

ÉDITORIAL

Claire Peuvergne, Directrice de l'Institut régional de développement du sport (IRDS) d'Île-de-France



Crédit photo :
Claire Peuvergne



L'Institut régional de développement du sport est un département de l'Institut Paris Région (ex-IAU Île-de-France). L'IRDS financé et piloté par le Conseil régional d'Île-de-France, en partenariat avec la Direction régionale de la Jeunesse, des Sports et de la Cohésion sociale et le Comité régional olympique sportif d'Île-de-France a été créé en 2007. En temps qu'observatoire du sport, son champ d'étude est essentiellement axé sur la connaissance des pratiques sportives des Franciliens, sur l'offre d'équipements sportifs sur le territoire régional, et sur l'ensemble des questions concernant les politiques des acteurs du sport (clubs et associations, collectivités, administrations, entreprises...). Il mène une réflexion permanente sur les leviers de développement des activités physiques et sportives en Île-de-France en termes de politiques publiques, d'aménagement, d'urbanisme mais aussi d'innovation sociale. En dix ans d'enquêtes successives menées auprès des Franciliens, l'IRDS constate qu'aucune évolution majeure n'est à noter dans l'évolution des taux de pratique sportive. Pour une partie de la population, le manque d'exercice physique n'est pas un choix. Il s'agit aujourd'hui d'amener à la pratique des personnes qui, pour des raisons sociales, financières, culturelles ou encore de santé, n'en font pas assez ou pas du tout. En Île-de-France, seule 49% de la population de 15 ans et plus pratique une activité sportive au moins une heure par semaine. L'Organisation mondiale de la santé recommande un style de vie actif accessible à tous, intégrant l'ensemble des activités de la vie quotidienne (au travail, au domicile, lors des déplacements et des loisirs), car prise séparément, aucune ne permet d'atteindre les niveaux recommandés. L'IRDS a estimé qu'en ne considérant que l'activité sportive, seuls 14% des Franciliens auraient un niveau d'activité suffisant pour leur santé. D'autant plus en Île-de-France où le manque de temps est crucial, c'est vers une «sportivisation» de la vie du Francilien et donc de son environnement qu'il faut tendre : incitation à plus de sport donc mais aussi notamment aux déplacements en transport actif. Certes, les jeunes, les femmes sont aujourd'hui plus nombreux à côtoyer un club sportif, mais leur style de vie est aussi plus sédentaire que celui des générations précédentes. Avec l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques en 2024, la France s'est donnée pour ambition d'accroître significativement la pratique d'activité physique et sportive sur le territoire. La Région Île-de-France en a fait un axe fort de sa politique sportive et de sa Stratégie d'accompagnement des Jeux qui vise à maximiser pour les Franciliens l'héritage de ce méga événement. C'est dans ce contexte que l'IRDS associé à l'Observatoire régional de la Santé (ORS) Île-de-France, lui aussi membre de l'Institut Paris Région, et à la demande de leurs partenaires respectifs, lancent une étude sur l'état du « sport-santé » en Île-de-France, c'est-à-dire sur l'état de l'offre d'activités physiques et sportives aptes à maintenir ou améliorer l'état de santé en prévention primaire, secondaire ou tertiaire des Franciliens. Comment se structure-t-elle ? Avec quels acteurs et quels moyens ? Pour quels publics ? Quels en sont les points forts et les points faibles et au final les leviers de développement ? Une étude qui s'appuiera sur l'expérience de l'Onaps à ce sujet et fort de sa dernière étude en date : « L'activité physique sur prescription en France : état des lieux, dynamiques innovantes et essor du sport sur ordonnance ». Une étude qui viendra enrichir nous l'espérons les efforts partagés de nos structures et de nos financeurs pour améliorer la santé et la qualité de vie des populations par le sport et l'activité physique.

À vos agendas !

- [20^{ème} Congrès de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette \(FUB\)](#)
6-7 février 2020, Bordeaux
- [3^{ème} Congrès Amiénois du Sport sur Ordonnance](#)
7 mars 2020, Amiens
- [Journées d'Etudes Nationales de l'ANDIIS](#)
11-12 mars 2020, Saint-Malo
- [Congrès national CLINIC MEDICO SPORT](#)
27-28 mars 2020, Lyon
- [8^{ème} Congrès ICEPS Conférence](#)
19-20 mars 2020, Toulouse

¹Stratégie d'accompagnement de la Région Île-de-France à l'organisation des Jeux olympiques et paralympiques Paris 2024 votée le 21/09/2018.

