



fil de connaissances



Introduction

Depuis de nombreuses années, l'OMS alerte sur le niveau insuffisant d'activité physique de la population. Il est démontré que, quel que soit l'âge, l'activité physique est un déterminant essentiel pour le bien-être et la santé. Elle permet d'améliorer la qualité de vie et, à plus long terme, de diminuer le risque de certaines pathologies (diabète, obésité, pathologies cardio-vasculaires...) et de décès prématurés. En France, en 2016, l'Anses avait identifié le besoin de cumuler différents types et niveaux d'activité pour être en bonne santé. Plus récemment, en 2022, elle a montré que 95% de la population française adulte est exposée à un risque de détérioration de la santé par manque d'activité physique ou un temps trop long passé assis. Ainsi, 35 millions et demi d'adultes en France sont aujourd'hui exposés à des risques sanitaires élevés mais évitables. **Parallèlement à cette situation, la pollution de l'air extérieur est devenue un enjeu majeur de santé publique :** le coût humain, social, environnemental et économique est tel qu'il est urgent de trouver des solutions pour y remédier. Le transport routier est le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l'air. **Les périodes de confinement liées à la crise Covid-19 ont montré que d'autres modes de déplacement, de nouvelles organisations et des aménagement urbains étaient possibles.** Les mobilités actives, qui permettent à la fois de lutter contre la sédentarité et de réduire la pollution issue des transports routiers, semblent une solution idéale. Mais la promotion des mobilités actives se heurte à de nombreux obstacles.

Ce dossier présente sous une forme synthétique un état des lieux des mobilités actives et leur impact en santé environnement, principalement en France et en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les stratégies et politiques mises en œuvre pour favoriser les mobilités actives, les freins et les leviers.



LA DIVERSITÉ DES ATOUTS D'UNE PRATIQUE D'ACTIVITÉ PHYSIQUE RÉGULIÈRE

Source : Onaps, s. d.

« En 2019 en France, près de **2 000** décès prématurés et **6 000** maladies chroniques évités grâce à la pratique du vélo »

Source : The untapped health and climate potential of cycling in France: a national assessment from individual travel, The Lancet Regional Health-Europe, 2024-03-01

Sommaire

DONNÉES DE CADRAGE

5

- Définitions _ 5
- Etat des lieux des mobilités actives _ 6
- Perception des mobilités actives _ 9
- Accidentologie _ 10

MESURE DES IMPACTS SUR LA SANTÉ DES MOBILITÉS ACTIVES

11

STRATÉGIES ET POLITIQUES DES MOBILITÉS ACTIVES

12

- Le plan vélo et marche 2023-2027 _ 12
- Autres initiatives et aides financières soutenues par l'Etat _ 13
- Schéma national des véloroutes _ 13

DES LEVIERS POUR PROMOUVOIR LES MOBILITÉS ACTIVES

14

- Des outils de planification territoriale _ 14
- Aménagement urbain, urbanisme favorable à la santé et promotion des mobilités actives _ 15

RECOMMANDATIONS

16

ANNEXES

18

- Bases de données et portails interrogés _ 18
- Sites consultés _ 18
- Mots-clés utilisés _ 19
- Bibliographie _ 19

Rédaction :
Elodie Paya, CYPRES
et Gaëlle Lhours,
CRES Provence-Alpes-Côte d'Azur

Conception graphique :
Studio B (Arles)
www.studiob-design.fr

Crédits Photos :
Adobe Stock



Données de cadrage

DÉFINITIONS

UN RAPPEL DE DÉFINITIONS EST NÉCESSAIRE AVANT D'ABORDER L'ÉTAT DES LIEUX :

↪ MOBILITÉS ACTIVES

Modes de déplacement – tels que la marche à pied ou le vélo — alternatifs aux modes de déplacement motorisés. Parfois qualifiés de mobilités douces, ils ne génèrent pas d'émissions polluantes dans l'air, et favorisent la pratique de l'activité physique. Ils se combinent aisément avec les transports en commun.



