

Voici ce que Bogota, Dhaka et Shanghai peuvent nous apprendre sur la vie saine en ville

Langue Français

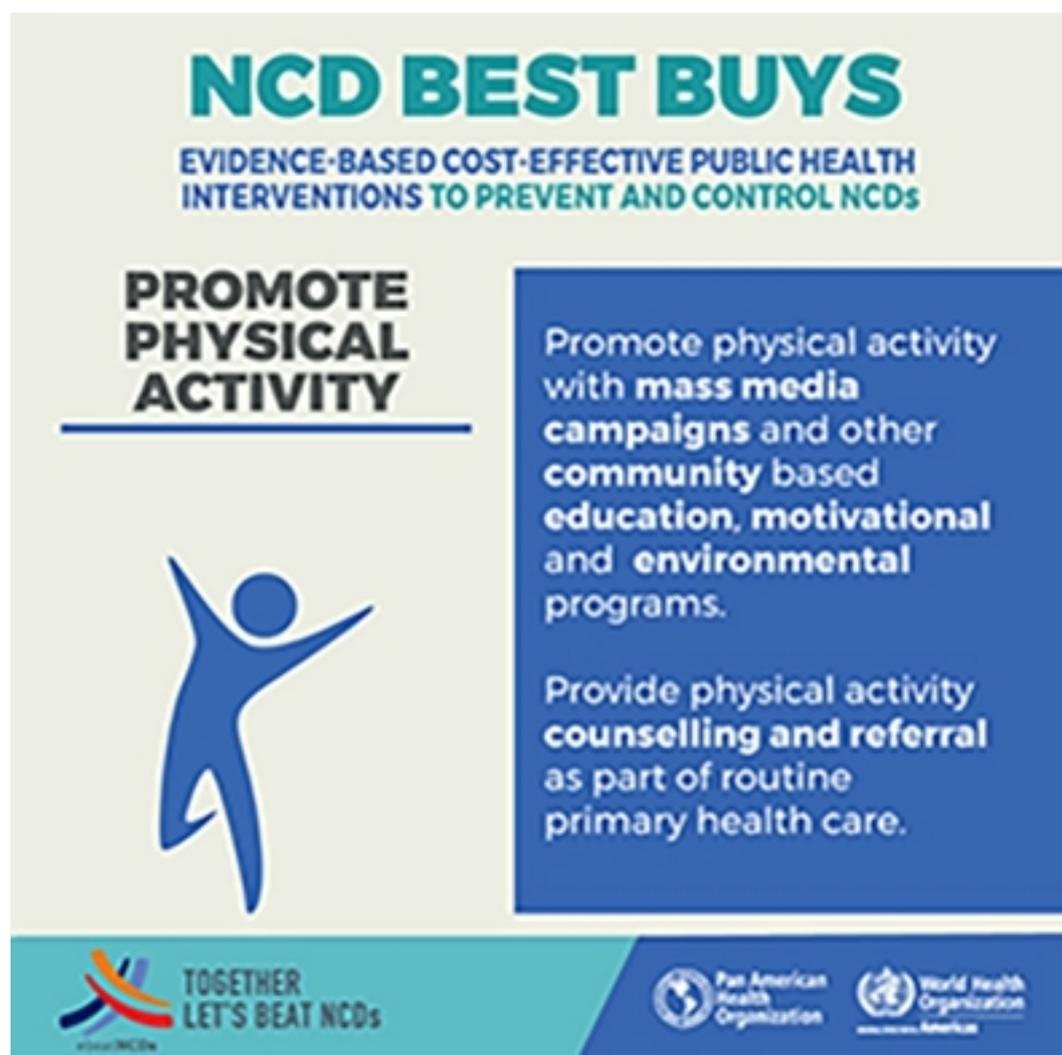


À l'occasion de la Journée mondiale de l'activité physique, qui a lieu chaque année le 6 avril, nous nous tournons vers Bogota, Dhaka et Shanghai pour voir ce qu'elles peuvent nous apprendre sur la vie saine en ville.

