

Le cyclisme est l'affaire de tous

Les vélos qui font bouger le monde. Il y a beaucoup d'organisations non-profit qui procurent des bicyclettes aux personnes des pays en voie de développement qui ont besoin de moyens de transport pour aller travailler ou aller à l'école. Aujourd'hui nous vous présentons un exemple de comment aider les gens à travers le sport.

Cet article, publié sur le site web de la Banque Mondiale en février 2015, a été écrit par Leszek J. Sibilski*. M. Sibilski collabore avec la Section Église & Sport pour la promotion du sport en tant que moyen de croissance des peuples.

« J'ai vu des vélos parmi les plus performants du monde, mais je crois que le vélo le plus puissant est celui qui se trouve entre les mains d'une jeune fille se battant pour son éducation, ou celles d'une mère cherchant à nourrir sa famille. »
— F.K. Day, fondateur de World Bicycle Relief

Le maillot arc-en-ciel, le Giro d'Italia, le Tour de France ou la Vuelta a España, c'est ce qui vient généralement à l'esprit quand on pense au vélo. Cependant, le cyclisme d'élite n'est qu'un petit rayon d'une roue beaucoup plus grande.

Selon certaines estimations, il y aurait déjà plus de deux milliards de vélos en circulation dans le monde entier. En 2050, ce nombre pourrait atteindre les cinq milliards. Plus de 50 % de la population sait faire du vélo. En Chine, 37,2 % de la population utilise un vélo. En Belgique et en Suisse ce chiffre s'élève à 48 %, au Japon, à 57 %, et en Finlande il atteint 60 %. Les Pays-Bas détiennent le record du nombre de vélos par habitant. Les cyclistes sont aussi nombreux en Norvège, Suède, Allemagne et Danemark. La capitale danoise, Copenhague, est considérée comme la ville la plus agréable pour les cyclistes. Elle est connue comme la « ville des cyclistes », où 52 % de la population utilise le vélo pour ses déplacements quotidiens. Ceux qui utilisent le vélo pour se déplacer sont généralement en meilleure santé que ceux qui conduisent des véhicules à moteur pour aller travailler. Les décisions de l'OPEP sur la production de pétrole brut ou le prix du baril leur importent peu.

En Chine, en raison de la démographie exceptionnelle et de l'importance des déplacements à vélo, les statistiques nationales relatives au programme BikeShare (systèmes de vélos en libre-service) sont impressionnantes. Une base de données gérée par Russell et Paul DeMaio Neddin montre que plus de 400 000 vélos BikeShare sont utilisés dans des dizaines de villes sur le territoire chinois (a), et la grande majorité de ces vélos sont en circulation depuis 2012. On estime à 822 000 le nombre de vélos en libre-service en fonctionnement dans le monde. La Chine, par conséquent, aurait plus de vélos BikeShare que tous les autres pays réunis. C'est la France qui se trouve sur la marche suivante du podium, avec environ 45 000 vélos en libre-service.

Pendant des années, le monde a produit plus de 100 millions de bicyclettes par an. En comparaison, la production automobile oscille autour de 60 millions d'unités par an. Les vélos sont utilisés tous les jours et sur tous les continents habités, tant dans les pays les plus riches que dans les pays en voie de développement et les pays les moins avancés. C'est logique, car le vélo est souvent le moyen le plus rapide, flexible et fiable de se déplacer en ville.

Rien qu'en Europe, 655 000 personnes sont directement employées dans la production de vélos, les services, le tourisme et d'autres facettes de l'industrie – plus d'emplois que dans les mines et les activités extractives et presque deux fois plus nombreux que les emplois dans l'industrie sidérurgique. La Fédération européenne des cyclistes envoie un message très simple pour les gouvernements et les autorités locales : « Vous savez que l'investissement dans le cyclisme est justifié du point de vue du transport, du changement climatique, et des budgets de santé. Maintenant, nous pouvons montrer clairement que chaque piste cyclable que vous construisez et chaque nouveau cycliste que vous créez contribue à la croissance de l'emploi. Investir dans le cyclisme fournit un meilleur rendement économique que presque toute autre option de transport. Cela devrait être votre premier choix, à chaque fois ».