↪ ACTIVITÉ PHYSIQUE

L'OMS définit l'activité physique comme toute force exercée par les muscles entraînant une dépense d'énergie supérieure à celle du niveau repos. L'activité physique désigne tous les mouvements que l'on effectue notamment dans le cadre des loisirs, sur le lieu de travail ou pour se déplacer d'un endroit à l'autre. Une activité physique d'intensité modérée ou soutenue a des effets bénéfiques sur la santé. Tous les types d'activité physique peuvent être bénéfiques pour la santé, mais il faut idéalement incorporer au quotidien une activité physique d'intensité au moins modérée (telle que la marche soutenue ou d'autres activités qui augmentent la fréquence respiratoire et provoquent un échauffement).

↪ VIE ACTIVE

Mode de vie qui incorpore les mobilités actives et l'activité physique dans les habitudes quotidiennes. Il s'agit d'accumuler au moins 30 minutes d'activité par jour (60 minutes pour les enfants), de diverses manières : marche ou déplacement à vélo, sport (organisé ou improvisé), jeux dans un parc, jardinage, tâches ménagères, montée d'escaliers...

↪ ECOMOBILITÉ

Possibilité de se déplacer de façon économe et durable, grâce notamment à l'utilisation d'énergies renouvelables (avec moins de pollution, moins de bruit), comme par exemple les véhicules électriques, vélos, tramway, covoiturages.

Source : Réseau français des villes-santé de l'organisation mondiale de la santé, Mobilités actives au quotidien. Le rôle des collectivités, Presses de l'EHESP, 2013, 74 p.

↪ SÉDENTARITÉ

Est définie par une situation d'éveil caractérisée par une faible dépense énergétique en position assise ou allongée. Elle est considérée de manière distincte de l'inactivité physique, avec ses effets propres sur la santé. Pour estimer la sédentarité, l'indicateur le plus utilisé dans les études est le temps passé assis devant un écran (télévision, jeux vidéo, ordinateur), même s'il ne représente qu'une part du temps réel de sédentarité. Hors temps de travail, les adultes passent ainsi quotidiennement de 3h20 à 4h40 assis devant un écran. Les enfants et les adolescents (de 3 et 17 ans) passent plus de deux heures quotidiennes face à un écran et ce temps atteint trois heures chez les personnes âgées de plus de 65 ans.

*Sources : Actualisation des repères du PNNS : révision des repères de consommations alimentaire. Avis de l'Anses. Rapport d'expertise collective, ANSES, 2017-01, 192 p.
Stratégie sur l'activité physique pour la Région européenne de l'OMS 2016-2025, Organisation mondiale de la santé (OMS), 2015, 30 p.*

ÉTAT DES LIEUX DES MOBILITÉS ACTIVES

EN FRANCE

- **24%** des déplacements se font exclusivement à pied en France, **3%** à vélo (CGDD, 2019).
- L'usage du vélo progresse : **+48%** de trajets vélos en 2023 par rapport à 2019 (Vélo & territoires).
- Le potentiel de développement du vélo est considérable : **60 %** des trajets domicile-travail de moins de 5km sont effectués en voiture et **5%** à vélo (INSEE, 2021).
- Le vélo à assistance électrique rend accessible le vélo à de nouvelles personnes et accroît la portée du vélo au-delà de 5km. Ses ventes ont augmenté de **29%** entre 2020 et 2019 (USC, 2021).
- **16 millions de vélos** ont été achetés depuis 2017. Il se vend plus de vélos neufs que de voitures neuves (2,7 millions contre 1,6 en 2021).

Source : Le vélo et la marche, des modes de déplacement vertueux et avantageux, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, 2024-02-22

CHIFFRES CLÉS 2022

PRÉCARITÉ
13,3 M
de Français.es sont en situation de « précarité mobilité ».

9 M sont en situation d'insécurité mobilité

et

4,3 M de Français.es n'ont aucun équipement individuel ou abonnement à un service de transport collectif.