Un examen récent de [170 études](#) [1] a démontré que les personnes sont moins susceptibles d'être obèses ou diabétiques si elles vivent dans des villes où la marche et le vélo sont sûrs et pratiques. L'[Organisation mondiale de la santé \(OMS\) affirme](#) [2] que jusqu'à cinq millions de décès par an pourraient être évités si la population mondiale était plus active. Celles et ceux qui ne sont pas assez actifs ont un risque de décès accru de 20 à 30 %.

[Des recherches récentes](#) [3] suggèrent que les avantages de la promotion de l'activité physique pour la santé sont plus importants que nous ne le pensions. En effet, outre la prévention des maladies non transmissibles telles que le [cancer](#) [4] et les [maladies cardiaques](#) [5], elle contribue également à réduire le nombre de décès dus aux accidents de la route, à diminuer les décès et les maladies dus à la pollution atmosphérique et à améliorer la santé mentale.

Les campagnes d'éducation et de sensibilisation à l'activité physique occupent la 13e place sur la [liste des 16 « meilleurs choix » de l'OMS](#) [6]. L'organisation affirme que l'investissement dans la promotion de l'activité physique est plus que rentable, avec 3,2 dollars économisés pour chaque dollar dépensé.



C'est pourquoi de plus en plus de villes de pays à revenu faible ou intermédiaire (PRFI) investissent dans la santé de leurs habitants en leur offrant des moyens d'être plus actifs physiquement. En voici trois exemples qui montrent que la vie citadine n'est pas forcément synonyme de vie en mauvaise santé.

1. Le vélo à Shanghai

L'une des mesures les plus populaires mises en avant est le vélo, qui présente de multiples avantages : réduction du trafic automobile, amélioration de la qualité de l'air et activité physique.

La Chine était connue comme le « royaume de la bicyclette » jusqu'à ce que la croissance économique rapide et l'augmentation de la richesse urbaine conduisent à la domination des voitures dans les rues des villes. Mais à [Shanghai](#) [7], grâce notamment aux systèmes de vélos en libre-service, le nombre de bicyclettes dans les rues de la ville est passé de 260 000 fin 2016, à 630 000 en avril 2017 et à plus de 1,5 million en août 2017.

Shanghai est la première ville chinoise à s'être dotée d'une stratégie en matière de cyclisme urbain, et cela fonctionne : une étude portant sur plus de 2 millions de déplacements à vélo a révélé que ceux-ci réduisaient la pollution atmosphérique, telle que les particules fines (PM_{2,5}) et les oxydes d'azote (NO_x), de 2,7 % et 0,9 % respectivement.

Une analyse détaillée montre que les réductions de la pollution sont concentrées dans les zones à plus forte densité de population, ce qui souligne l'efficacité des politiques en faveur du cyclisme.

Les chercheurs ont estimé que 23 décès prématurés ont été évités chaque année grâce à l'impact de l'augmentation du nombre de cyclistes à Shanghai sur la qualité de l'air, les niveaux d'activité physique et le nombre d'accidents de la route. « Ces chiffres suggèrent que plus de 1 000 décès prématurés, des dizaines de milliers de visites à l'hôpital et des millions de problèmes respiratoires pourraient être évités chaque année grâce aux initiatives existantes de

cyclisme urbain en Chine », ajoute l'étude.

2. Ouverture d'espaces publics à Dhaka

Le terrain de jeu Rayerbazar Boishakhi se trouve dans le district 34 de la [Dhaka North City Corporation au Bangladesh](#) [8]. La superficie du district est de 1,36 km² et quelques 250 000 personnes y résident. 15 000 étudiants étudient dans 38 établissements scolaires dans le quartier, mais une seule école dispose d'une cour de récréation et seuls ses étudiants sont autorisés à l'utiliser. En conséquence, de nombreux enfants n'ont pas d'endroit pour jouer et restent à la maison.

Le terrain de jeu était le seul espace public du district, mais il était aux mains d'adolescents qui jouaient au football et au cricket. Il n'était pas considéré comme sûr pour les femmes et les enfants et n'était pas accessible aux personnes vivant avec des handicaps.

