

## **La moitié des Français ruraux se sentent loin de tout**

- Par [Cécile Couzel](#)
- Publié le 26/04/2017 Le Figaro

Les Français sont, parmi les Européens, ceux qui passent le moins de temps dans les transports.

Les Français râlent souvent du temps perdu dans les transports. Pourtant, ils sont les moins mal lotis des Européens! Selon une étude menée par Ipsos et la société de conseil Boston Consulting Group, les habitants de l'Hexagone passent en moyenne 7h12 par semaine à se déplacer, que ce soit pour aller au travail, accompagner leurs enfants, se rendre sur leur lieu de loisir... Les Allemands perdent 9h23 par semaine dans des trajets, les Italiens et les Slovaques un peu plus de 10h, et les Grecs, 13h.

Peut-être l'insatisfaction des Français vient-elle de leur perception de la disponibilité des transports en commun: 43% d'entre eux estiment que les trains, bus et autres tramways sont difficiles d'accès. D'autres pays font bien mieux - à peine 23% des Espagnols et 21% des Slovaques sont mécontents de l'accessibilité des transports en commun -, l'Allemagne étant au même niveau.

Surtout, le sentiment «d'être loin de tout» est très différent selon les catégories sociales, dessinant une fois de plus le visage d'une France à deux vitesses. 46% des habitants en zone rurale en souffrent, 32% des jeunes et 26% des personnes aux revenus modestes. Ces personnes se sentant loin des transports en commun, des commerces, des loisirs, sont également nombreuses (40%) à penser que là où elles habitent, «les pouvoirs publics en font plutôt moins qu'ailleurs pour le bien-être des habitants». Enfin, 37% des actifs français pensent qu'ils devraient déménager pour retrouver un emploi équivalent. Bref, le sentiment d'abandon est bien réel en France.

## **Les Français utilisent davantage la voiture que les autres Européens**

Conséquence de ce développement insuffisant des transports en commun, les Français utilisent davantage la voiture que la moyenne des Européens: 67% la prennent pour aller au travail (contre 61% pour l'ensemble des Européens), 86% pour faire des courses (contre 73% des Européens). Si l'offre s'améliorait, 60% des Français seraient prêts à utiliser moins leur voiture. Sur ce point, ce sont les Allemands qui sont les plus réticents à lâcher leur véhicule (50% seulement y seraient prêts).

En revanche, les Français voient d'un bon œil le développement des nouvelles technologies (voitures électriques, autonomes, numérique): pour 72% d'entre eux, cela aura des conséquences positives sur la vie de tous les jours.

## **Pédaler réduit les risques de crise cardiaques et de cancer**

Par [Aurélie Franc](#)

Publié le 25/04/2017 , Le Figaro

Les personnes qui se rendent au travail en pédalant ont près de deux fois moins de risque de mourir prématurément que les personnes allant travailler en voiture ou en transport en commun.

Vous n'avez pas le courage de pratiquer 30 minutes de sport par jour? Pas de panique, vous pouvez faire rentrer le vélo dans votre routine quotidienne pour vous rendre au boulot. Ce mode de déplacement pour aller travailler permettrait de diviser par deux la probabilité de développer des maladies cardiovasculaires ou des cancers. C'est la conclusion d'une équipe de l'université de Glasgow dont les résultats ont été publiés dans le British Medical Journal.

L'étude a porté sur plus de 250.000 personnes, la plupart vivant dans des zones urbaines. Chacune a été interrogée sur son mode de déplacement pour se rendre au travail: marche, vélo, voiture ou transports publics. Au total, 2.430 personnes sont décédées dans les cinq années qui ont suivi le début de l'étude: 496 à cause d'une maladie cardiovasculaire et 1.126 à cause d'un cancer.

En croisant les données des patients et la cause de leur décès, les chercheurs ont conclu que, le fait de se rendre tous les jours au travail à vélo permettait de réduire de 41% le risque de mourir prématurément. Les données de cette étude ont été ajustées avec l'âge des participants, leur genre, leur indice de masse corporelle (IMC), leur consommation de cigarettes, leurs régimes diététiques, leur consommation d'alcool, leur comportement (sédentaire ou non), etc.

