



CLUB DES
VILLES
CYCLABLES



Santé et vélo — Dossier d'informations synthétiques

Sommaire

1/ Plus de 10 % de déplacement vélos impliquent une diminution des dépenses de santé de 9 milliards d'euros

-> Augmenter de 10% la part de la population se déplaçant régulièrement à vélo, ou à pied, permettrait de diminuer de 5% les dépenses de santé.

-> Une économie de 5 % des dépenses de santé représente 9 milliards d'euros par an.

Il suffit de dépenser 500 millions pour économiser 9 milliards

-> L'impact économique de l'obésité est chiffré à 1,8 milliards d'euros par an.

-> La proposition de Loi pour agir contre l'épidémie d'obésité appelle à une politique globale.

2/ L'impact positif de l'utilisation quotidienne du vélo sur la santé est démontré

-> Risques cardio-vasculaires

-> Diabète

-> Ostéoporose

-> Cancers

3/ Les dépenses pour augmenter la part vélo de 10 % sont minimales

-> 500 millions d'euros pour une politique cyclable à l'échelle de la France.

-> L'incitation à faire du vélo est souvent rapidement suivie d'effet.

-> Une demande croissante pour utiliser le vélo au quotidien en toute sécurité.

-> Le Club des villes cyclables et la FUBicy réaffirment l'urgence des actions en faveur du vélo.

4/ Les enjeux pour l'environnement et la santé collective

-> Le vélo ne pollue pas l'air.

-> Le vélo est silencieux

-> Le vélo permet de respirer mieux qu'en voiture

-> Le vélo n'émet pas de gaz à effet de serre.

-> Le vélo contribue à la pacification des rues et la qualité de vie en ville.

-> Le vélo n'est pas dangereux

1/ Plus de 10 % de déplacement vélos impliquent une diminution des dépenses de santé de 9 milliards d'euros

-> Augmenter de 10% la part de la population se déplaçant régulièrement à vélo, ou à pied, permettrait de diminuer de 5% les dépenses de santé.

Analyse d'ATE (Association Transports et Environnement suisse - www.ate.ch) sur la base des rapports d'experts norvégiens (Institut of Transport Economics, Oslo) et britanniques (Chief Medical Officer du gouvernement anglais, 2004)

-> Une économie de 5 % des dépenses de santé représente 9 milliards d'euros par an.

En France, où la part "vélo" dans les déplacements n'est que de 3 ou 4 % en moyenne nationale, les déplacements à vélo peuvent fortement augmenter, ce qui représente un énorme potentiel d'amélioration de la santé et une source d'économies de plusieurs milliards d'euros par an de dépenses santé et de dégâts environnementaux.

Ainsi, plusieurs experts (tel Francis.Papon de l'Inrets/ Institut national de recherches et études sur les transports et leur sécurité) s'accordent sur la conclusion 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.

Rappel : en France, la dépense courante de santé a atteint 183,5 milliards d'euros en 2004, soit en moyenne 2 951 € par habitant. Elle représente 10,5 % du PIB / Produit intérieur brut (Comptes nationaux de la santé 2004).

Or le coût d'une politique cyclable d'envergure, à l'échelle de la France, est évaluée à 500 millions d'euros par an (cf §3/).

-> L'impact économique de l'obésité est chiffré à 1,8 milliards d'euros par an.

Jean-Marie Le Guen, député de Paris, dans son livre *"Obésité, le nouveau mal français : pour une réponse politique à un fléau social"* (paru en 2005 chez Armand Colin) chiffre l'impact économique de l'obésité : dans moins de 5 ans, à elle seule, elle 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 milliards d'euros par an.

La proposition de Loi pour agir contre l'épidémie d'obésité appelle à une politique globale.

Elle a été présentée le 23 mars 2005 par Jean-Marie Le Guen, ainsi que Jean-Marc Ayrault, député de Loire Atlantique et Catherine Génisson, députée du Pas-de-Calais,

"Agir sur tous les fronts : une action généralisée renforce la mobilisation dans chaque domaine en créant une dynamique sociale... On a déjà dit comment les Pays-Bas résistaient à l'épidémie d'obésité) et l'importance qu'il fallait accorder à l'usage fréquent du vélo. Ce pays résiste le mieux à l'épidémie et pour l'instant il n'apparaît guère d'autres explications à ce phénomène que l'usage fréquent du vélo. Cette évocation peut prêter à sourire et pourtant l'hypothèse est des plus sérieuses. Il est de plus en plus évident que le rapport de l'homme à la ville doit changer et que l'utilisation de la voiture individuelle ne pose pas seulement des problèmes d'environnement. La lutte contre l'obésité est une raison supplémentaire pour donner plus de place aux moyens de transport alternatifs à l'automobile et encourager une certaine dépense énergétique lors de tous les déplacements."

