciliter les déplacements vers les écoles et les différents services mis en place par la collectivité.

Estimez-vous que la population peut entendre certains arguments en faveur de ce mode de déplacement dès lors qu'elle y trouverait des bénéfices directs, personnels ?

Oui, c'est une habitude qu'il faut faire prendre, à condition de créer les moyens pratiques nécessaires. Pour que le vélo prenne tout son essor, il faut que, non contents d'intégrer que c'est un moyen de transport qui participe à la bonne santé, les Français considèrent cela comme facile, plus facile que la voiture notamment. ■

Quelques précautions mais peu de contre-indications

Se déplacer à vélo pour ses trajets quotidiens ne demande généralement pas d'accomplir des performances sportives. Il ne s'agit nullement de battre des records de vitesse ou d'endurance mais seulement de se rendre d'un point à un autre de la façon la plus sûre et confortable possible et dans un temps que l'on connaît déjà et donc que l'on peut prévoir. Dans ce cadre-là, il existe très peu de contre-indications médicales.

Si l'on met à part les affections aiguës, les pathologies graves et les fractures qui interdisent la plupart des activités physiques, seules quelques pathologies, telles les affections cardio-vasculaires, l'asthme, l'hypertension peuvent amener à prendre des précautions particulières. Cela ne signifie pas que l'on déconseille de monter sur un vélo, bien au contraire : simplement, cela oblige la personne fragilisée par la maladie à respecter quelques règles pour que les efforts soient progressifs, jamais violents.

Il est en tout cas conseillé, surtout après cinquante ans et une longue période de sédentarité, de prendre l'avis de son médecin traitant avant de se remettre en selle. Ne pas se lancer sur de longs trajets sans entraînement mais parcourir chaque fois une distance peu plus longue jusqu'au jour où l'on se sent capable de couvrir le trajet domicile-travail (par exemple) sans effort.

Il faudra songer avant tout à vérifier la validité de sa vaccination antitétanique car une chute, même bénigne, reste toujours possible. Et ne pas oublier, surtout s'il fait chaud, de s'hydrater en conséquence. Pour le reste, un seul mot d'ordre : « *Roulez jeunesse !* »

¹ Obésité, le nouveau mal français, Armand Colin, Paris, 2005.

EPODE intègre le vélo pour « muscler » son volet activité physique



Le programme « Ensemble, prévenons l'obésité des enfants », déjà en application dans dix villes de France et bientôt présent dans une centaine d'autres, renforce son volet « activité physique », jusqu'ici moins développé que le volet « nutrition ». La pratique du vélo en sera l'un des points forts.



augmentation de l'obésité infantile est devenue un phénomène alarmant pour notre pays en termes de santé publique. Pour tenter de lutter contre ce fléau qui est à l'origine de nombreuses autres maladies de civilisation (cardio-vasculaires, diabète, cancers, etc.), l'Observatoire des habitudes alimentaires et du poids a bâti un programme ambitieux, EPODE (pour « Ensemble, prévenons l'obésité des enfants »), destiné aux villes. L'initiative, d'inspiration associative, repose sur une expérience réussie, celle de l'étude « Fleurbaix Laventie Ville Santé » où, grâce à un programme de prévention mené depuis près de quinze ans, la prévalence de l'obésité de l'enfant n'a pas augmenté de façon significative depuis 1992. Une exception. Lancé en 2004, le programme EPODE a été élaboré sur la base des recommandations scientifiques actuelles du programme national Nutrition Santé, de l'AFSSA¹ et de l'INSERM².

Dix villes pilotes³ ont accepté de s'engager sur un programme de prévention signé pour cinq années.

« Dès le départ, pour lutter contre la prise de poids excessive des enfants, nous avons décidé de nous appuyer sur deux volets : la nutrition et l'activité physique, explique le docteur Jean-Michel Borys, médecin-endocrinologue et coordinateur scientifique d'EPODE. Mais en réalité, nous nous sommes surtout axés sur la nutrition. Or, sur ce problème, les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé sont très claires : il est indispensable de lutter contre la

Photo > Denis Desailly



Un jeune Danois sur la bonne voie

sédentarité. Aujourd'hui, nous cherchons donc à rééquilibrer les deux volets et à intégrer plus fortement l'activité physique de façon à ce qu'elle ait la même part que le volet nutrition. »