Bas revenus, budget carburant élevé et /ou restrictions des déplacements



3,6 M
en précarité carburant

5,3 M
en vulnérabilité mobilité

Bas revenus et conditions de mobilité contraignantes

Budget carburant élevé et conditions de mobilité contraignantes

4,3 M
dépendants de la voiture



28% des demandeur.se.s d'emploi ont renoncé au moins 1 fois à un emploi.



23% des étudiants ont renoncé à des activités de loisirs.



42% des seniors qui ont exprimé un renoncement, l'ont fait au moins 1 fois pour un rendez-vous médical.

RENONCEMENTS

+ d'1 Français sur 4 déclare avoir renoncé à un déplacement au moins 1 fois lors des cinq dernières années.

FACE À LA HAUSSE DU PRIX DES CARBURANTS

43% des personnes sans activité professionnelle diminueraient beaucoup ou abandonneraient leur voiture.

35% des foyers gagnant moins de 1 500€ net par mois diminueraient beaucoup l'usage de la voiture.

Les personnes qui cumulent bas revenus et dépendance à la voiture seront les 1ères touchées.

+50%
DE HAUSSE



+100%
DE HAUSSE

58% des automobilistes ne diminueraient pas ou peu leur usage de la voiture.

➔ **+14 points** vs 2019

La dépendance à la voiture se renforce.

ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

77%

des Français.es ne savent pas ce qu'est une ZFE.

Pour **3 automobilistes sur 5**, les ZFE signifieront un changement de pratique de mobilité ou de voiture.

Selon les résultats de la dernière [Enquête sur la mobilité des personnes](#) réalisée par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, en 2019, du lundi au vendredi, les Français réalisent chaque jour près de 181 millions de déplacements locaux, c'est-à-dire des déplacements qui les conduisent à moins de 80 km de leur domicile. Cela représente en moyenne 3 déplacements quotidiens par personne. En 2019, ils consacrent, chaque jour, en moyenne 1h02 à se déplacer, soit 6 minutes de plus qu'en 2008. Cette augmentation du «budget temps quotidien» s'explique d'abord par un allongement de 2 minutes du temps moyen de déplacements entre 2008 et 2019. Un déplacement moyen dure désormais 20 minutes et cette augmentation s'observe pour tous les modes de transport.

En 10 ans, les modes de transport empruntés se sont légèrement modifiés :

- la voiture est un peu moins utilisée qu'en 2008 mais reste le premier mode de transport, choisie pour **114 millions** de déplacements (62,8 %) ;
- le second mode de transport est la marche à pied dont la part augmente légèrement pour s'établir à **23,7 %** des déplacements ;
- les transports en commun sont empruntés pour **9,1 %** des déplacements ;
- le vélo représente **2,7 %** des déplacements, une part stable entre 2008 et 2019.

Dans les espaces ruraux, la voiture est le mode utilisé pour 4 déplacements sur 5 (comme en 2008), alors que son usage baisse notablement dans les agglomérations de plus de 20 000 habitants.

La marche progresse de presque 3 points dans les agglomérations moyennes (de 20 000 à 100 000 habitants), alors que dans les plus grandes agglomérations (de plus de 100 000 habitants, hors agglomération parisienne), l'usage des transports en commun augmente.

Après une année de pandémie et une année 2021 qui a battu des records, la fréquentation cyclable poursuit sa progression en 2022 : +13 % de passages de vélos ont été enregistrés par rapport à 2021. Même si le taux de croissance varie selon les milieux et les pratiques, [l'analyse des données de fréquentation cyclable 2022](#) publiée par Vélo & Territoires confirme la progression quasi-continue des volumes de fréquentation observée depuis quelques années.

Le [Baromètre des mobilités au quotidien](#) (Fondation pour la Nature et l'Homme et Wimoov, 2022), réalisé après la crise Covid, met en évidence que 13,3 millions de personnes sont en situation de précarité en matière de mobilité. Elles représentent 27,6 % de la population totale des 18 ans et plus.