Une rénovation du parc par [Work for a Better Bangladesh](#) [9] et ses partenaires a permis d'installer des équipements de jeux (balançoires, balançoires à bascule, toboggans, pneus et cages de football). 200 plantes, 8 bancs, 2 tables et une fresque ont également été ajoutés.



Les résultats ont été spectaculaires. Après le réaménagement, le nombre d'utilisateurs quotidiens du parc est passé de 2 000 à 3 000. L'impact des changements sur les femmes et les jeunes filles a été particulièrement significatif, puisque les utilisatrices ont presque doublé, passant de 17 % à 33 %.

Le succès de Rayerbazar Boishakhi est à présent reproduit dans d'autres régions du nord de Dhaka.

3. Journées sans voiture à Bogota

Si une ville peut s'attribuer le mérite de faire tourner des pédales dans le monde entier, c'est bien Bogota.

Les dimanches et jours fériés, la capitale colombienne transforme ses rues et ses autoroutes en Ciclovía, ou voie cyclable, en interdisant les véhicules de 7h à 14h.

Tout a commencé en 1974 par une simple piste cyclable, qui est devenue depuis [la Ciclovía, longue de 127 km](#) [10]. Aujourd'hui, des villes de [plus d'une douzaine de pays](#) [11] dans le monde suivent ce modèle.



Pour de nombreux participants, la balade à vélo n'est qu'une partie des activités de la journée. Des estrades sont installées dans les parcs de la ville, où des instructeurs d'aérobic, des professeurs de yoga et des musiciens dirigent le public à travers divers spectacles. Des boissons et aliments traditionnels sont également vendus dans les stands de restauration, ce qui constitue une autre motivation pour de nombreux utilisateurs de la Ciclovía.

Les routes ouvertes pendant la semaine sont utilisées par [environ 1,5 million de personnes](#) [10] sur les plus de 7 millions d'habitants de Bogota. On estime que l'utilisation du vélo [a été multipliée par cinq](#) [12] depuis le début de la Ciclovía.

Consultez notre [dossier](#) [13] pour en savoir plus sur l'importance de l'activité physique dans la prévention des MNT.

Post Date: Monday, 4 avril, 2022

Tags: [physical inactivity](#) [14]

[cancer](#) [15]

[cardiovascular disease](#) [16]

Category - News: Feature





Tag feed: [physical inactivity](#) [14]

Source URL: <https://old.ncdalliance.org/fr/news-events/news/voici-ce-que-bogota-dhaka-et-shanghai-peuvent-nous-apprendre-sur-la-vie-saine-en-ville>

Liens

- [1] <http://www.newscientist.com/article/2309343-pedestrian-friendly-cities-have-lower-rates-of-diabetes-and-obesity/>
- [2] <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity>
- [3] <https://journals.humankinetics.com/view/journals/jpah/18/10/article-p1163.xml>
- [4] <https://ncdalliance.org/why-ncds/ncds/cancer>
- [5] <https://ncdalliance.org/why-ncds/ncds/cardiovascular-diseases>
- [6] <https://www.who.int/publications/i/item/9789240041059>
- [7] <http://urbantransitions.global/wp-content/uploads/2020/03/Towards-Sustainable-Mobility-and-Improved-Public-Health-Lessons-from-bike-sharing-in-Shanghai-China-final.pdf>
- [8] http://healthbridge.ca/dist/library/Bangladesh_V3_compressed.pdf
- [9] <http://www.wbbtrust.org/>
- [10] <https://bogota.gov.co/servicios/guia-de-tramites-y-servicios/https-www-idrd-gov-co-ciclovía-bogotanaprograma-ciclovía>
- [11] <https://en.wikipedia.org/wiki/Ciclov%C3%ADa>
- [12] https://en.wikipedia.org/wiki/Bogot%C3%A1%27s_Bike_Paths_Network
- [13] <https://ncdalliance.org/why-ncds/risk-factors-prevention/physical-activity>
- [14] <https://old.ncdalliance.org/fr/taxonomy/term/1348>
- [15] <https://old.ncdalliance.org/fr/category/tags/cancer>
- [16] <https://old.ncdalliance.org/fr/taxonomy/term/292>

Square Image: