



DIX MILLE PAS ET PLUS

Le Monde 24/1/18

## PÉDALER POUR SAUVER 10 000 VIES PAR AN

Par SANDRINE CABUT

Imaginez une molécule qui sauve la vie de quelque 10 000 personnes en Europe, chaque année. L'Agence européenne du médicament l'approuverait probablement avec une procédure accélérée, et les questions du remboursement et du prix se résoudreaient, peut-être après d'âpres négociations entre laboratoire et autorités de santé. A défaut, les associations de patients ou d'usagers ne manqueraient pas de monter au créneau, pour exiger d'avoir accès au plus vite à un traitement aussi efficace.

Maintenant, remplacez le mot « molécule » par « densification du réseau de pistes cyclables » et voyons si le même raisonnement peut s'appliquer. Pour cela, partons d'une étude internationale, publiée le 15 janvier dans la revue *Preventive Medicine* par des chercheurs du Barcelona Institute for Global Health (ISGlobal).

Ce travail s'inscrit dans le projet Physical Activity Through Sustainable Transport Approaches (Pasta), un programme financé par l'Union européenne qui vise à montrer « comment la promotion de la mobilité active – marche et vélo – conduit à une population en meilleure santé, plus active physiquement, tout en permettant des économies ».

Pour évaluer le nombre de vies potentiellement épargnées par une politique urbaine favorisant les déplacements à vélo, Natalie Muller et ses collègues se sont intéressés à 167 villes de onze pays européens. La longueur de leur réseau cyclable et sa densité ont été estimées, ainsi que la part de l'utilisation de la bicyclette pour les trajets quotidiens.

Dans sept de ces cités participant au projet Pasta (Barcelone, Londres, Rome...), les chercheurs ont testé quatre scénarios pour quantifier l'évolution de la part de trajets à vélo, selon que la longueur du réseau cyclable augmenterait de 10 %, 50 % ou 100 %. Dans une bouffée d'optimisme réjouissante, ils ont même envisagé l'hypothèse – c'est le quatrième scénario – que toutes les rues soient équipées d'une piste cyclable protégée.

Leurs conclusions interpellent. Si ces 167 villes européennes parvenaient à faire en sorte que 25 % des trajets quotidiens se fassent à vélo, plus de 10 000 décès prématurés seraient évités chaque année, parmi leurs 75 millions d'habitants. Le calcul a pris en compte les bénéfices du vélo sur l'activité physique et ceux de la réduction de la pollution et de l'accidentologie routière.

Rêvons un peu : si chaque rue disposait d'une piste cyclable, ce sont 1 210 personnes vivant à Londres qui

échapperaient tous les ans à une mort prématurée, et 433 à Rome. Mais même une hausse de 10 % du réseau aurait un impact statistiquement significatif sur la mortalité. C'est d'ailleurs ce scénario de + 10 % qui est le plus rentable en termes de coût/bénéfice, soulignent les auteurs de l'article, avec un gain de 70 euros par euro dépensé à Rome, 62 à Zurich...

Certes, ces résultats sont à prendre avec prudence – les chercheurs listent d'ailleurs les limites de leurs travaux – et demandent confirmation par d'autres études, comme il est d'usage pour valider un médicament ou toute autre innovation. Mais cette perspective de 10 000 vies épargnées chaque année devrait suffire à mettre la question des pistes cyclables dans les priorités des politiques, tant à l'échelle nationale que locale.

En France, les municipalités se sont peut-être fourvoyées en misant trop sur le vélo en libre-service. « Il a fait office de politique cyclable, regrettait récemment Olivier Schneider, le président de la Fédération des usagers de la bicyclette, dans un article paru dans *Le Monde* daté 12 janvier. Si on avait créé des pistes cyclables et des places de stationnement sécurisé (...), les citoyens seraient aujourd'hui beaucoup plus enclins à posséder leur propre vélo. » Il est encore temps de faire la vélorution. ■