Se rendre au travail en marchant est également bénéfique pour les maladies cardiovasculaires, puisque le risque de mourir d'un problème cardiaque diminuait de 36% comparées aux personnes considérées comme inactives (se déplaçant en voiture ou en transports en commun). En revanche, aucune conclusion n'a pu être tirée sur le bénéfice de la marche sur le cancer.

### **Pour des politiques en faveur des cyclistes**

Les chercheurs se sont ensuite intéressés aux modes de transports combinés (marche et transport en commun, marche et voiture, vélo et voiture ou vélo et transport en commun). Alors que toute activité associée avec un vélo entraînait un moindre risque de mourir prématurément. En revanche, la

marche combinée à un autre mode de transport assis ne permettait pas de conclure à un effet bénéfique sur la santé.

«La marche ne procure pas autant de bénéfice que le vélo car en général ce n'est pas la même distance qui est parcourue. Dans une semaine une personne qui va au travail à vélo parcourt en moyenne 50 kilomètres contre 10 kilomètres pour celles qui se déplacent à pied», explique au Figaro le Dr Carlos Celis-Morales, auteur principal de l'étude, en ajoutant que la marche est également un exercice de moindre intensité que le vélo.

«Ces résultats suggèrent que les politiques conçues pour permettre aux personnes de se déplacer à vélo, telles que les pistes cyclables, la location de vélos urbains, les programmes d'achat de vélo subventionnés et la fourniture croissante de cycles sur les transports publics, peuvent présenter de grandes opportunités pour l'amélioration de la santé publique», soulignent les auteurs de l'étude.

## **Tatouage : je t'ai dans la peau!**

Gilles Fumey 19 avril 2017 Libération

Justin Trudeau : "Mon tatouage est la planète Terre à l'intérieur d'un corbeau haïda. J'ai eu le corbeau pour mon 40e anniversaire." Un hommage aux Indiens qui n'ont pas encaissé le saccage de leur terre par un terminal de gaz.

Nos corps humains sont les palimpsestes de nos rêves. Ils prennent parfois des formes inattendues jusqu'à des hommages cartographiques dans le dos.

Edith Piaf aurait-elle prêté le titre de sa chanson pour évoquer le tatouage du biceps gauche de Justin Trudeau, premier ministre canadien ? Possible, même si elle ne faisait pas allusion aux tatouages qui envahissent les épidermes humains à grande allure. Voici qu'ils ne désignent plus des truands, des forçats, des soldats ou des condamnés. Ils ne marginalisent plus comme au temps où l'Europe les découvrait au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle en les nommant avec un mot d'origine tahitienne, *tatau* (dessin). Melville en avait fait une scène d'anthologie dans *Moby Dick*, avec la rencontre entre Ismaël, le narrateur, et Queequeg, un marin d'origine maorie dont les tatouages le rendent, à ses yeux, effrayant. Ici, les tatouages symbolisaient l'altérité.

Vieux comme le monde ? Ötzi, le plus vieux corps momifié retrouvé à ce jour, datant du V<sup>e</sup> millénaire avant notre ère portait des traces de tatouage. Ressemblant à ce que les Européens découvrent chez les Maori le pratiquant comme une distinction sociale. Est-ce un « vêtement » comme aurait expliqué Hegel qui démontrait les pratiques de stylisation du corps ? Ou plus que cela, puisque l'inscription est souvent définitive ? Ou encore le langage d'une cosmogonie comme chez les Maori ?

## **Body Art**

Aujourd'hui, il prend racine dans la contre-culture américaine qui contestait le puritanisme. Son esthétique suit les modes : un dauphin renvoie à Béatrice Dalle (37,2° le matin), un anneau tribal aux rave-parties des années 1990, un idéogramme asiatique à Angelina Jolie des années 2000 ?

Il n'évoque plus le fer rouge des bagnards, ni la pratique contestataire des années 1970, ni la possibilité de s'émanciper du milieu familial. Tout le monde peut y succomber dès lors que les tatoueurs sont des artistes. Les magazines féminins évoquent des tendances : représentations de la *junk food* hier,

---

<sup>1</sup> Premier ministre canadien

mandalas tibétains aujourd'hui... Mais de plus en plus, lubies personnelles, saynètes ou dessins rappelant des étapes de la vie passée.

