



PLANÈTE | CHRONIQUE  
PAR STÉPHANE FOU CART

## Pédalez sans crainte

Ils transpirent sur d'interminables faux plats, affrontent les intempéries sous des capes de pluie grotesques et haletent dans une soupe cancérigène de particules fines, d'oxydes d'azote, de dioxyde de soufre, de benzène et d'ozone. Pour ne rien arranger, ils ne s'arrêtent pas aux feux rouges et roulent à contresens. A l'évidence, les cyclistes urbains sont inconscients et dangereux. Pour eux-mêmes, bien sûr, mais aussi pour les autres. Dans un texte étincelant, publié en juin 2014 mais dont la force et la clairvoyance font date, un chroniqueur de l'hebdomadaire *Valeurs actuelles* avait en son temps dénoncé l'arrogante folie de ces gens. L'intéressé venait d'échapper à une collision avec un cycliste indélicat et, tout à la terreur d'avoir failli perdre la vie dans l'accident, il écrivait sans rire : « *Hegel confessa un jour avoir vu en Napoléon l'Histoire à cheval, moi ce jour-là j'ai croisé la dictature à vélo. Spectacle glaçant.* »

Glaçant... Car non contents d'être dangereux, poursuivait l'auteur, ces nuisibles appartiennent à une « *internationale puissante et redoutable, celle des gens responsables qui sauvent la planète en pédalant et qui ont donc, à ce titre, droit de vie et de mort.* ». A l'heure où, cédant probablement aux pressions malfaisantes de cette franc-maçonnerie cycliste, la maire de Paris, Anne Hidalgo, vient de commettre le crime épouvantable de fermer à la circulation automobile 3,3 kilomètres de voies sur berges,

**LES ÉTUDES SCIENTIFIQUES SONT UNANIMES : IL EST TOUJOURS LARGEMENT BÉNÉFIQUE DE LAISSER SA VOITURE ET D'ENFOURCHER SON VÉLO**

laire, de diabète, de cancer et de maladies neurodégénératives (Alzheimer, Parkinson, etc.).

Au nombre des travaux cités par les auteurs figure une étude néerlandaise publiée en 2010 dans la revue *Environmental Health Perspectives*, qui s'est essayée à chiffrer ces risques et ces bénéfices en espérance de vie perdue ou gagnée. Résultat ? Dans le contexte des principales grandes villes des Pays-Bas (pas radicalement différent de celui rencontré dans les autres métropoles européennes), un individu qui se rend chaque jour en vélo à son travail – en supposant que celui-ci se trouve à 7,5 km de son domicile – perd en moyenne jusqu'à 9 jours d'espérance de vie du fait des accidents de la route et jusqu'à 40 jours du fait de l'inhalation de plus grandes quantités de divers polluants, mais il gagne jusqu'à 420 jours d'espérance de vie grâce au surcroît d'activité physique. ⊕

Ces pertes et profits sont bien sûr des moyennes calculées sur

tant de savoir si pédaler dans une grande ville est à ce point dangereux pour soi-même et/ou pour les autres.

### Gain d'espérance de vie

Cette question, ce n'est pas seulement celle que de nombreuses personnes se posent avant de prendre (ou plus fréquemment de renoncer à prendre) leur vélo à la place de leur voiture. C'est aussi une question très sérieuse d'évaluation des risques. La littérature scientifique regorge de travaux de toutes sortes sur ce thème. En 2015 dans la revue *Preventive Medicine*, une dizaine de chercheurs européens conduits par Natalie Mueller et Mark Nieuwenhuijsen (Centre for Research in Environmental Epidemiology, à Barcelone) ont publié la synthèse d'une trentaine d'études de qualité sur le sujet.

Elles sont unanimes : dans toutes les situations considérées, et quelle que soit la méthode choisie pour évaluer les risques sanitaires, il est toujours largement bénéfique de laisser sa voiture au garage et d'enfourcher son vélo. A peu près tout ce qu'il était possible de prendre en compte l'a été : l'exposition à la pollution atmosphérique combinée à la surventilation due à l'effort, le risque d'accident, plus probablement mortel pour le cycliste que pour l'automobiliste, ainsi que les effets sanitaires de l'activité physique. Au total, pour le cycliste, les risques existent, mais ils sont en moyenne dix fois inférieurs aux bénéfices : pédaler chaque jour, y compris dans le smog, réduit le risque de maladies cardio-vascu-

à la même personne qui prendrait la voiture au lieu du vélo...

Quant aux effets à l'échelle de la société, leur magnitude est plus surprenante encore. Selon les calculs des chercheurs néerlandais, la réduction de mortalité ne profite pas seulement aux cyclistes nouvellement convertis : la pollution et les accidents de la route évités entraînent une baisse de mortalité pour l'ensemble de la population. Schématiquement, un individu renonçant à sa voiture pour parcourir chaque jour une douzaine de kilomètres à vélo offre gracieusement à environ deux autres personnes le même gain moyen d'espérance de vie qu'il s'est octroyé en changeant ses habitudes.

Tout cela, répétons-le, ne sont que des moyennes obtenues à partir de calculs conduits sur de grandes populations. Mais, s'ils n'ont pas grand sens au niveau individuel, au moins ces chiffres permettent-ils de fixer les idées et les ordres de grandeur.

En outre, ce n'est pas seulement d'un gain d'espérance de vie dont il est question. Remettre en marche cette machine métabolique qu'est le corps humain améliore aussi les facultés de concentration, la mémoire de travail, la qualité du sommeil, ou encore l'humeur...

Voilà pour la réalité du danger terrible que représente le vélo, pour ceux qui le choisissent et pour le reste de la société. Quant aux autres objections formulées par notre chroniqueur de *Valeurs actuelles*, elles sont beaucoup plus difficilement réfutables. « *Le vélo n'est plus un moyen de locomotion, il est désormais un signe identitaire, un choix politique*, écrivait le polémiste, dans une chute dont on craint qu'il faille la lire au premier degré. *Hier il était un sport, aujourd'hui il incarne une idéologie totalitaire, et en cela il est devenu très dangereux.* »

Le cyclisme est-il un nouveau nazisme ? Cette question très profonde dépasse de loin le cadre de cette modeste chronique. ■

foucart@lemonde.fr

**LA POLLUTION ET LES ACCIDENTS DE LA ROUTE ÉVITÉS ENTRAÎNENT UNE BAISSÉ DE MORTALITÉ POUR L'ENSEMBLE DE LA POPULATION**