Rappelons que les études scientifiques ont été fort nombreuses au cours des trois ou quatre dernières années à mettre en évidence les bénéfices pour la santé d'une activité physique modérée mais régulière. « Il n'y a aucune obligation d'aller transpirer comme un fou dans une salle de sport ou d'acheter un rameur (que l'on s'empresse généralement très vite d'oublier dans un coin de l'appartement) pour répondre aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé, précise le docteur Borys. Il suffirait de faire une demi-heure de vélo par jour – pour un enfant aller à l'école ou pour un adulte aller au travail ou faire ses courses – pour cela. » L'idée de mettre le focus sur le vélo est donc venue assez naturellement à l'équipe scientifique d'EPODE. « Il nous a semblé que le vélo était un excellent moyen de bouger, de lutter contre la sédentarité sans même s'en apercevoir.

Non seulement une telle activité permet à ceux qui veulent perdre un peu de poids – ou qui ne veulent pas en prendre tout en s'autorisant quelques écarts alimentaires – de tenir leurs objectifs, mais cela réduit pratiquement de moitié le risque d'avoir un infarctus du myocarde ou de devenir diabétique chez des personnes prédisposées ! »

En fait, depuis le début le programme EPODE encourage les villes adhérentes à intégrer le vélo dans leurs campagnes de promotion des activités physiques. D'ailleurs, certaines municipalités organisent déjà des randonnées à vélo (parfois, ce sont des associations de cyclo-tourisme qui organisent elles-mêmes des actions labellisées par EPODE, ce qui leur donne un retentissement médiatique plus important). Mais cette année, les responsables du programme ont décidé d'aller plus loin et d'éveiller la sensibilité des villes sur le vélo comme mode de déplacement.

« Nous les encourageons à mettre sur pied des opérations « vélobus » et autres « Allons à l'école à vélo », poursuit le Dr Borys. Mais aussi, plus globa-

lement, à mettre en place des espaces protégés pour favoriser le développement du vélo comme mode de déplacement avec des pistes cyclables ou des espaces propices à cette pratique. Voir d'envisager des actions plus ambitieuses comme cette formidable opération lyonnaise, Vélo'V. »

Sur le terrain, cette démarche ne fait que démarrer. Renforcée par la signature de la convention entre le programme EPODE et le Club des villes cyclables⁴, elle devrait toutefois se développer assez vite. D'autant plus que dans les deux ans qui viennent, il est prévu que le nombre de villes EPODE passe de dix, le chiffre actuel, à une centaine ! D'ailleurs, les autorités de tutelle commencent elles aussi à s'y intéresser : sept ministères dont celui des Sports et celui de l'Éducation nationale sont impliqués. C'est un signe.

Jean-Michel Borys se garde bien, toutefois, de crier victoire d'ores et déjà. La partie n'est pas encore gagnée, reconnaît-il, « car ce n'est pas facile de changer les comportements : il faut plus de volonté pour changer son mode de déplacement que pour changer ses habitudes alimentaires. Quelqu'un qui décide d'aller à vélo doit d'abord s'en acheter un s'il n'en a pas déjà. Et tout le monde n'a pas l'argent pour cela. Ensuite, il faut trouver une place pour le ranger, chez soi ou ailleurs. Bref, c'est une organisation qui demande un certain engagement ». Il n'empêche que la démarche est lancée et que le relais des villes cyclables devrait cette fois contribuer à favoriser ce volet « activité physique », si essentiel à la réussite du programme. ■

¹ Agence française de sécurité sanitaire et alimentaire. ² Institut national de la santé et de la recherche médicale. ³ Asnières (Hauts-de-Seine, 92), Beauvais (Oise, 60), Béziers (Hérault, 34), Évreux (Eure, 27), Meyzieux (Rhône, 69), Roubaix (Nord, 59), Royan (Charente-Maritime, 17), Saint-Jean (Haute-Garonne, 31), Thiers (Puy-de-Dôme, 63), Vitry (Ille-et-Vilaine, 35). ⁴ Consultez la convention de partenariat EPODE-CVC : http://www.villes-cyclables.org/2003b/news/2006/newsletter/convention_epode_cvc.pdf

espace public et espace privé

> quelle transition ?



Pour favoriser les modes doux, tout en garantissant leur sécurité et l'accès public, le système « intégré », de type cour urbaine, est de loin le plus efficace. En ce qui concerne les villes piétonnes de type Venise, le sentiment de sécurité y est plus élevé encore mais l'accès en véhicule moins aisé. Dans le premier cas mais aussi dans les zones 30 ou les rues classiques, si l'on veut favoriser l'accès des modes doux, le jeu des enfants ou rendre la rue agréable et sûre pour tous, il semble nécessaire de garantir – par l'aménagement – des vitesses très réduites pour les véhicules et de chercher à mieux utiliser les espaces de transition entre espace public et espace privé.

> CONTACT :
francine.loiseau@wanadoo.fr

Si, dans les rues existantes où l'habitat domine et même ailleurs, l'objectif est la réaffectation de tout ou partie de l'espace public à d'autres usages que la circulation et le stationnement, différents intervenants à Childstreet2005 estiment, comme Marco Hüttenmoser¹ et Daniel Sauter, qu'il est indispensable d'aller bien au-delà de mesures minimales d'entrée-sortie pour garantir une vitesse en dessous ou autour de 10 km/h. Ils pensent à l'installation de bancs, plantations, bornes de protection des façades, possibilités de jeu partout, espaces de stationnement vélo pour réduire de manière drastique la vitesse et le stationnement automobiles et permettre ces autres usages en toute sécurité, surtout en ce qui concerne le jeu des enfants et les échanges conviviaux entre habitants.

En d'autres lieux – les traversées d'agglomération – et pour des vitesses différentes, l'expérience française à travers les aménagements « Ville plus sûre, quartiers sans accidents » des années 1980² et l'ensemble des aménagements de la ville de Chambéry prouvent la même chose : ce n'est qu'en modifiant profondément le profil en travers et en aménageant des espaces plus importants pour les piétons, les cyclistes et des usages hors circulation de véhicules, qu'il peut y avoir reconquête et partage différent de l'espace public, intégrant tous les usages.

Sur l'intégration et la ségrégation des trafics il est bon de relire le célèbre rapport de Colin Buchanan *Traffic in towns*, publié en 1963³, où il soulignait déjà que

Placette-cour urbaine devant une école à Delft



(photo > S. SCHEPPEL)

« les rues servent aussi aux gens ». Ingénieur circulation et architecte, il avait compris que faciliter sans cesse et partout le débit du trafic motorisé détruisait nécessairement le tissu urbain.

Les rues servent aussi aux gens...

Il estimait que les rues ne devaient plus être classées selon leur seule capacité à écouler le trafic motorisé mais aussi selon leur qualité « environnementale » (bruit, pollution, activité sociale, degré de « piétonnisation » et critères esthétiques). Pour lui, ce critère de qualité de l'environnement devait permettre de fixer des normes et des limites, de telle sorte que dans les zones où la vitesse devait permettre d'écouler un trafic automobile autour de 50 à 60 km/h, trafic motorisé et piétons seraient complètement séparés (*principe de ségrégation*). En revanche, dans d'autres espaces où la vitesse devait être réduite pour permettre une meilleure « vivabilité » du trafic, il y aurait au ● ● ●

Chambéry-le-Haut, grande voie avant aménagement coupant le quartier en deux



(PHOTO > CERTU-VILLE DE CHAMBERY)

Chambéry-le-Haut, la même grande voie intégrée (après aménagement) dans un nouveau centre de quartier



(PHOTO > CERTU-VILLE DE CHAMBERY)

¹ Voir *Ville & Vélo* n° 20, « Des rues à vivre : une réalité »

² *Ville plus sûre, quartiers sans accidents : savoir-faire et techniques*, Cetur, Bagneux, 1990

³ Suite à une commande du ministère des Transports britannique de 1959 en vue d'améliorer les transports et la circulation en ville et de réduire la congestion



● ● ● contraire, *intégration* : un mélange sûr de piétons et de véhicules dans un seul espace... « partagé », en somme.

Peu suivies au Royaume-Uni, les idées défendues dans *Traffic in towns* avaient trouvé un écho immense aux Pays-Bas où sont nées les cours urbaines à la fin de la décennie 1960 et au début de la suivante.

Espace public et espace privé

Le fait que la cour urbaine soit née aux Pays-Bas n'est évidemment pas un hasard. Pour Steven Schepel, urbaniste, la cour urbaine pourrait trouver une partie de ses racines dans la rareté de l'espace aux Pays-Bas⁴. De nombreuses peintures l'attestent (voir surtout *La Ruelle* de Vermeer⁵, dès le XVII^e siècle, et les peintures de Jan Steen et de Springer au XIX^e siècle), l'espace public étroit entre les façades des maisons et les canaux, par exemple, était utilisé aussi bien par les piétons que pour le transport des marchandises débarquées des navires et destinées à être stockées dans les maisons-dépôts le long des canaux de Delft, d'Amsterdam, d'Utrecht et d'ailleurs.