Le regrette-t-on ? Pour un sur trois tatoué(e)s : oui. Mais la folie d'un instant devient éternelle, même quand le temps voudrait tout effacer. Mais qu'on se rassure : il y a tatouage et tatouage. Des gribouillis peuvent vous éliminer d'un poste quand un motif japonais paraîtra classe. En cas de regrets, renseignez-vous sur la TV britannique avec les trois tatoueurs de *Tatto Fixers* qui font enrager la profession.

# Haltérophilie, le poids du soupçon

Depuis que le CIO a commencé à réanalyser des échantillons prélevés aux Jeux olympiques de Pékin et Londres, la moitié des positifs débusqués sont haltérophiles. Le maintien de cette discipline aux JO pose question.

LE MONDE | 23.04.2017 à 13h31 | Par [Clément Guillou](#) (Split (Croatie))

**La caméra s'attarde sur la Russe, assise dans l'antichambre. Bientôt, son visage anguleux remplit le cadre de l'écran de contrôle. Sa nuque courte et sa frange lui font des traits androgynes. Le secrétaire général de la Fédération européenne d'haltérophilie se penche vers nous et, discrètement, pointe l'écran du doigt en se caressant le menton. Les poils de barbe et la moustache de Natalia Khlestkina se détachent clairement.**

Elle se lève et monte les deux marches l'amenant au plateau. La barre et les disques pèsent 119 kg, c'est un peu plus de deux fois son poids. Elle remonte sa ceinture dorsale, détend ses bras et cervicales et soulève l'ensemble en deux temps. Après ce dernier essai à l'épaulé-jeté, la Russe est championne d'[Europe](#) dans la catégorie des moins de 58 kg.

A l'âge de 20 ans, Natalia Khlestkina a été contrôlée positive à la méténolone. Un stéroïde anabolisant androgène, dérivé chimique de testostérone. Depuis son retour à la compétition, en 2014, elle a été trois fois championne d'Europe en trois participations.

A Split, début avril, cinq autres haltérophiles sont devenus champions d'Europe après [avoir](#) purgé une suspension pour [dopage](#), soit 22 % des médaillés d'or. Le chiffre ne doit pas [surprendre](#), selon les calculs d'Antonio Urso, président italien de la fédération européenne : « *Entre 2003 et 2016, 606 haltérophiles ont été suspendus pour dopage. Sur une [population](#) de 3 000 athlètes de haut niveau, cela représente plus d'un sur cinq.* »

## Peu sont là pour la gloire

Depuis que le Comité [international](#) olympique (CIO) a commencé à réanalyser des échantillons prélevés aux [Jeux olympiques](#) de Pékin (2008) et Londres (2012), la lessiveuse de [palmarès](#) tourne encore plus vite. La moitié des positifs débusqués par le laboratoire de Lausanne sont haltérophiles, la plupart dopés aux stéroïdes, produits triviaux du siècle précédent. Certains podiums ont été entièrement réécrits, dans des proportions parfois tragicomiques. Le CIO statuera en septembre sur le maintien de la discipline au programme olympique.

A première vue, [être](#) un haltérophile à l'eau sucrée et aux compléments protéinés relève davantage de la performance artistique que du défi sportif. Un bref séjour au Dvorana Gripe de Split, complexe sportif accueillant les championnats d'Europe cette année, ramène à la réalité des sports olympiques mineurs : peu sont là pour la gloire. Si [vous](#) êtes [arménien](#), bulgare ou géorgien, celle-ci vous happera de retour au pays, primes en dizaines de milliers d'euros, [emploi](#) à vie et clés d'une maison tout confort après un [titre](#) olympique. Les autres transpirent par passion et se contentent de records personnels.