LA PAROLE EST DONNÉE À ...



Crédit photo :
Corentin Boison



Ce mois-ci, rencontre avec Nicolas Mercat, chef de projets expert sur les transports actifs au bureau d'études Inddigo.

Pouvez-vous présenter vos principaux travaux en cours au sein d'Inddigo en tant qu'expert sur les transports actifs ?

Je suis chef de projet au sein du département mobilité du groupe Inddigo, groupe d'ingénierie dans le domaine du développement durable. Nous sommes notamment spécialisés sur les questions de mobilité active depuis plus de 20 ans. Dans les travaux menés actuellement, je termine une étude sur l'économie du vélo en France. Les résultats montrent que l'impact économique le plus important de la pratique du vélo est de loin la santé publique. Ils dépassent de très loin les impacts directs que peuvent être la production de vélos, les infrastructures cyclables, les locations, ou le tourisme à vélo etc.

Nous travaillons sur d'autres études pour aider les collectivités à définir leur stratégie cyclable. Nous avons également une activité importante sur tout ce qui tourne autour des services vélo, notamment de location en libre-service ou en longue durée, ainsi que du tourisme à vélo et des voies vertes.

La marche est également une thématique d'intérêt, mais sur laquelle les collectivités travaillent moins que sur le vélo, parce que beaucoup d'entre elles considèrent que c'est un moyen de déplacement naturel. De fait, la marche capte 60 à 80% (90% à Paris) de son potentiel sur des déplacements de moins d'un kilomètre, ce qui n'est pas le cas du vélo en centre-ville. Le vélo ne parvient à capter que 4 ou 5% de son potentiel sur des déplacements de 1 à 5 km. Et c'est justement le problème : le vélo ne prend pas le relais de la marche au-delà d'un kilomètre.

Nous couvrons ainsi toutes les questions relatives aux modes actifs et nous travaillons aussi sur l'accompagnement des changements de comportements à travers des plans de mobilités en entreprise ou en établissement scolaire.

Quels sont les enjeux d'une utilisation régulière des transports actifs du point de vue économique et de santé publique ?

La question est bien abordée dans l'étude sur l'économie du vélo en France. La pratique du vélo présente un grand intérêt du point de vue économique, puisqu'un kilomètre à vélo coûte autour de 10 centimes en termes de dépense directe sur le vélo. Le coût d'un vélo régulièrement utilisé et entretenu peut même descendre à 2, 3 ou 4 centimes par kilomètre, là où un déplacement urbain en voiture coûte 30 à 35. C'est d'abord une économie pour l'utilisateur, mais c'est surtout une économie pour les collectivités par rapport aux dépenses qu'elles peuvent réaliser sur les voiries pour les voitures ou sur les transports publics.

En France, les collectivités dépensent à peu près 8 euros par an et par habitant sur les politiques cyclables, en comptant à la fois les infrastructures et les services. Ce chiffre cache des disparités, puisque quelques rares grandes agglomérations dépensent 20 euros par an et par habitant alors que des petites collectivités, notamment en milieu rural, vont n'affecter que 1 ou 2 euros. De nombreux pays d'Europe en dépensent beaucoup plus : aux Pays-Bas, par exemples, ce chiffre s'élève à 20 ou 30 euros par an et par habitant. En France, l'État et les collectivités locales dépensent 490 euros par an et par habitant dans les transports publics et 270 euros par an et par habitant dans les infrastructures routières (données issues des Comptes transport de la nation). Une telle politique est pourtant très efficace : en Allemagne, la part des déplacements à vélo est aussi élevée que celle des transports en commun, mais le coût est 10 fois moins important. Nous avons déjà quelques villes en France où la pratique du vélo est à peu près équivalente à celle des transports en communs, mais nous pourrions faire beaucoup mieux, car cela a une vraie pertinence économique pour les collectivités.