Cet espace multifonctionnel était aussi l'endroit où les marchands et les autres métiers faisaient affaire, où l'on se rencontrait pour discuter et où les enfants jouaient déjà sur un trottoir (« *stoep* » en néerlandais), surélevé par rapport à la « chaussée », surveillés du pas de la porte par un parent. Ce « trottoir » est qualifié encore aujourd'hui par Steven Schepel d'espace « semi-privé », une sorte d'extension de l'espace privé inté-

rieur ouvrant sur l'espace public extérieur. C'est de l'intérieur, à travers les fenêtres – sans rideaux, absence si caractéristique des Pays-Bas – que l'on doit pouvoir voir et surveiller, encore aujourd'hui, les enfants qui jouent dehors.

En France, à l'inverse, aux siècles passés, l'espace extérieur « public » et d'ailleurs « les autres » ou même « le public » débordaient souvent sur l'espace privé, ce qui ne laissait que peu ou pas d'intimité aux particuliers, fussent-ils rois ou reines⁶. Si ce débordement a pris fin depuis longtemps, se pourrait-il que le souvenir de ce manque d'intimité ait incité les Français par la suite à instaurer une séparation plus nette entre sphère publique et sphère privée – murs hauts entourant les parcelles, rideaux en ville pour protéger du regard extérieur ?

Le trottoir, espace public ou semi-privé ?

En tout cas, en France aujourd'hui, le trottoir est clairement qualifié d'espace « public ». Si ce trottoir avait existé aux siècles passés, nous l'aurions vraisemblablement qualifié chez nous d'espace public ou « semi-public ». Et lorsque, aujourd'hui en France, on cherche à mieux partager cet espace et celui plus large de l'espace-rue, c'est dans le sens d'une « voirie pour tous » que l'on pense, d'un espace « accessible à tous » (voir les travaux du Certu, du Coliac et de la Délégation ministérielle à l'accessibilité).

Tout autant que la rareté – réelle – de l'espace aux Pays-Bas soulignée par Steven Schepel, cette différence culturelle fondamentale et

ces habitudes expliquent sans doute les raisons pour lesquelles le concept de cour urbaine a fait son apparition aux Pays-Bas, où l'espace privé « déborde » dans la rue. Elles expliquent aussi pourquoi les voies de recherche et d'innovation dans lesquelles sont engagés les professionnels, chercheurs et habitants regroupés en association des deux pays parviennent à des propositions d'aménagement différentes, dont évidemment les uns et les autres peuvent tirer un mutuel profit.

C'est ainsi que, à Childstreet2005, il a été question dans les exposés des urbanistes Lia Karsten et Ineke Aquarius des rapports entre espace privé et espace public et des possibilités d'un usage plus important de l'espace public à des fins plus privées (jeu des enfants !) et, à l'inverse, de l'usage des espaces privés ou semi-privés extérieurs tels que vérandas, balcons, terrasses, cours et jardins pour les ouvrir davantage à un usage « semi-public », là encore pour le jeu des enfants – les enfants des autres, cette fois – en toute sécurité.

Mieux utiliser les espaces intermédiaires

Lia Karsten, de l'Université d'Amsterdam, a étudié l'usage par l'enfant de l'espace public urbain en comparant la période allant des années 1950 et du début des années 1960 à celle d'aujourd'hui. Elle se fonde sur des interviews, des données statistiques, des études bibliographiques et des observations dans trois ● ● ●



Le long des canaux de Delft, voie accessible à tous, avec à droite un « *stoep* » (trottoir) ou ce qui en tient lieu...



Canal piétons-cyclistes à Delft



En France (ici une zone 30 à Lorient), le trottoir est clairement un espace public



L'espace proche des façades dans une cour urbaine (Delft) est réellement semi-privé mais bénéficie à tous...

⁴ Voir l'exposé de Steven Schepel sur le site www.urban.nl/childstreet2005

⁵ Les tableaux cités sont visibles sur www.rijksmuseum.nl

⁶ Se souvenir, par exemple, de « la ruelle » entourant les lits hauts dans les chambres à coucher des châteaux ou demeures princières, où, au XVII^e siècle, certaines femmes de haut rang recevaient et qui devinrent des salons mondains et littéraires

● ● ● rues d'Amsterdam⁷ représentatives de quartiers construits avant la Seconde Guerre mondiale. Si, lors de la première période, l'espace public y était bien adapté à l'enfant et pouvait être qualifié d'espace pro-enfants, aujourd'hui, dans deux rues étudiées sur trois, l'espace public s'est transformé en un lieu surtout réservé aux adultes et aux enfants accompagnés. L'auteur note en outre qu'il y a aujourd'hui deux fois plus de voitures que d'enfants (de 12 ans et moins) à Amsterdam... À l'intérieur des habitations, en revanche, l'espace traditionnellement dévolu aux adultes est devenu un espace pour enfants, où ces derniers, moins nombreux mais plus actifs, sont sans doute plus libres qu'à l'extérieur.

Avec le temps, la géographie de l'enfant s'est diversifiée et, en dehors de la catégorie traditionnelle des « enfants tournés vers l'extérieur », on trouve maintenant des « enfants d'intérieur » (se caractérisant notamment par moins de jeu à l'extérieur) et la génération des enfants « assis à l'arrière » (des voitures)... se caractérisant en outre par davantage de surveillance et d'accompagnement par les parents pour des activités organisées par eux. Si de nouvelles activités ont émergé, à l'intérieur comme à l'extérieur des habitations, elles sont surtout réservées aux enfants de parents des classes moyennes, les inégalités s'étant accrues entre enfants de classes socio-professionnelles différentes.

Dans l'ensemble, à Amsterdam et ailleurs aux Pays-Bas, les enfants sont moins libres aujourd'hui, ont une mobilité moins autonome,



(photo > S. SCHEPPEL)

Le jour, tout l'espace peut servir au jeu des enfants... quand la pression automobile n'est pas trop forte

Dans un quartier nouveau de La Haye, Pays-Bas, une cinquantaine d'unités d'habitation R + 2 et des appartements en immeuble R + 5 regroupés autour d'un espace central planté recevant du stationnement : accès unique d'un côté ; pont pour piétons-cyclistes seulement de l'autre

jouent beaucoup moins dehors, ont moins l'occasion de rencontrer des enfants d'origine culturelle et socio-professionnelle différente et ne peuvent guère expérimenter ainsi « la vraie vie ». En démontant ce mécanisme, Lia Karsten accentue la nécessité pour les responsables politiques de donner une plus grande priorité à l'aménagement d'un espace public plus favorable et épanouissant pour l'enfant avec forte modération du trafic en vitesse et en stationnement, des trottoirs larges, des plantations, des itinéraires sûrs vers les équipements (écoles, stades, parcs), etc. Elle note avec satisfaction, par ailleurs, que les parents – du moins à Amsterdam – commencent à réagir au rétrécissement de l'espace extérieur pour les enfants et s'organisent en réseaux pour leur ouvrir des espaces intermédiaires ou de transition entre espace public et espace privé comme les cours à l'avant ou à l'arrière des habitations, les toits-terrasses, les porches ou halls d'immeubles, les voies d'accès privées ou les jardins qui deviennent des espaces partagés.

Usage collectif d'espaces semi-privés

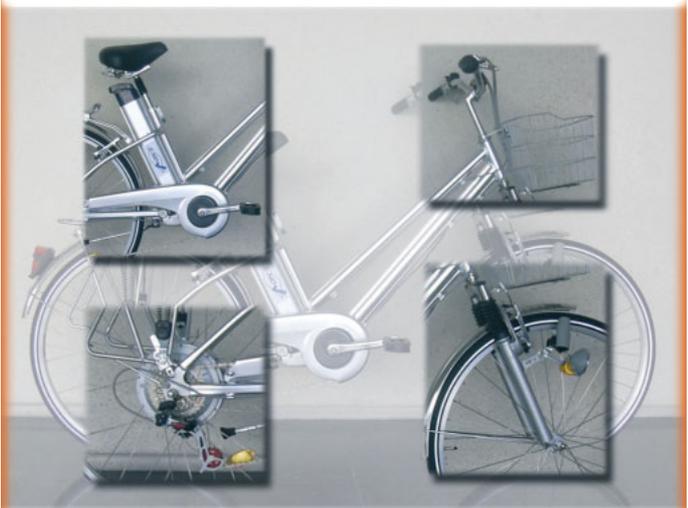
Ineke Aquarius, urbaniste (stipo Consult, Amsterdam), travaille sur les mêmes espaces semi-privés ou privés, comme les trottoirs, les entrées d'immeubles, les passages, et cherche à aller ● ● ●



(photo > S. SCHEPPEL)

Les vélos électriques

Pour un déplacement urbain performant, fiable, fluide, écologique.



