

Les bienfaits du vélo progres

On avance. En 2004, amalgames et raccourcis au plus haut niveau n'incitaient guère à la pratique du vélo. En 2008, le rapport Toussaint mettait clairement en avant les bienfaits du vélo au quotidien sur la santé. Si la sphère médicale commence à y croire, c'est bon signe pour la mobilité active.

Alors que des pays européens adoptent depuis plusieurs années des politiques de santé publique articulées autour de l'usage du vélo, la France se distingue par son silence sur le sujet. Pire, la seule campagne de communication grand public consacrée au vélo ne parle pas de bienfaits mais de dangers : en 2004, l'institut national de prévention et d'éducation pour la santé (INPES) fait l'amalgame entre pratique sportive, balade familiale et déplacement quotidien. « Pour limiter le danger à vélo, il existe un moyen simple et efficace : le port du casque » lit-on sur les supports de communication des agglomérations françaises. De là à penser que renoncer à l'usage du vélo est encore plus efficace, il n'y a qu'un pas !

Une thèse de médecine révélatrice

Pourtant, la même année, la thèse de médecine de Sylvain Emo, publiée sous la direction du docteur Saladin, ne laisse aucun doute : la plupart des pathologies et maladies chroniques (cardiovasculaires, métaboliques, cancéreuses, psychiques...) résultent d'un manque d'activité physique et peuvent être prévenues par un exercice régulier. Ces résultats sont confortés par la comparaison du Havre (France), Groningue (Pays-Bas) et Münster (Allemagne) où les parts modales marche + vélo sont très distinctes : 35 % au Havre, plus de 55 % dans les deux autres villes.

Le cœur des cyclistes affiche une santé étonnante et 15 à 30 mn de vélo quotidien à allure modérée divise par 2 le risque cardio-vasculaire, réduit de 30 à 40 % les risques de diabète, d'obésité, d'hypertension, de cancer,

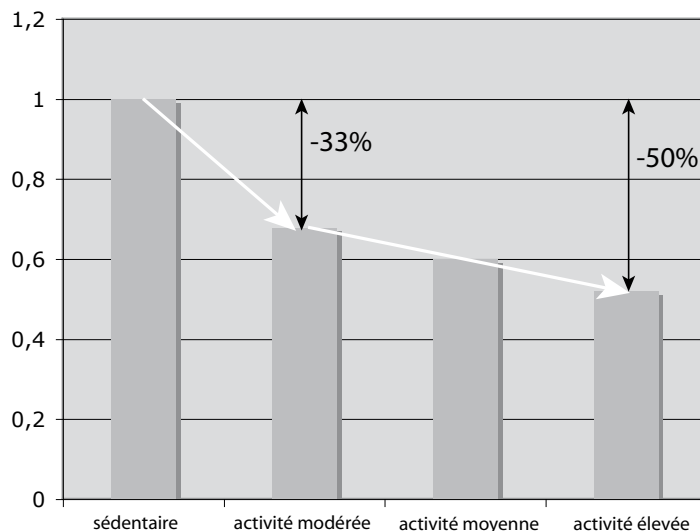
augmente de 13 % les performances respiratoires, améliore la qualité de la masse osseuse, l'endurance, le bien-être psychologique... la liste des effets positifs est longue et l'allongement de l'espérance de vie significatif.

L'énorme disproportion des risques

En France comme au Royaume-Uni, on compte environ 200 cyclistes tués sur la route chaque année mais qu'est-ce en regard des 150 000 décès par accident cardio-vasculaire ? Le gain de santé général est 20 fois supérieur au risque encouru à vélo, avec une marge de progrès énorme. 500 millions investis par l'Etat et les collectivités françaises pour des aménagements cyclables économiseraient au moins 6 milliards d'euros de dépenses de santé (1 000 €/an/habitant).

En France, c'est seulement en 2008 que l'institut national de santé et de recherches médicales (INSERM) donne l'alerte : les conséquences de la sédentarité sur la santé sont irréversibles pour nos enfants et les générations futures car les embryons eux-mêmes sont atteints. Le tout-moteur et l'ordinateur dès l'enfance tuent tout exercice. Le Ministère de la Santé s'émeut enfin et demande un « Plan National de prévention par l'Activité Physique ou Sportive » au professeur Jean-François Toussaint, cardiologue de formation et membre du Conseil de la Santé publique dont il préside la commission prévention.

Mortalité selon le niveau d'activité physique



Graphique issu de la présentation de EMO/SALADIN

Faire converger tous les soutiens

Ce plan concerne tous les âges, implique tous les acteurs : services de l'Etat, collectivités locales, chefs d'entreprises, commerçants, ingénieurs, urbanistes, professionnels de santé et de l'éducation, transporteurs... Valoriser la mobilité active, soutenir financièrement son développement, sécuriser ses parcours et les rendre attractifs, l'intégrer dans les plans d'urbanisme et de déplacements, lui attribuer des avantages fiscaux : chaque item est décliné en actions concrètes, faciles à mettre en oeuvre si chacun y met du sien. Cité plus de 100 fois, le vélo a enfin la place qu'il mérite. Ce rapport va-t-il rester lettre morte ?

