

17 septembre 2012, par Olivier Razemon

Ne pas faire de vélo, c'est dangereux pour la santé



Les

cyclistes ? "Je les aime bien ; ils font d'excellents donneurs d'organes". Cet estimé et brillant business man parisien, passablement enrobé, régalaient volontiers ses interlocuteurs d'un bon mot. Ses pairs le regrettent. Il est décédé soudainement en avril 2010, à l'âge de 50 ans. Il aurait été inspiré de quitter plus souvent l'habitacle de son véhicule.

Car la pratique régulière du vélo est excellente pour la santé. Loin des idées reçues, qui font de la bicyclette un "*moyen de déplacement dangereux*", l'[Observatoire régional de santé d'Ile-de-France](#) (ORS), un organisme financé par l'État et la région, a publié la semaine dernière [une étude montrant](#) que les bénéfices de la pratique du vélo étaient vingt fois supérieurs aux risques. Oui, 20 fois.

Le risque de sédentarité. Ce document de 163 pages, très étayé et plein de tableaux, présente les



différents types de dangers et de bénéfices découlant de la manière de se transporter. [Corinne Praznoczy](#), chargée d'études à l'ORS, y travaille depuis plus d'un an et s'appuie sur les observations de nombreux interlocuteurs. Elle rappelle d'abord le *"risque de sédentarité"*. Le fait de ne pas bouger, surtout *"combiné à une mauvaise alimentation, est considérée comme un facteur de risque majeur des principales maladies chroniques (maladies cardio-vasculaires, obésité, diabète, hypertension, certains cancers...)"*, écrit-elle. C'est d'ailleurs pour cela que le "Programme national nutrition santé" (le fameux [mangerbouger](#)) recommande 30 minutes de marche rapide par jour aux adultes et 60 minutes aux enfants. En outre, comme le souligne ce programme, *"il vaut mieux bouger un peu chaque jour plutôt que de faire une heure de sport intense de temps en temps"*.

Bon contre la dépression. La pratique régulière d'une activité physique contribue aussi à l'entretien de la *"santé psychologique"*, souligne Mme Praznoczy. Ses effets s'étendent à *"l'estime de soi, l'efficacité, le bien-être psychologique et cognitif, le niveau de stress"*, indique-t-elle. Faute de disposer d'un abonnement ([chérot](#)) à une salle de sport, on peut choisir, chaque jour, la marche à pied ou le vélo.



Selon l'ORS, les effets sont garantis. Une étude danoise, portant sur 13 375 femmes et 17 265 hommes, âgés de 20 à 93 ans, *"montre que la pratique du vélo dans les déplacements domicile-travail entraîne une réduction du risque de mortalité de 28%"*, précise Mme Praznoczy. Les chercheurs ont intégré les biais liés *"à l'âge, au type d'emploi, au tabagisme, aux activités physiques de loisirs et à la corpulence"*. On en avait déjà parlé ; les liens entre santé et transports sont étroits ([voir ici](#)).

Un argument répandu, mais faux. L'ORS ne s'est pas également intéressé aux bénéfices, mais aussi aux risques liés à la pratique du vélo. Tout d'abord, les accidents. *"Je ne roule pas à vélo en ville, c'est trop dangereux"*, entend-on souvent. L'argument est connu, répété, rabâché, mais faux. En réalité, le nombre de cyclistes accidentés, en Ile-de-France, baisse avec le développement du cyclisme. Autrement dit, plus y a de vélos, moins il y a de tués à vélo. Le graphique présenté page 32 de l'étude est particulièrement éloquent. Mme Praznoczy appelle ce phénomène *"la sécurité par le nombre"*. Les automobilistes s'habituent à voir évoluer des cyclistes et ralentissent.



L'ORS a également pris en compte les effets de la pollution atmosphérique sur les cyclistes. A vélo, on est davantage exposé aux pots d'échappement qu'à pied, en voiture ou en transports publics, constate l'auteure, chiffres à l'appui. L'effort physique augmente la consommation d'oxygène et donc l'exposition aux polluants.

2745 vies épargnées. Après avoir présenté ces résultats, Mme Praznocy s'est amusée, si l'on peut dire (et on espère pour elle), à calculer les effets sur la mortalité de la population francilienne d'une progression de la proportion de cyclistes. Si, en 2020, 20% des Franciliens se déplaçaient à vélo (contre 2% aujourd'hui), on sauverait 2745 personnes grâce aux seuls bienfaits en matière de maladies. On "gagnerait" également entre 4 et 24 vies grâce à l'apaisement de la circulation automobile. On compterait en revanche davantage de tués par accident, 7 cyclistes mais aussi 9 piétons.



La pollution plus dangereuse que les accidents. Ensuite, et c'est là que l'étude de Mme Praznocy bouleverse une autre idée reçue, le principal accroissement de la mortalité lié au développement du vélo proviendrait non pas des accidents mais de la pollution atmosphérique. Entre 72 et 87 morts de plus à cause des pots d'échappement. L'ORS constate ainsi qu'en multipliant par dix le nombre de cyclistes, la région Ile-de-France épargnerait au total (précision : il s'agit de morts théoriques) quelque 2780 vies et en perdrait une centaine. Un ratio de 1 =pour 27. Les calculs, tout aussi macabres, effectués en cas de doublement ou de quadruplement de la pratique du vélo arrivent à un résultat équivalent : entre 19 et 24 fois plus de bénéfices que de risques. Ceux qui aiment les chiffres se reporteront utilement au tableau complet, qui figure en page 59 du rapport.

L'étude de l'ORS Ile-de-France : <http://www.ors-idf.org/index.php/component/content/article/642-les-benefices-et-les-risques-de-la-pratique-du-velo-evaluation-en-ile-de-france>

Et pour résumer, en quelques phrases : Faire du vélo n'est pas dangereux. Pédaler régulièrement, c'est améliorer sa santé. Une collectivité qui encourage la bicyclette épargne des vies humaines. Quand on multiplie par 2, 4 ou 10 la pratique du vélo, on augmente mécaniquement les bénéfices, mais aussi les risques, ces derniers dans une bien moindre proportion. Enfin, le principal danger auquel sont confrontés les cyclistes n'est pas l'accident, mais la maladie respiratoire.