Visitez notre site www.vae-enov.com

 sarl - tél. 05 55 82 39 82 - info@vae-enov.com
865, av. de Bruxelles - Z. A. Les Playes - 83500 LA SEYNE-SUR-MER

⁷ Voir article en langue anglaise « It all used to be better ? Different generations on continuity and change in urban children's daily use of space » in *Children's Geographies*, Vol. 3, N° 3, 275-290, December 2005, disponible auprès de Mme Karsten : c.j.m.karsten@uva.nl

● ● ● au-delà des solutions à court terme comme les mini-aires de jeu formelles, séparées du reste de l'espace, ou des espaces avec bancs « affectés » aux ados en limite des zones d'habitat, où personne n'a vraiment envie de se tenir...

Elle propose ainsi aux aménageurs des critères différents pour une utilisation optimale de l'espace public, intermédiaire et privé, étant donné que, non seulement l'espace est rare, mais aussi que la pression sur l'espace public existant deviendra de plus en plus forte du fait de l'augmentation continue de la motorisation des ménages qui sévit aux Pays-Bas comme en France. Avec l'aide d'un groupe de designers de l'espace public, d'artistes-concepteurs d'espace public, de concepteurs-éducateurs, elle a mis au point une approche combinant ces certitudes avec le désir qui se manifeste dans divers milieux, y compris auprès des habitants en ville, de créer un environnement extérieur qui fasse appel à l'imagination des enfants, leur permette un apprentissage – dans la rue – de la « vraie vie », une autonomie et une responsabilité grandissant avec l'âge. Ce qui nécessite d'être créatif pour déve-

opper un usage multiple – au moins double – de certains espaces-rue, d'en réduire d'autres (comme de plus petites cours-jardins devant les immeubles) et permettre un usage plus collectif ailleurs.

Elle a noté, elle aussi, des signes encourageants en milieu urbain, où il arrive que les habitants souhaitent se regrouper en fonction d'un style de vie commun. Après des décennies d'individualisme, ils cherchent un meilleur équilibre entre liberté individuelle et une vie plus collective, offrant un environnement plus stimulant à leurs enfants et facilitant la vie de tous. Ce qui, selon Ineke Aquarius, aboutit à une demande d'espaces ex-privés ou semi-privés qui seront utilisés collectivement par des « communautés » – en dehors de toute « église » – auto-choisies. Selon ses enquêtes, un ensemble de 50 unités de vie semble correspondre le mieux à la réussite de cette approche. Il s'agirait d'un habitat composé de petites unités d'habitation regroupées en cercle ou en carré autour d'un espace public central, planté ou non, utilisé principalement par ses habitants. Souvent, elles disposent en outre d'arrière-cours permettant mieux le jeu des enfants petits et

le repos de leurs parents à l'abri des regards des promeneurs.

Ce qui fait penser à une version moderne du Begijnhof⁸ d'Amsterdam, du béguinage de Bruges ou même du « village » de type suisse ou alsacien⁹ à Paris. On y trouve de petites maisons rez-de-chaussée + 3 ou + 4, avec courette ou mini-jardin à peine enclos devant les habitations. Aux Pays-Bas, elles sont regroupées autour d'un espace-jardin collectif entouré d'une sorte de chaussée à niveau (au cas où une desserte d'urgence ou des enlèvements-déménagements seraient nécessaires) qui en temps normal n'est pas accessible aux véhicules. L'ensemble du « village » donne sur un porche d'accès à la rue situé sous une des habitations et « fermé » par une grille ou des bornes avec accès piétons et cyclistes permanent. Ineke Aquarius souligne enfin le caractère contradictoire de la demande d'espaces de stationnement résidentiel supplémentaire et d'espaces affectés au jeu des enfants et estime qu'il faudra de plus en plus aboutir à un usage multifonctionnel de l'espace public et semi-privé en ville, que ce soit dans des quartiers existants ou dans ceux qui restent à concevoir. ■

⁸ Voir le site www.google.nl puis « images », puis « begijnhof »
⁹ Par exemple rue Daviel

Éditeur:
 Ville & Vélo Eurl
 33 rue du Faubourg-Montmartre
 75009 Paris

Directeur de la publication:
 Denis Baupin

Rédactrice en chef:
 Véronique Michaud

Secrétariat de rédaction, mise en page:
 Edouard de Ferrières,
 Denis Desailly

Ont collaboré à ce numéro:
 Arlette Chabrol
 Francine Loiseau
 Marie-Pierre Le Faucheur

Rédaction / Abonnements:
 Ville & Vélo
 T 01 56 03 92 14
 F 01 56 03 92 16
info@villes-cyclables.org

Photos:
 Club des villes cyclables,
 Denis Desailly, Certu-Ville
 de Chambéry, Ville de Lorient,
 E. Kips, S. Schepel

Publicité:
 IM Régie:
 Marc Grand, directeur
 Véronique Annereau
 23, rue Faidherbe
 75011 Paris
 T 01 40 24 14 90
 F 01 40 24 22 70
v.annereau@impub.fr

Conception maquette & couverture:
 Studio Desailly
 Denis Desailly
 13, rue Pascal 75005 Paris
 T 01 45 35 79 71
 F 01 43 36 30 17
desailly@club-internet.fr

Illustrations en pâte à modeler:
 Isabelle Duval

Remerciement:
 La Pharmacie Saint-Médard

Photogravure et impression:
 LVRI
 44 avenue
 de Lattre-de-Tassigny
 91 100 Corbeil-Essonnes
 T 01 60 89 06 22
lvri@lvri.fr

ISSN 1631 – 3054

Dépôt légal : août 2006

N° CPPAP:
 0108 K 81197
 Ville & Vélo
 est membre du SPEJP.

B U L L E T I N D ' A B O N N E M E N T

À compléter et à retourner à : **Eurl Ville & Vélo** 33 rue du Faubourg Montmartre 75009 Paris

- > Tarif : 1 an / 6 numéros **20 euros TTC**
- > Tarif adhérent du Club des villes cyclables..... **15 euros TTC**
- > Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE **15 euros TTC**

Collectivité, société, association.....
 Nom..... Prénom.....
 Fonction.....
 Adresse.....

 Tél..... E-mail.....@.....

- > Je souhaite abonnement(s) à **Ville & Vélo**
 - > Je paierai à réception de facture
 - > Je souhaite recevoir une facture acquittée
- Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre de Ville & Vélo **d'un montant de euros**

2 0 0 6 > 2 0 0 7

Le Club des villes cyclables : fer de lance de la mobilité douce !

JUIN 2006. Le Club des villes cyclables a été partenaire de la 2^e édition du Salon européen de la mobilité (Transports Publics 2006).

Un salon professionnel bisannuel organisé par le GIE Objectif Transport Public (réunion du GART et de l'UTP).

Le Club y a animé un espace dédié aux modes doux réunissant à ses côtés 16 acteurs majeurs de « l'alternativité » (vélo, stationnement, auto-partage, covoiturage...) en France.

RENDEZ-VOUS en OCTOBRE 2007
le 17^e CONGRÈS DES VILLES CYCLABLES
sera accueilli par le Grand Lyon,
les 17 et 18 octobre
2007

Ce prochain grand rendez-vous de la mobilité douce sera pour les principaux acteurs du vélo, et plus généralement de l'alternativité, l'occasion de présenter offres de service vélo, expertises et produits innovants à une assemblée composée d'élus, d'ingénieurs et de techniciens en charge des déplacements sur un espace d'exposition de 500 m².

Vous êtes intéressé ?

Contactez dès
à présent IM Régie :
v.annereau@impub.fr

Merci ! aux exposants présents sur l'Espace Modes doux

- ADC (Association des départements cyclables),
- AGUIDON PLUS,
- ALTINNOVA,
- AREA MOBILIER URBAIN,
- CAISSE COMMUNE,
- CYCLEUROPE,
- CYCLOGARD,
- E-NOV VEHICULES,
- FUBICY (Fédération française des usagers de la bicyclette),
- GREEN COVE INGENIERIE (1, 2, 3 voiture),
- INTERCYCLES,
- JCDECAUX,
- SHIMANO,
- SNCF,
- VELOCITO,
- VELPARC,
- VINCI PARK,
- VOITURE & CO.



(photos > EPODE • Club des villes cyclables)

Jean-Michel Borys coordinateur national du programme EPODE*

1) 20 % des enfants français sont en surpoids ou obèses. Quels sont les remèdes à ce fléau?