Ainsi l'obésité est devenue un enjeu de santé publique majeur dans la plupart des pays industrialisés. En France, elle touche actuellement près d'un enfant sur six. Il est aujourd'hui avéré qu'un enfant obèse risque fortement de le rester à l'âge adulte, entraînant une augmentation considérable de maladies associées (maladies cardio-vasculaires et diabète de type 2) et diminuant de 13 ans son espérance de vie (www.villesante.com/epode).

2/ L'impact positif de l'utilisation quotidienne du vélo sur la santé est démontré

-> Risques cardio-vasculaires

Les maladies cardio-vasculaires sont la première cause de mortalité en France : 165 000 décès par an, dont environ un tiers serait induit par le manque d'activité physique (www.fedecardio.com). Ainsi, la sédentarité fait chaque année en France 10 fois plus de morts que les accidents de la route.

- **En Grande-Bretagne**, Alison Hill (Institute of Health Science, Université d'Oxford) estime à 36 % la part des maladies dues au manque d'activité physique. Le nombre de décès par maladie cardio-vasculaires, induite par le manque d'activité physique, est 10 fois supérieur au nombre de décès par accidents de la route, comme en France

- **Au Danemark**, le suivi médical régulier pendant 14 ans d'une population test de 30 640 personnes, dont 6 954 se déplaçant régulièrement à vélo, a montré que les plus actifs (au moins une demi-heure de déplacement à vélo par jour) ont un risque d'accident cardio-vasculaire réduit de 50%. Ainsi, la réduction du risque se traduit concrètement par le fait que le déclenchement d'une maladie cardio-vasculaire peut être retardé de 10 ans.

- **La comparaison de données des hôpitaux de 3 villes européennes**, Le Havre, Münster et Groenigen, fait apparaître une corrélation entre activité physique modérée mais régulière - déplacements à vélo et à pied - et réduction des maladies du cœur (moins 45%) ou des accidents vasculaires cérébraux (moins 60%). S. Emo, auteur de cette thèse sous la direction du Dr J.L.Saladin (Université du Havre, déc. 2004) souligne que la pratique du vélo à vitesse modérée a aussi des effets positifs observés pendant la rééducation de patients cardiaques.

-> Diabète

Diminution jusqu'à 40 % du risque de développer un diabète de type 2 selon une étude finlandaise (cf. Diabetologia 2003)

-> Ostéoporose

Plusieurs études montrent que l'exercice physique permet d'acquérir une masse osseuse plus importante, de diminuer la perte osseuse lors de la ménopause et de réduire le nombre de fractures.

-> Cancers

Il existe une corrélation entre la surcharge de poids et le risque de développer certains cancers (endomètre, sein, rein). Plusieurs études démontrent une relation positive entre l'intensité de l'effort physique et la fréquence du cancer du côlon (American Journal of Epidemiology 2003).

3/ Les dépenses pour augmenter la part vélo de 10 % sont minimales

-> 500 millions d'euros par an pour une politique cyclable à l'échelle de la France

- A Strasbourg, "la ville de France qui a un vélo d'avance", la politique cyclable est chiffrée entre 8 et 10 € par an et par habitant.

- A l'échelle de la France, la politique cyclable est estimée à 500 millions d'euros par an, largement compensés par les économies correspondantes d'infrastructures "voitures", et ne représentant que quelques % des milliards d'euros des dépenses santé et des dégâts environnementaux évités.

-> L'incitation à faire du vélo est souvent rapidement suivie d'effet.

L'exemple de la Grande-Bretagne est significatif. Le gouvernement a lancé deux programmes qui incitent respectivement les scolaires et les adultes à aller à l'école ou au travail à vélo.