Cet été, le Premier Ministre danois parcourra en 6 jours les 1 200 km qui séparent l'île de Fionie, au nord de son pays, de Paris, pour recueillir des fonds pour les enfants cancéreux et témoigner des multiples bienfaits du vélo. A quand un ministre français capable du même exploit ?

GENEVIÈVE LAFERRÈRE
LA VILLE À VÉLO, LYON

sent dans la sphère médicale

Quelques recommandations du rapport Toussaint

Page 210

Le partage de l'espace entre les différents modes de déplacement traduit les priorités et les valeurs d'une société. C'est un moyen important d'affirmer le souci de favoriser l'activité physique de chacun.

Le vélo est une excellente forme d'activité physique, mais n'est pas sans risque au milieu des autres formes de déplacement.

Les études montrent une corrélation entre l'aménagement du réseau (nombre de km aménagés) et la pratique du vélo. Par ailleurs, la possibilité de parquer son vélo dans un endroit sûr, abrité et facilement accessible est une condition indispensable pour favoriser l'usage quotidien du vélo.

Page 211

Créer et sécuriser des pistes et bandes cyclables. Faire en sorte que le vélo ait réellement sa place dans les rues et installer chaque fois que c'est possible des vélos en « libre service ».

Créer des places de stationnement abritées et sécurisées (possibilité de cadenasser le vélo à un support) et facilement accessibles (proches du logement, des lieux de travail, des commerces, des équipements et installations publiques, des interfaces de transport).

Installer près des parcs à vélos des « stations services vélos » pour aider à la maintenance.

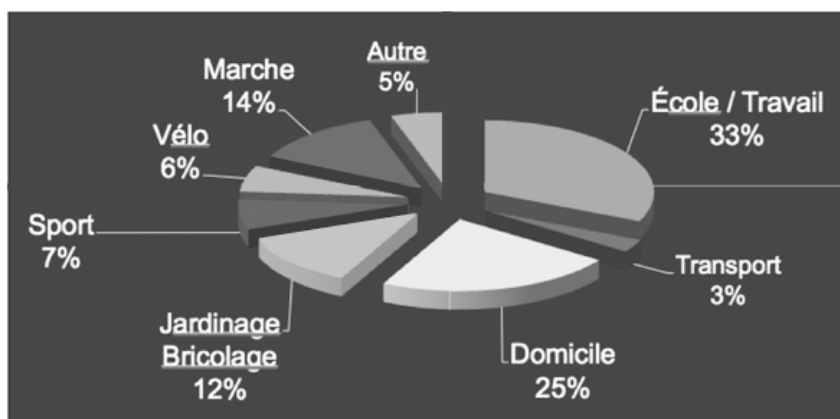
Assurer la continuité des réseaux piéton et cyclable.

Multiplier les traversées piétonnes sécurisées (rehaussement des voies à la hauteur des trottoirs au niveau des passages piétons) avec feux et refuge central pour les avenues les plus larges.

Page 219

Favoriser le choix des déplacements professionnels à vélo en proposant une mesure de défiscalisation à hauteur de 200 euros par an à ceux qui choisissent d'utiliser leur vélo.

Jalonner et baliser les itinéraires cyclables.



Répartition des sources quotidiennes de dépense énergétique en Europe (d'après Eddy Engelsman, Ambassadeur Activité Physique, Nutrition et Santé au Ministère de la santé, des affaires sociales et des sports, Pays-Bas)

Plan National de prévention
par l'Activité Physique ou Sportive
- Jean-François Toussaint

Améliorer la communication autour de l'usage d'espaces naturels propices à des activités physiques.

Communiquer sur ce qui a été fait pour réduire les facteurs constituant un frein à l'usage du vélo en ville (dangerosité, distance, lenteur).

Informers régulièrement les habitants sur les programmes d'aménagements réalisés en faveur des piétons ou des cyclistes.

Page 220

Actuellement, les aménagements sont conçus pour les déplacements en voiture.

La primauté de la voiture décourage l'emploi des modes de déplacements doux, principalement pour des raisons de sécurité. Ce mode donne pourtant une fausse impression de rapidité : en réalité, en ville, jusqu'à 5 km, les déplacements à vélo sont plus rapides et évitent les problèmes de

stationnement.

Donner la priorité aux modes de déplacement doux (marche, vélo) sur les autres modes de déplacements individuels motorisés.

N'autoriser une limite de vitesse à 50 km/h que s'il peut être démontré que ces rues garantissent une sécurité suffisante des piétons et cyclistes par des aménagements adéquats. Dans le cas contraire, limiter la vitesse à 30 km/h.

Exemples :

En ville de Lausanne, la hiérarchie des modes de transports met la marche au premier rang.

A Graz (Autriche), les zones à vitesse limitée sont la règle générale. Les rues où l'on peut rouler à 50 km/h sont l'exception.

GENEVIÈVE LAFERRÈRE
LA VILLE À VÉLO, LYON

Bibliographie :

- Activité physique et santé : comparaison de trois villes européennes, Dr EMO, 177 pages, Université de Rouen, 2004
- Activité physique. Contextes et effets sur la santé, contribution collective, 832 pages, INSERM, 2008
- Retrouver sa liberté de mouvement, PNAPS, Pr TOUSSAINT, 290 pages, 2008, ministère de la Santé, Jeunesse, Sport et Vie associative