

## « Bien à vélo, bien dans ma peau »

### Chiffres

- L'obésité a **augmenté de 40 % entre 1980 et 1990** en Europe. En France, en 2004, on comptait **14,4 millions de personnes** en « surcharge pondérale », dont **19 % d'enfants**. Si la tendance ne s'infléchit pas, l'Hexagone comptera **20 % d'obèses en 2020**.
- En France, le coût direct du traitement de l'obésité s'élève à **8 milliards d'euros** contre **6 milliards d'euros** pour les maladies cardio-vasculaires. L'impact du vélo est estimé à 2 500 décès cardio-vasculaires épargnés.
- Une obésité sévère **multiplie par 12 le risque de mortalité** de l'homme entre 25 et 35 ans.
- En France, **15 à 20 % des 5-12 ans ont un excès de poids**, soit 4 à 5 fois plus que dans les années 60.
- Le nombre de diabétiques estimé à 3 millions pourrait **diminuer en 5 ans de 70 %** si les Français pratiquaient quotidiennement une demi-heure de vélo ou de marche. L'idéal est d'y consacrer une heure par jour.
- Les adolescents passent en **moyenne 2 heures par jour devant la télévision et 45 minutes devant les jeux vidéo ou l'ordinateur**.

### Que faire ?

- **Systématiser la dimension** vélo/marche dans les campagnes de prévention
- **Coordonner les actions de promotion** du vélo avec les campagnes d'initiation
- **Participer activement** aux événements de promotion du vélo
- **Multiplier les actions locales** liées à la santé : actions de sensibilisation et de prévention
- **Promouvoir les PDE et PDES**
- **Offrir** un maillage cyclable cohérent et utile

### Pour qui ?

Pour les enfants	Prévention de l'obésité
Pour les parents	Economie de temps et d'argent Diminution du stress
Pour les employeurs	Diminution de l'absentéisme
Pour les élus	Impact économique des politiques de réduction des risques de santé Diminution des dépenses de Sécurité sociale
Pour tous	Diminution de l'obésité et de ses corollaires (cholestérol, diabète, anomalies vasculaires) Prévention des cancers Diminution du risque d'hypertension artérielle et amélioration du développement neurosensoriel Réduction du stress Ralentissement du vieillissement Diminution de 65 % du risque d'infections saisonnières banales (rhumes, gripes, bronchites) Réduction des nuisances sonores et de la pollution Diminution des dépenses de santé

### Pourquoi ?

Contrairement à d'autres pays voisins, la France n'a pas engagé à ce jour de politique de communication nationale sur les bienfaits en matière de santé publique de la pratique du vélo. Si les personnes interrogées affirment adorer le vélo, si les experts le disent excellent pour la santé et la qualité de l'air urbain, les chiffres démontrent que le vélo est encore trop délaissé. Selon l'OMS, « *une redéfinition de nos politiques de transports en milieu urbain pourrait avoir des résultats spectaculaires pour la santé en Europe* ».

Le manque d'activité physique est un phénomène de santé publique majeur, aux conséquences économiques et sociales bien connues : nervosité, troubles du sommeil, obésité croissante des enfants, sentiment d'exclusion, maladies cardio-vasculaires, cancers...

Paradoxalement, la mobilité des voitures dans les villes accroît la sédentarité du mode de vie. A cela viennent s'ajouter la tertiarisation de l'emploi, la modification des habitudes alimentaires, l'augmentation des loisirs statiques (télévision, ordinateur...).

Les études démontrent que l'activité « faire du sport » ne représente que 7 minutes par jour en moyenne, tandis que le temps passé à marcher ou à faire du vélo tout en se déplaçant est de 16 minutes 30. Il est donc plus facile d'insérer l'activité physique dans le cadre des déplacements habituels que d'en faire une activité à part. En Europe, la longueur moyenne d'un déplacement à pied est d'environ 1,5 km contre 3,5 km pour un déplacement à vélo. Le calcul est simple : deux déplacements suffisent à réaliser la « dose quotidienne recommandée » d'activité physique...

En accompagnant leurs enfants en voiture, les parents ne se doutent pas des effets nuisibles sur leur développement psychologique et physique par la privation d'une activité physique régulière, par l'exposition quotidienne à des émissions polluantes à l'intérieur de la voiture, par l'incitation à la dépendance et le manque d'autonomie des enfants qui en découlent, la diminution de la sociabilisation, le développement d'attitudes apathiques, le manque d'éveil, l'exposition au stress du conducteur, le développement possible d'une nervosité des enfants en bas âge.

Le développement de l'usage du vélo peut contribuer à diminuer les émissions de polluants nocifs à la santé. En 2002, en France, le nombre de morts prématurés dus à la pollution atmosphérique est estimé entre 6 500 et 9 500 personnes.