Le programme "Bike it" (*vas-y à vélo*) a permis dès sa première année de convertir au vélo 8 % des élèves dans 40 collèges anglais, pour un budget de 800 000 €. Le succès de ce programme est tel qu'il sera étendu à 120 établissements scolaires l'an prochain

(/www.saferoutestoschools.org.uk / activetravel.org.uk)

-> Une demande croissante pour utiliser le vélo au quotidien en toute sécurité.

Les collectivités, après Strasbourg, Bordeaux, Lyon et bien d'autres villes, engagent des politiques "cyclables" d'envergure.

A travers la FUBicy et ses associations, les usagers expriment leurs besoins, utilisent les services pour se mettre au vélo, et sont en croissance régulière.

En réponse à cette demande croissante, les pouvoirs publics viennent de nommer un Monsieur Vélo, et d'engager une concertation sur le "code de la rue", qui devrait favoriser les déplacements à vélo.

-> Le Club des villes cyclables et la FUBicy réaffirment l'urgence des actions en faveur du vélo.

- le "code de la rue", dont la concertation avec les Pouvoirs Publics a débuté en avril 2006,
- les PDE / Plans de déplacements entreprises,
- les PD écoles / Plans de déplacement écoles,
- la combinaison vélo + transport en commun pour les trajets quotidiens,
- la location, le libre service, les vélostations, les services au vélo,
- les mesures contre le vol des vélos (comme le marquage des vélos ou les tests d'antivol),
- les aménagements cyclables,
- des campagnes d'information et de sensibilisation.

4/ Les enjeux pour l'environnement et la santé collective

-> Le vélo est silencieux

Actuellement, 65% des européens sont exposés à des niveaux sonores dépassant 55 dB(A) sur 24 heures.

-> Le vélo ne pollue pas l'air.

Vélo plutôt que moteur signifie ni pollution de l'air ni bruit, et c'est autant d'asthmes, de bronchites, de thromboses et de stress en moins.

-> Le vélo n'émet pas de gaz à effet de serre.

Faire qu'une personne passe de petits trajets en voiture à des déplacements à vélo, c'est 700 kg à 1000 kg de CO₂ en moins par an. Selon une étude autrichienne, le potentiel de réduction des émissions de CO₂ par la promotion de l'usage du vélo en zone urbaine représente 4% des émissions de CO₂ du secteur des transports. Favoriser les déplacements à vélo est certainement une des mesures les plus efficaces pour éviter des émissions de CO₂.

-> Le vélo n'est pas dangereux et contribue à la pacification des rues et la qualité de vie en ville.

Le sentiment d'insécurité pour les non-usagers du vélo est bien supérieur à la dangerosité réelle.

En effet le vélo qui représente 4 % de la part des déplacements en ville, avec 15 % de citadins qui l'utilisent occasionnellement, ne représente également que 4% des blessés, et 3 à 4% des tués.

La réduction du volume et de la vitesse de la circulation sont des mesures hautement efficaces pour prévenir les accidents et/ou en réduire la gravité pour tous les usagers de la route.

-> Le cycliste inhale moins de polluant que l'automobiliste.

Deux raisons de ce fait qui peut sembler étonnant :

- le cycliste, plus mobile, reste moins longtemps que l'automobiliste dans les zones les plus embouteillées, plus polluées ;
- le cycliste inhale bien au-dessus des pots d'échappement, par rapport à la ventilation d'une voiture.

Une étude le prouve. Des capteurs portatifs ont permis de mesurer les différents gaz dans un habitacle de voiture et sur un cycliste (ainsi que sur un piéton et dans les transports en commun).

Les résultats en microgramme/m³ ont été enregistrés à Paris intra-muros :

	CO	NO	NO2	benzène	toluène
voiture	10	409	77	65	288
bus	3	311	86	28	94
vélo	3,2	167	71	35	127
piéton	2,9	144	57	27	92
métro ligne 1	2,4	173	41	27	109

Conclusion

Selon l'OMS, "une redéfinition de nos politiques des transports en milieu urbain pourrait avoir des résultats spectaculaires pour la santé en Europe. Paradoxalement, la mobilité en voiture dans les villes accroît la sédentarité du mode de vie. 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 transports fondamentaux permettent de réduire de moitié le risque de cardiopathie coronarienne et diminue aussi le risque de diabète, d'hypertension, d'ostéoporose, d'obésité et de cancer du colon. Les possibilités d'améliorer la santé et le bien-être des Européens par un accroissement de l'activité physique sont énormes ».