Ashley Metcalfe, ancienne vedette de cricket, a des mains de catcheur et une mission d'évangéliste : [poser](#) la Grande-[Bretagne](#) sur la carte de l'haltérophilie européenne. « *Quand je suis arrivé, les entraîneurs m'ont dit que nous ne pourrions jamais rien gagner* », raconte-t-il. « *Pour moi, c'est une excuse. Sinon, autant [fermer](#) nos portes.* » Pour l'instant, les sponsors qu'il démarché refusent de s'engager dans un [sport](#) touché par tant d'affaires de dopage. « *Mais au final, ces contrôles, c'est dans l'intérêt du [sport](#).* » C'est un mot qu'il faut lui arracher : le milieu est tiraillé entre les opportunités que lui offre cette avalanche de suspensions et les retombées négatives.

# Bilan routier 2016: 65 décès sur les routes de la Montérégie

Publié le 4 avril 2017 Le Canada français

©TC Media Ghyslain Bergeron

Le bilan routier présenté par la présidente et directrice générale de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), Nathalie Tremblay, mardi à Québec, fait état de 65 décès dans des accidents de la route en 2016 en Montérégie, soit 2 de moins qu'en 2015, une diminution de 3 pour cent.

Outre ces décès, on compte 284 blessés graves, soit 28 de plus qu'en 2015. Il s'agit d'une augmentation de 10,9 % par rapport à 2015. Quant aux blessés légers, ils sont au nombre de 7137, ce qui représente une hausse de 0,9 % par rapport à 2015. Au total, 7 486 personnes ont subi des dommages corporels dans un accident de la route en 2016, soit 1,2 % de plus qu'en 2015.

## Bilan national

Le bilan 2016 révèle un total de 351 décès au Québec, soit 11 de moins qu'en 2015. Il s'agit d'une baisse de 3 % d'une année à l'autre. Le nombre de blessés graves a également diminué de 6,1 % par rapport à 2015, alors que les blessés légers sont en hausse de 1,1 %.

Après une année 2015 difficile, le Québec a retrouvé un bilan routier marqué par une baisse du nombre de décès et de blessés graves. Selon la SAAQ, le bilan routier de 2016 se hisse au deuxième rang des meilleurs bilans depuis 70 ans, après celui de 2014.

Par contre, plus de piétons et de motocyclistes sont décédés sur les routes du Québec en 2016.

## Les piétons

La SAAQ a noté une hausse «préoccupante» de 40 pour cent du nombre de décès de piétons. Le nombre de piétons décédés est passé de 45 en 2015 à 63 en 2016. Plusieurs facteurs seraient en cause, mais la vitesse, l'usage du téléphone cellulaire et le non-respect des traverses de piétons demeurent les facteurs les plus significatifs, a dit le ministre des Transports, Laurent Lessard, mardi.

«Je suis allé dans le Maine il n'y a pas si longtemps. Pour traverser, lorsque c'est bien indiqué, tout le monde arrête. Ici, je me promène dans le Québec comme tout le monde et on dirait que ce volet-là de respect... J'interpelle chacun des automobilistes. Il y a une responsabilité personnelle, mais il faut aller plus loin parce que de toute évidence, le message ne passe pas complètement», a dit le ministre.

## **Les motocyclistes**

«Les Québécois ont retrouvé leurs motos», a dit M. Lessard pour expliquer la hausse de décès chez les motocyclistes. En 2016, le bilan révèle quatre décès de plus que l'année précédente, pour un total de 54. Il s'agit d'une augmentation de 22,2 pour cent par rapport à la moyenne des cinq années précédentes.

En 2016, il y avait près de 181 000 motos immatriculées sur les routes du Québec, soit 4,5 pour cent de plus qu'en 2015. La SAAQ compte lancer une campagne de sensibilisation, les Journées de la sécurité à moto, en mai.

## **Les jeunes de 15-24**

Les jeunes de 15 à 24 ans ont quant à eux fait des «progrès», a dit Mme Tremblay. Le nombre de décès dans ce groupe d'âge a chuté de 12,7 pour cent par rapport à 2015, et de 39,5 pour cent par rapport à la moyenne de 2011 à 2015.

«Aux jeunes qui nous écoutent, on voit que vous avez pris les choses en main et vous êtes en train de faire mentir tous ceux qui disaient que vous n'avez pas des bons comportements sur la route», a déclaré M. Lessard, en conférence de presse.