

Comment le vélo et la marche peuvent réduire les coûts de la santé

FABIEN OHL, VALÉRIE D'ACREMONT, BENGT KAYSER, DAVID NANCHEN ET PATRICK RERAT
UNIVERSITÉ DE LAUSANNE ET UNISANTÉ

Face aux hausses à répétition des primes maladie, de nouvelles initiatives sur la santé vont être mises en votation au mois de juin, mais aucune ne donne d'indications sur des mesures qu'il faudrait prendre pour mieux maîtriser les coûts de la santé en Suisse alors que les perspectives demeurent très préoccupantes. D'une part en raison du vieillissement et de l'état de santé de la population, d'autre part en raison d'un système de santé qui, plutôt que de prévenir les maladies liées aux styles de vie, privilégie leur traitement médical.

A cet égard, le cas du surpoids et de l'obésité est emblématique. On observe un taux d'obésité des enfants et des adolescents multiplié par cinq entre 1990 et 2022 dans le monde, avec des conséquences dramatiques sur les maladies non transmissibles comme le diabète, les maladies cardiovasculaires et différents cancers dont l'impact sanitaire, social et économique est considérable, y compris en Suisse. Or, ces pathologies sont très liées à la combinaison d'une alimentation de mauvaise qualité et de la trop grande sédentarité qui caractérisent nos styles de

vie. Mais plutôt que de répondre à ces problèmes principalement d'origine sociale par des actions déterminées de protection des consommateurs et des incitations à l'activité physique et au sport, on privilégie une approche curative très coûteuse qui profite aux actionnaires des grandes entreprises pharmaceutiques. La valeur de l'entreprise danoise Novo Nordisk, dont le médicament – le sémaglutide (Wegovy, Ozempic, Rybelsus) – permettrait de maigrir sans changer de style de vie, était supérieure au PIB danois en 2023!

Comme pour d'autres promesses de l'industrie, on peut douter d'un effet durable de ces «pilules miraculeuses» sur la santé de la population. En revanche, il ne fait aucun doute que les coûts supplémentaires risquent une nouvelle fois d'être à la charge des assurés.

Au lieu de privilégier un traitement des conséquences, il faudrait s'attaquer aux causes des coûts de la santé. Or, le constat est clair, plus de la moitié de nos primes maladie couvrent les coûts liés à nos styles de vie (notamment: alimentation, activité physique, sommeil, alcool, tabac). En Europe, le manque d'activité physique est responsable d'environ 10% des décès toutes causes confondues et de 30% des coûts directs des soins de santé liés aux maladies non transmissibles et aux troubles de la santé mentale. Et avec actuellement environ 86% des adolescents suisses de 11 à 17 ans qui ne respectent pas les minima recommandés d'activités physiques de l'OMS (soixante minutes par jour, sédentarité limitée), la situation risque de se dégrader encore dans les prochaines années.

Il y a donc urgence et les mobilités actives – essentiellement la marche et le vélo avec ou sans assistance électrique – sont un levier pour éviter la sédentarité et les maladies non transmissibles qui y sont liées. En effet, ces mobilités, en particulier l'usage du vélo, sont limitées en Suisse en comparaison d'autres pays européens. Pourtant, il y a beau-

coup d'arguments en faveur de la pratique du vélo au quotidien, notamment sur le plan économique. Tout en prenant en compte les coûts liés aux risques associés à la pratique du deux-roues (chute, collision), un doublement de cette pratique en Suisse économiserait déjà plus de 2 milliards de francs par année à la collectivité. Aux Pays-Bas, les économies liées à la pratique du vélo représentent 3% du PIB.

Des résistances difficiles à lever

Ces importants potentiels d'économie sont confirmés par une étude récente sur la population adulte française (20-89 ans) qui montre que l'utilisation du vélo permet d'éviter 1919 décès prématurés et 5963 cas de maladies chroniques alors même que le temps d'usage moyen au quotidien est très faible (proche d'une minute). Le simple passage à 25% des trajets courts (moins de 5 kilomètres) de la voiture au vélo permettrait une économie annuelle de 2,6 milliards d'euros. De plus, la pollution de l'air par les transports détériore significativement la santé. Par exemple, même à partir d'un faible niveau d'exposition, ils accroissent les difficultés d'élocution, les symptômes de la maladie d'Alzheimer et les démences des personnes âgées, dont la charge économique est estimée à environ 2000 milliards de dollars américains dans le monde d'ici à 2030.

Outre les bénéfices d'un accroissement de l'activité physique sur la santé, une augmentation de la part modale des déplacements actifs (au lieu de motorisés) induit toute une série de bénéfices collatéraux: gains en qualité de vie, espaces urbains apaisés, accroissement des interactions sociales, risques d'accident diminués, sécurité des enfants accrue, moins de bruit et de pollution, etc.

En conséquence, des villes et cantons ont engagé une politique déterminée d'accroissement de la part modale des déplacements actifs. Mais en la matière, les arguments économiques, de défense

de la santé et de la qualité de vie se heurtent à des résistances importantes. Selon les lieux et les projets, on observe des conflits entre automobilistes, cyclistes et piétons sur les usages de l'espace. Or, ces oppositions n'aident pas à trouver des solutions alors que pourtant de nombreuses personnes utilisent plusieurs modes de déplacement.

Afin de dépasser les résistances idéologiques, il faudrait que les responsables politiques prennent en compte les coûts effectifs, l'impact sur la qualité de vie et la santé des différents modes de déplacement pour décider de la meilleure façon de les articuler. Les résultats des recherches attestent de l'importance de modifier les aménagements. Pensés autour de l'automobile, ils incitent une partie de la population suisse à ne pas imaginer d'alternatives à la voiture, alors que pourtant 46% des déplacements en voiture font moins de 5 kilomètres. Pour favoriser des changements de comportement, les infrastructures favorisant les mobilités actives doivent être mises en place afin de garantir leur confort et leur sécurité.

Cependant, la difficulté de surmonter les obstacles culturels et symboliques et d'augmenter la part des mobilités actives ne se limite pas à des obstacles matériels. Le lobby automobile a une puissance qui lui permet de faire un énorme travail symbolique pour rendre négligeable l'impact dramatique de la voiture sur la santé et très désirable le déplacement automobile.

Face à l'inertie des styles de vie, entretenue par les milliards de francs du marketing de l'industrie, les résultats des recherches comme les modestes budgets alloués à la prévention ne font pas le poids. Ce rapport de force inégal freine les changements en rendant peu audibles les bénéfices collectifs d'un accroissement de la part modale des mobilités actives dont les économies potentielles sur les coûts de la santé ne devraient pas être autant négligées. ■