Dans les transports publics, les rendements sont souvent décroissants : plus on augmente les investissements, plus le coût public par déplacement devient élevé car il faut aller chercher des usagers dans des secteurs plus diffus. Pour le vélo c'est exactement le contraire : plus la pratique va augmenter, plus le coût public va diminuer. Cela s'explique par le fait que pour les transports publics, 70 à 80% des coûts totaux sont des coûts de fonctionnement. Pour le vélo, 70 à 80% sont des coûts d'investissement, qui n'existent que les 10 premières années, tant que le réseau cyclable n'est pas achevé. Après cela, les dépenses publiques sont considérablement plus faibles. Je pense que nous avons vraiment besoin d'un rééquilibrage des dépenses publiques entre les dépenses de voirie dédiées aux voitures, les transports publics et le vélo.

Il s'agit donc un véritable enjeu économique, sans parler des externalités, c'est-à-dire des bénéfices de la pratique du vélo pour la société en termes de santé publique, et notamment de qualité de l'air. Le programme HEAT de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), qui permet de modéliser les coûts et les bénéfices de la pratique du vélo, montre qu'en France, les gains en termes de santé publique s'élèvent à 69 centimes par kilomètre parcouru à vélo. Cela veut donc dire que sur les 12 milliards de kilomètres parcourus à vélo en France chaque année, les gains estimés sont de 9 à 10 milliards d'euros par an. Ces gains pourraient être augmentés de manière considérable si la France rejoignait la part modale moyenne du vélo en Europe (9% des déplacements, contre à peine 3% en France).

L'utilisation du vélo dans les trajets du quotidien semble rester une pratique très urbaine. Comment développer la pratique de la marche et du vélo sur l'ensemble du territoire ? Quels sont les enjeux et les leviers ?

En ce qui concerne la pratique du vélo, il existe une fracture territoriale majeure. Le vélo se développe très fortement dans les grandes agglomérations, et plus particulièrement dans le centre des grandes agglomérations. Des taux d'augmentation de la pratique de l'ordre de 10% par an y sont observés. En revanche, la pratique stagne, diminue ou chute dans tous les autres territoires : dans les banlieues, dans les grandes périphéries et milieu rural. Compte tenu du faible poids démographique du centre des grandes villes en France, autour de 20% de la population française, la pratique n'augmente globalement pas sur l'ensemble du territoire. Pourtant, en regardant les données de la fin des années 1980 et du début des années 1990, c'était en milieu rural et dans les zones périphériques que la pratique du vélo était la plus élevée, notamment parmi les enfants. Il y a là un véritable enjeu : si nous voulons développer la pratique du vélo, nous ne pouvons pas nous passer du milieu rural, des villes moyennes et des périphéries des grandes villes. Cette chute de pratique en dehors des grandes villes est une spécificité bien française. En Allemagne, il y a une dizaine d'années, la pratique était rigoureusement identique dans les grandes villes, en périphérie, ou en milieu rural, autour de 9 à 10%.

La principale cause : notre retard en termes d'aménagements cyclables dans les zones périphériques ou rurales. Nous avons aménagé des territoires conçus pour des déplacements en voiture. Dans les périphéries, sa vitesse de déplacement reste élevée, alors que ce n'est plus le cas dans les centres-villes. La pratique du vélo dans les centres-villes s'y développe parce qu'elle est efficace. Aujourd'hui, la France a un retard considérable sur la qualité des aménagements cyclables en dehors des villes.

Par rapport à l'Allemagne ou aux Pays-Bas, il nous manque entre 50 000 et 100 000 km d'aménagements cyclables. Ces aménagements cyclables constituent le levier principal pour l'augmentation de la pratique du vélo. Que ce soit en centre-ville, dans les périphéries, les villes moyennes ou en milieu rural, le pourcentage des déplacements de 1 à 7 km par rapport à l'ensemble des déplacements est constant, entre 40 et 50%, ce qui explique d'ailleurs le fort taux de pratique vélo en milieu rural dans le passé. Le vélo n'est jamais disqualifié par l'augmentation des distances, ce qui n'est pas le cas de la marche.

Nous avons par ailleurs construit des zones commerciales, des zones de loisirs et des espaces publics en fonction de la voiture. La principale difficulté est là : il reste possible et souhaitable d'améliorer les aménagements cyclables, mais tant qu'il existera une telle compétitivité de la voiture dans les déplacements de proximité, le pari reste difficile. Tant que nous continuerons à construire des parkings dans les périphéries, l'utilisation de la voiture restera attractive par rapport aux autres moyens de locomotion. C'est cette construction urbaine autour de la voiture qui rend la mutation plus difficile. De fait, on observe dans un certain nombre de villes espagnoles ou italiennes pour lesquelles les centres historiques sont difficiles d'accès à la voiture des commerces de proximité encore très actifs. Il existe un lien réel entre la densité commerciale et l'utilisation des modes actifs, pour la marche comme pour le vélo. Dans toute l'Europe, un décalage est observé entre la vision qu'en ont les commerçants et la réalité des modes d'accès de leur clientèle. Oui, les modes actifs sont les alliés des achats de proximités.

En ce qui concerne les leviers, ils doivent allier infrastructures, services, et accompagnement.

Le saviez vous ?

En plus d'être déjà présent sur Twitter, l'Onaps a désormais sa page Facebook.

Venez rejoindre notre communauté :



Retrouvez la réponse complète à la question ainsi que l'interview dans son intégralité :

<http://www.onaps.fr/Etudes-de-l-onaps/les-periodiques-de-l-onaps/la-parole-est-donnee/>

ON RESTE À LA PAGE ...

Retrouvez ici quelques publications et documents qui nous semblent pertinents et informatifs en rapport avec le domaine de compétences de la personnalité interviewée dans " **La parole est donnée à** ". Bonne lecture !

Le Plan vélo et mobilités actives



Présenté le 14 septembre 2018 par le Premier ministre, le Plan "Vélo et mobilités actives", propose 25 mesures ayant pour objectif de tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien d'ici 2024, en passant de 3 à 9%. Il s'appuie sur la mise en place d'un cadre incitatif, le développement d'une culture vélo dont le programme "Savoir rouler à vélo" est une mesure phare, la lutte contre le vol de vélos et le développement d'aménagements cyclables de qualité. Afin de soutenir cette mesure, il est assorti d'un fonds vélo de 350 millions d'euros sur 7 ans pour résorber les coupures et points noirs des aménagements cyclables.

Retrouvez ici le [communiqué de presse relatif au Plan](#) et la présentation et les outils associés au [programme Savoir rouler à vélo](#).

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019



La loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 réforme en profondeur le cadre général des politiques de mobilités en intégrant les enjeux environnementaux. Élaborée à la suite des Assises nationales de la mobilité, elle vise quatre objectifs :

- Sortir de la dépendance automobile ;
- Accélérer la croissance des nouvelles mobilités ;
- Réussir la transition écologique ;
- Programmer les investissements dans les infrastructures de transport.

Retrouvez la version consolidée de la loi au 31 janvier 2020 [en cliquant ici](#).

Vélo et Modes Actifs : retour sur 20 ans d'histoire



Nicolas Mercat, chef de projets expert sur les transports actifs à Inddigo, revient dans cet article sur les dates clés qui font du vélo et des modes actifs des moyens de déplacement efficaces pour les trajets du quotidien.

L'article, à consulter [en cliquant ici](#), est accompagné d'une infographie qui retrace toute cette histoire.

Besoin d'une séance de rattrapage ?

L'interview du **Dr Michel Tregaro, médecin fédéral national à la Fédération Française de la Retraite Sportive**, est disponible dans son intégralité ici : <http://www.onaps.fr/Etudes-de-l-onaps/les-periodiques-de-l-onaps/la-parole-est-donnee/>

Les actualités publiées sur le site de l'Onaps qu'il ne fallait pas rater :

- [21 propositions pour élaborer une politique publique du sport plus volontaire et ambitieuse](#)
- [L'activité physique sur prescription en France. État des lieux 2019](#)
- [Activité physique et sédentarité de l'enfant : parution du Report Card 2018](#)
- [Les premières Maisons Sport-Santé dévoilées](#)
- [Quand écran rime avec troubles du langage chez l'enfant](#)

ACTUALITÉS DE L'ONAPS

Au cœur de l'actualité : les travaux de l'Onaps

• Colloque " Bouger pour bien grandir " : décalé aux 2 et 3 juin 2020, Niort

Le prochain colloque "Bouger pour bien grandir" de l'Onaps et du Pôle Ressources National Sport Santé Bien-Être sera organisé les 2 et 3 juin 2020 à Niort sur la thématique de l'activité physique et de la sédentarité chez les enfants de 3 à 10 ans.

Ce colloque permettra de comprendre les différents enjeux liés à cette problématique, de découvrir l'engagement des institutions et la mobilisation des réseaux pour faire bouger les plus jeunes, de connaître et comprendre de nombreuses actions possibles tant en milieu scolaire qu'extra-scolaire, et d'échanger avec des experts autour des outils et des équipements pour promouvoir l'activité physique des enfants. Le programme prévisionnel et le bulletin d'inscription sont à retrouver [en cliquant ici](#).



• Programme MASSCE

L'ADEME et le Club des villes et territoires cyclables, en partenariat avec l'Onaps, la Fédération Française du Sport d'Entreprise et la Société Française de Santé Publique, ont lancé en 2018 le programme de travail « Mobilité active, sport-santé et compétitivité des entreprises (MASSCE) », dont l'évaluation est coordonnée par le bureau d'études Inddigo et l'Onaps.

Une première phase du programme avait pour objectif de comprendre, pour 18 structures professionnelles volontaires, les freins, les motivations et les facteurs de succès dans la mise en œuvre de programmes en faveur des mobilités actives et de promotion de l'activité physique et sportive.

La deuxième phase visant à évaluer les impacts des actions mises en place est désormais terminée. Les résultats ont été présentés le 20 novembre 2019 à l'occasion de la troisième réunion du comité de pilotage de l'étude. Un rapport sera diffusé au cours du premier trimestre 2020.

• Évaluation de l'action Marchons dans nos campagnes du Croma AURA

Marchons dans nos campagnes est une action mise en place par le Comité régional des offices municipaux du sport d'Auvergne-Rhône-Alpes (Croma AURA), ayant pour objectif de prévenir la dépendance et favoriser l'autonomie des personnes âgées, de renforcer le lien social, de rompre l'isolement et de faire pratiquer une activité physique régulière encadrée par un animateur diplômé à de nombreux bénéficiaires dans plusieurs départements de cette région.

L'évaluation quantitative de la deuxième année de l'action dans le Puy-de-Dôme menée par l'Onaps, basée sur le recueil de questionnaires et de données de condition physique, a mis en évidence une amélioration de la condition physique, de la motivation à la pratique d'une activité physique et de la santé mentale, entre le début et la fin de l'action.

Vous pouvez retrouver la note relative à cette évaluation [en cliquant ici](#).

• Activité physique sur prescription

L'Onaps et le Pôle Ressources National Sport Santé Bien-Être ont diffusé le 14 octobre 2019 le rapport "[L'activité physique sur prescription en France : état des lieux en 2019 – Dynamiques innovantes et essor du sport sur ordonnance](#)". Ce rapport vise à établir un état des lieux national des initiatives locales et institutionnelles en matière de prescription d'activité physique, d'en dessiner les profils, les acteurs impliqués, les partenaires et les modèles économiques.

• Boîte à outils et ressources du site internet

La « Boîte à outils et ressources » du site internet de l'Onaps continue de s'enrichir. Une [sélection de questionnaires](#) validés concernant l'évaluation des niveaux d'activité physique et de sédentarité, de l'estime de soi et de la perception de la santé, de la motivation à pratiquer une activité physique et de la qualité de vie, est désormais disponible avec les liens vers ces questionnaires et leur méthode d'interprétation. Une sélection de tests de condition physique sera prochainement mise en ligne. Ils permettront aux porteurs de projets de faciliter l'évaluation de leurs actions.

Au cœur de l'actualité : la vie de l'Onaps

L'Onaps a eu le plaisir d'accueillir récemment :

- Pierre Melsens en tant que chargé de communication, qui aura pour mission de renforcer la communication de l'Onaps auprès des acteurs cibles de l'observatoire, en lien avec le ministère des Sports ;
- Alban Orezza en tant qu'assistant de direction / chargé d'études.

Partenaires

• IRDS



• Bureau d'études Inddigo



• Ministère des Sports



Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité

Université de médecine et des Professions paramédicales
Laboratoire de physiologie et de biologie du sport
28 place Henri Dunant BP38
63 001 Clermont-Ferrand
Cedex 1
Tél : 04 73 17 82 19

Directrice de la publication :
Corinne Praznoczy
Rédacteur : Benjamin Larras
ISSN : 2494-565X

Abonnement / Désabonnement

L'adresse de courriel que vous nous avez communiquée reste strictement confidentielle.

La loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, garantit aux abonnés à la lettre d'information électronique un droit d'accès et de rectification pour les informations les concernant.

Ce droit s'exerce auprès de l'Onaps : contact@onaps.fr

Au cœur de l'actualité : veille intellectuelle

• **Publication de l'OMS sur l'inactivité physique des adolescents**

Cette étude, parue dans la revue The Lancet Child & Adolescent Health et établie par des chercheurs de l'Organisation mondiale de la Santé, est basée sur des données provenant de 1,6 million d'élèves de 146 pays, âgés de 11 à 17 ans.

Elle révèle qu'au niveau mondial, plus de 80 % des adolescents scolarisés (85 % des filles et 78 % des garçons) ne respectent pas la recommandation en vigueur, qui est de faire au moins une heure d'activité physique par jour.

Ce bilan montre à nouveau qu'il est urgent d'agir pour renforcer les niveaux d'activité physique des enfants et des adolescents.

Au cœur de l'actualité : les interventions de l'Onaps

• **Congrès de l'Association Européenne de Santé Publique**

À l'occasion du congrès de l'Association Européenne de Santé Publique (EUPHA), qui s'est déroulé du 20 au 23 novembre 2019 à Marseille, l'Onaps a présenté un poster sur les résultats de l'étude VéloNaps. Pour rappel, cette étude visait

à décrire les changements du niveau d'activité physique, de la sédentarité, de la capacité physique, et du bien-être physique et mental après le début de l'usage d'un vélo à assistance électrique à des fins utilitaires.

Une publication scientifique détaillera ces résultats prochainement.

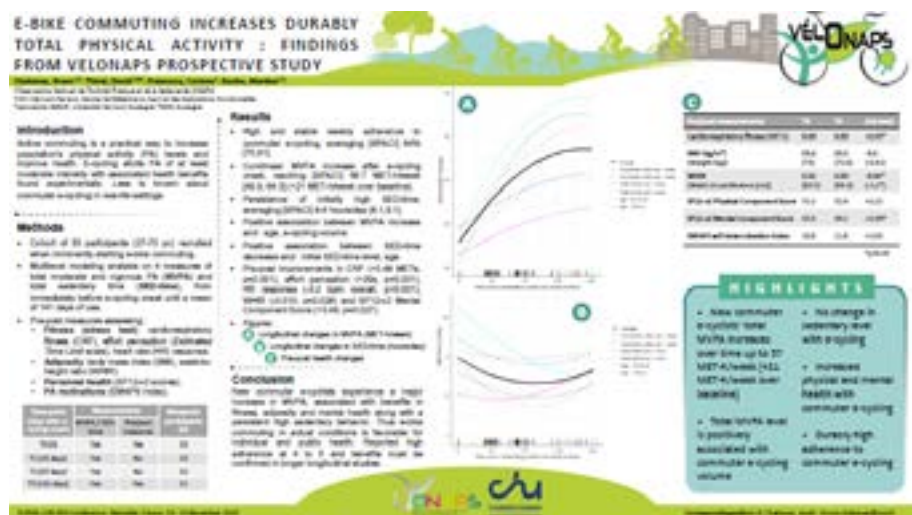
Les actualités sport santé

• **Certification des Maisons Sport-Santé**

Le ministère des Sports et le ministère des Solidarités et de la Santé ont dévoilé le 15 janvier 2020 la liste des 138 premières Maisons Sport-Santé certifiées, couvrant la quasi intégralité du territoire français.

Ces établissements sont destinés à accompagner les personnes souhaitant commencer ou reprendre une activité physique et sportive pour leur santé et leur bien-être. L'originalité des Maisons Sport-Santé réside dans la collaboration étroite entre professionnels du sport et de la santé pour offrir un suivi personnalisé et sur mesure prenant en compte l'âge, l'état de santé et le niveau de la personne à accompagner. À l'horizon 2022, 500 Maisons Sport-Santé seront certifiées.

Cliquez ici pour [consulter le dossier de presse](#).



Prochaine parution de la Newsletter en mars 2020, avec l'interview de **Christèle Gautier**, cheffe de projet Stratégie Nationale Sport Santé à la Direction des Sports du ministère des Sports.