Le surpoids et l'obésité, tout comme d'autres pathologies, sont liés aux modes de vie et à la mondialisation des comportements et des habitudes alimentaires. Les remèdes résident donc dans la modification des modes de vie, non seulement de ce qu'on mange mais aussi de comment on mange et comment on bouge. Surtout, il faut que ces changements soient durables. Il ne s'agit pas de fréquenter une salle de sports pendant deux mois puis d'arrêter. Pour que nos choix soient pérennes, il faut que le changement plaise. Le plaisir doit être présent à toutes les étapes de cette évolution recherchée, dans le comportement alimentaire comme dans les nouvelles activités physiques pratiquées. La démarche du programme EPODE cible l'enfance car c'est le moment privilégié pour acquérir de nouvelles habitudes et faire des expériences et les transmettre autour de soi. C'est par exemple apprendre à connaître les fruits de saison, à les éplucher et à les préparer. Pour les adultes, c'est sur le lieu de travail, avec le restaurant d'entreprise, qu'on peut avoir cette proximité et trouver un moment de transmission de connaissances. La proximité est un très grand gage de réussite. De plus, on valorise ainsi les producteurs de la région.

* EPODE, Ensemble, prévenons l'obésité des enfants.

2) Selon vous, la prévention dans ce domaine peut-elle freiner les tendances lourdes de la consommation et de la sédentarité?

Sans aucun doute! La prévention du programme EPODE est basée sur l'information et la prévention aux plus près des personnes. Il ne faut pas sous-estimer l'impact de l'information et de la sensibilisation dans la modification des modes de vie. Pour preuve, au départ de l'étude Fleurbaix Laventie Ville Santé, genèse du programme EPODE, qui se déroule dans le Pas-de-Calais, les deux tiers des habitants étaient sédentaires et pratiquaient moins d'une demi-heure de marche



par jour. Dès la première réunion d'information, la moitié de ces personnes avaient déjà modifié un peu leur comportement en nous disant avoir pris conscience de cette sédentarité. Cette information de la population repose sur des réseaux locaux qui vont organiser cette incitation à changer. Il ne s'agit pas de faire à la place des gens mais de les aider en donnant des repères et des structures facilitant les changements souhaités dans leurs modes de vie. C'est également ce qui se passe dans les villes EPODE depuis janvier 2004. C'est pourquoi, fort de l'expérience FLVS et du programme EPODE dans les 10

villes pilotes, l'Observatoire des Habitudes Alimentaires et du Poids a lancé un appel à candidatures pour faire bénéficier à 20 nouvelles communes, communautés de communes ou d'agglomérations de cette ingénierie de projet d'ici fin 2006.

3) L'activité physique est garante d'une bonne santé. Elle est source de bien-être aussi. La pratique de la marche, du vélo, peut-elle contribuer à diminuer la consommation d'anxiolytiques dont notre pays détient un record mondial?

Effectivement, l'objectif d'une bonne santé par une alimentation saine et diversifiée et une activité physique régulière et modérée ne vise pas seulement la bonne santé physique. Une amélioration de la santé psychique par le développement de l'activité physique quotidienne est aussi un enjeu. En libérant l'anxiété, toutes les tensions accumulées dans la journée, en offrant par exemple un moment de transition entre la journée de travail et la maison, la marche ou le vélo sur les trajets quotidiens sont plus efficaces et bénéfiques que les anxiolytiques. De plus, la marche et le vélo permettent d'apprécier le temps du déplacement et favorisent la pensée pendant le trajet, ce que la concentration, voire le stress de la conduite automobile ne favorisent pas vraiment. Dans notre société de l'immédiateté, ceci est non seulement une qualité du déplacement non motorisé mais aussi un luxe tout à fait accessible! ■

repères

1992 : l'étude FLVS démarre dans le Nord - Pas-de-Calais à Fleurbaix et Laventie (62)

2004 : 10 villes pilotes EPODE : Asnières-sur-Seine (92), Beauvais (60), Béziers (34), Evreux (27), Mézieu (69), Roubaix (59), Royan (17), Sain-Jean (31), Vitré (35), Thiers (63)

29 mai 2006 : signature de la convention rapprochant le Club des villes cyclables et le réseau des villes EPODE

Juin 2006 : appel à candidatures pour l'intégration de 20 nouvelles communes, communautés de communes ou d'agglomérations dans le programme EPODE. Plus de renseignements : coordination@epode.fr