## Comment agir ?

Actions à mener en faveur de la santé		Region	Dépt
Compétence obligatoire <input checked="" type="checkbox"/>		Compétence facultative <input type="checkbox"/>	
1	Prévention sanitaire : sensibilisation à travers les centres médicaux sociaux	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Prévention sanitaire : formation et sensibilisation des acteurs sociaux intervenant sur le territoire	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Actions de sensibilisation des jeunes (Projets territoriaux pour la jeunesse ; Contrats cantonaux jeunesse ; propositions d'activités et de débats ; Conseils municipaux, généraux et régionaux des jeunes) et actions de promotion (contrôles techniques, fourniture de kits de sécurité)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Accompagnement d'actions d'information et de prévention dans les collèges et lycées	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Actions visant à faciliter le déplacement vers les entreprises et les établissements scolaires à vélo : mise en place de PDE et PDES, équipement en garages et arceaux sécurisés, aide à la mise en place de « cyclo-bus » (ramassage scolaire à vélo selon des lignes préétablies, encadrées par un ou plusieurs adultes)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	Mener des campagnes de sensibilisation à l'activité physique dans les déplacements	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Intervention dans la structuration de contrats éducatifs locaux destinés à coordonner les actions pédagogiques et co-financement d'un grand nombre d'actions	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	Subventions aux associations d'action pédagogique : actions pédagogiques sur la santé, la sécurité et l'environnement (intégrant le vélo et la marche)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## Idées reçues

« **Il faut faire beaucoup de sport pour qu'il y ait un impact sur la santé** ». **FAUX**. Une activité physique de faible intensité, comme la marche ou le vélo pour aller au travail, répétée régulièrement tous les jours ou au moins plusieurs fois par semaine, est plus efficace qu'une activité sportive de forte intensité pratiquée une fois par semaine.

« **A vélo on respire trop de pollution** ». **FAUX**. Contrairement à ce que beaucoup croient, la concentration de polluants est plus élevée dans l'habitacle d'une voiture qu'à hauteur de cycliste. Le système de ventilation placé bas absorbe en effet plus de polluants. De plus, se déplacer à vélo n'implique pas une ventilation sportive. Par ailleurs, dans les zones les plus embouteillées et polluées, le cycliste se faufile et reste moins longtemps exposé aux gaz. Ainsi compense-t-il largement le fait qu'il inhale plus d'air quand il fait un effort pour pédaler. Au total, le cycliste est donc gagnant.

« **Le vélo, c'est trop fatigant, je ne veux pas arriver en sueur au travail** ». **FAUX**. Les déplacements en vélo sont particulièrement efficaces sur des distances allant de 1 à 5 kilomètres. A raison d'une vitesse moyenne de 15 km/h, cela représente donc un déplacement d'une durée de 5 à 20 minutes, ce qui ne génère pas une grande fatigue. Il s'agit par ailleurs d'un déplacement, et non d'une épreuve sportive. Le vélo à assistance électrique peut représenter une bonne alternative dans les zones vallonnées ou pour les personnes redoutant l'effort physique - mais avec un bénéfice santé forcément moindre, dans ce cas.

Avec une même dépense énergétique, il est possible de parcourir 3 fois plus de distance à vélo qu'à pied, car le cycliste n'a pas à soutenir le poids de son corps. Le pédalier, le dérailleur et la roue permettent de réguler au mieux l'effort fourni. Le rendement à vélo est très bon. C'est pourquoi nombre de personnes âgées préfèrent se déplacer à bicyclette.

« **Le vélo c'est dangereux. Pourquoi risquer sa vie, pour une meilleure santé ?** » **FAUX**. D'après une étude publiée sur le site australien « Pedalling health » seuls 5 % des accidents de vélo sont sérieux. Les risques encourus par une pratique régulière du vélo sont plus de 4 fois inférieurs aux risques de mortalité par maladie cardio-vasculaire encourus eux par manque d'activité physique.

« **Je ne suis pas en assez bonne santé pour faire du vélo** ». **FAUX**. Le vélo, comme la natation, sont deux activités physiques particulièrement indiquées pour des personnes ayant des difficultés de motricité. Du fait que le poids du corps est principalement porté par le vélo (ou par l'eau pour la natation), le vélo présente très peu de contre-indications. Il est adapté y compris pour des personnes ayant des problèmes articulaires, de hanche, de surpoids et il est même fréquemment utilisé en rééducation. A faible vitesse, la consommation énergétique est plutôt plus faible qu'à pied. La présence d'aménagements cyclables est, pour ces personnes, une condition *sine qua non* de pratique.



[www.departements-cyclables.org](http://www.departements-cyclables.org)

[www.sante.gouv.fr](http://www.sante.gouv.fr)

[www.tousavelelo.com](http://www.tousavelelo.com)

[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

[www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)

[www.epode.fr](http://www.epode.fr)

<http://www.education.gouv.fr/ceif/pres.htm>

<http://www.arenedf.org/transport/villesplotesi/DF.html>

DÉPARTEMENTS & RÉGIONS  
**Cyclables**

[www.departements-cyclables.org](http://www.departements-cyclables.org)