Selon la Confédération européenne des syndicats, l'industrie du vélo est un autre exemple qu'avec un investissement approprié, la transformation vers une économie verte et vers une faible intensité carbone peut créer des emplois. La croissance de l'économie dans le secteur du cyclisme devrait, par conséquent, avoir un potentiel de création d'emplois plus élevé que, par exemple, l'industrie automobile, qui emploie trois fois moins de personnes par million d'euros de chiffre d'affaires.

L'industrie du vélo non seulement fournit des avantages économiques, mais le fait de remplacer les véhicules motorisés par des vélos permet de réduire les embouteillages, la pollution atmosphérique et les émissions de CO2 tout en préservant la santé des cyclistes. La valeur de la contribution de l'utilisation du vélo en Europe a été estimée entre 143 et 155 milliards d'euros par an (a), avec 80 % de ces avantages découlant uniquement de la réduction de la mortalité.

Une étude danoise a constaté que le risque de décès pour les cyclistes qui se servent quotidiennement du vélo est presque 40 % plus bas que pour ceux qui n'utilisent pas le vélo, même après la prise en compte des transports de loisirs et d'autres activités physiques (Andersen et al, 2000) (a).

Nous qui travaillons dans le développement, devrions-nous prêter davantage attention à l'immense popularité du cyclisme et à la prévalence des vélos ? Le fait d'être propriétaire d'un vélo offrirait-il de meilleures chances d'améliorer la vie des personnes dans le besoin ? Voici un exemple dont la communauté du Groupe de la Banque mondiale pourrait vouloir s'inspirer pendant que nous nous posons ces questions.

World Bicycle Relief -- ou WBR -- (a) est une organisation à but non lucratif dont la devise est: « Mobiliser les gens par la puissance des vélos » (a). Depuis 2005, WBR a distribué plus de 200 000 vélos, spécialement conçus et assemblés localement, à des étudiants, des employés du domaine de la santé et des entrepreneurs à travers l'Afrique, l'Amérique du Sud, et l'Asie du Sud-Est. Ils ont aussi formé à l'ingénierie mécanique plus de 1 000 candidats sur le terrain pour s'assurer que les propriétaires des vélos ont accès à des services d'entretien de qualité.

Selon la WBR (a), si l'on compare avec les déplacements à pied, les enfants et les adultes en vélo sont en mesure de réduire leurs temps de déplacement jusqu'à 75 %. En conséquence, ils ont plus de temps pour étudier, sont plus productifs et éprouvent moins de fatigue. Avec un vélo, des entrepreneurs peuvent voyager quatre fois plus loin, transporter plus de marchandises (la capacité de charge est multipliée par cinq), et augmenter les profits jusqu'à 50 %. Dans les écoles où des vélos ont été distribués aux élèves (a), les taux d'assiduité ont augmenté en moyenne de 27 % et le rendement scolaire s'est amélioré de près de 59 %. Les employés dans le domaine de la santé se déplaçant en vélo ont également pu visiter plus deux fois plus de patients par jour.

En Afrique du Sud, où il y a 16 millions d'écoliers, dont 12 millions vont à pied à l'école. Parmi ceux-ci, 500 000 marchent plus d'une heure à l'aller puis au retour, ce qui fait qu'ils passent deux heures ou plus quotidiennement pour se rendre à l'école. Indéniablement, procurer des vélos à ces enfants aurait un effet positif.

Et les dirigeants mondiaux le voient bien. La semaine dernière, à l'occasion de l'un des rassemblements les plus exclusifs de la planète, un défi a été lancé : faire émerger la question des déplacements en tête des défis de développement dans le monde, tout en présentant le vélo comme une solution. La WBR, conjointement avec UBS, la Fondation UBS Optimus et le Forum économique mondial, ont accueilli le Défi Davos : Marche pour l'éducation (a). L'industrie et les dirigeants politiques ont été mis au défi de marcher la même distance qu'un enfant qui se rend à l'école tous les jours dans les zones rurales d'Afrique du Sud. Pour tous les six kilomètres parcourus à pied, UBS et la Fondation UBS Optimus se sont engagés à faire don d'un vélo à un jeune étudiant en Afrique du Sud, par le biais de World Bicycle Relief. Les dirigeants mondiaux ont marché 15 000 km et, en conséquence, WBR distribuera plus de 2 500 vélos. La répercussion pour ces élèves, leurs familles et leur communauté sera puissante et de longue durée.

Lorsqu'on a demandé aux habitants de Copenhague pourquoi ils choisissaient le vélo plutôt que de prendre la voiture ou les transports en commun, ils ont répondu simplement « parce que c'est le meilleur moyen de se déplacer en ville ». Le vélo est une façon économique, confortable, facile et durable de mobilité humaine — pour les riches comme pour les pauvres. Le vélo demeure l'un des principaux moyens de transport dans de nombreuses villes des pays émergents et pourrait continuer à l'être s'il était encouragé comme une alternative à la voiture. La marche et le vélo représentent jusqu'à 90 % des déplacements urbains, et cependant les installations pour ces moyens de transport constituent « moins de un pour cent des dépenses des projets » dans le domaine des transports au Groupe de la Banque mondiale (Gakenheimer et Dimitriou, 2011, p 205).

Les problèmes liés aux embouteillages dans les villes du monde en développement continuent à croître et vont se développer plus rapidement que tout investissement corrélatif dans les infrastructures routières. La flotte de véhicules automobiles en Inde devrait augmenter de 73 millions en 2005 à 364 millions en 2025 (Gakenheimer et Dimitriou, 2011, p 207). Le fait d'investir dans des installations cyclables offrira une alternative propre et saine aux motos et aux voitures et permettra de réduire les embouteillages et la pollution. En outre, cette solution développera l'accès à des modes de transport à bas coût dans des pays où jusqu'à un quart du revenu d'une personne est actuellement consacré à la mobilité.

La question du transport est prise en compte dans les Objectifs de développement durable, mais actuellement l'accent est mis sur les transports en commun. Avec des investissements minutieux — pour veiller notamment à ce que chaque grand projet de transport comprenne une partie dédiée aux vélos — l'essor du cyclisme dans le monde en développement pourront être favorisé et entretenu. Ceci représente un énorme potentiel pour faire des économies et

réduire les émissions de dioxyde de carbone. Le Groupe de la Banque mondiale a déjà recommandé le développement de meilleures infrastructures pour les cyclistes, mais de trop nombreux projets continuent de se concentrer uniquement sur la gestion de la circulation automobile et des transports en commun qui restent souvent inaccessibles financièrement aux plus pauvres.

Des vélos pour tous ? C'est sans aucun doute une idée digne d'intérêt. Selon Tim Blumenthal de People for Bikes : « Lorsque les gens font du vélo, des choses exceptionnelles se produisent ». N'êtes-vous pas d'accord ?

Pourquoi ne commençons-nous pas au sein du Groupe de la Banque mondiale à chercher les moyens d'aider les populations à sortir de l'extrême pauvreté et accéder à une prospérité partagée... en roulant sur deux roues ?

*Leszek Jan Sibilski est consultant de la World Bank's External and Corporate Relations, Global Engagement Department (ECRGE), pour le programme Connect4Climate. Il a été membre de l'équipe olympique nationale polonaise de cyclisme. Il a une riche expérience de chercheur et d'enseignant en développement international et a obtenu une maîtrise en Sciences de l'Éducation et du Sport à l'Académie du Sport et de l'Éducation Physique de Poznan en Pologne, et un doctorat de Sociologie, en Inclusion Sociale et Mouvements Sociaux à l'Université Jagiellonian de Cracovie.