1 Français.e sur 4 a changé ses habitudes de mobilité : des Français.es utilisant un véhicule thermique seraient prêts à essayer un mode alternatif au profit de

la marche, du covoiturage et des transports en commun pour 3 raisons : le confort, faire des économies et réduire son impact environnemental.

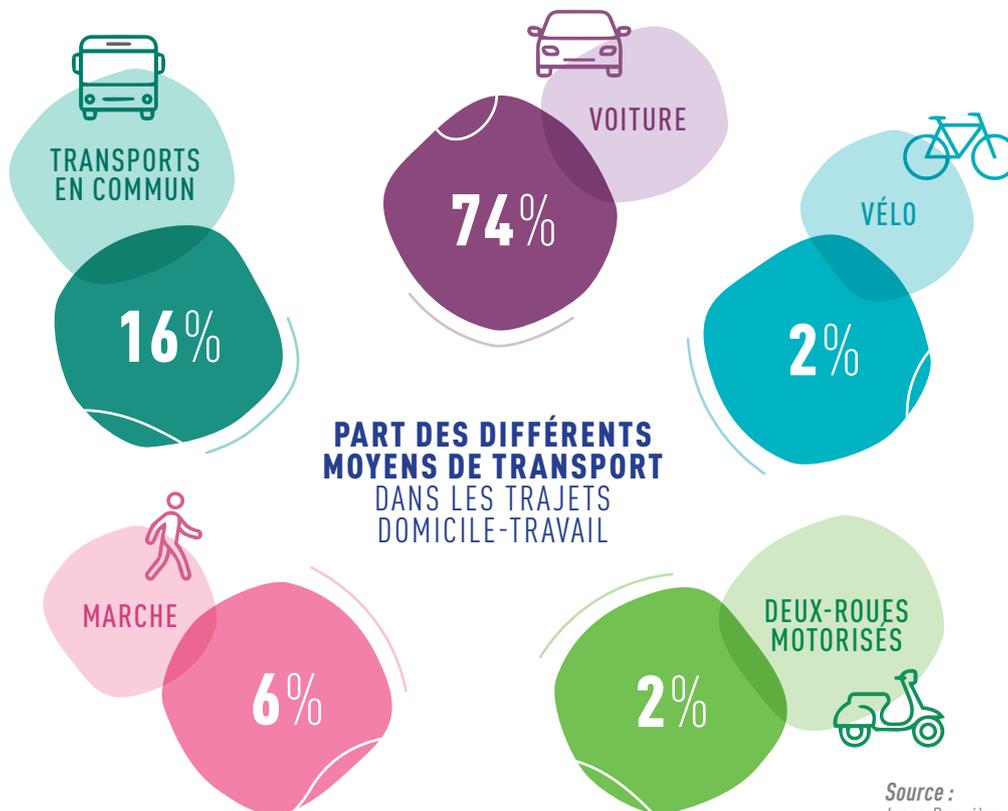
Les Français.es qui n'ont pas changé leurs habitudes de mobilité sont à 80 % des ouvriers, dont les emplois sont souvent situés en périphérie des zones urbaines, des employés ne pratiquant pas le télétravail, des habitants des couronnes périurbaines, des petits et moyens pôles urbains.

→ DONNÉES RÉGIONALES

Les cinq millions d'habitants de Provence-Alpes-Côte d'Azur réalisent plus de quinze millions de déplacements par jour en semaine. Aux déplacements résidentiels s'ajoutent ceux des nombreux **touristes** qui parcourent chaque année le territoire, soit 31 millions de séjours touristiques annuels. En 2017, l'INSEE notait que 1,3 % des actifs ayant un emploi se rendent au travail en vélo. Cette part représentait une des plus faibles de toutes les régions de France métropolitaine. Néanmoins, les modes de déplacement doux, vélo et marche, sont nombreux en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. La marche est en effet particulièrement fréquente. Les adeptes de la bicyclette parcourent de faibles distances et résident le plus souvent dans les centres des villes des grands pôles urbains. Les très grandes villes de la région se distinguent néanmoins par le faible recours à ce mode de transport.

En 2022, l'INSEE remarquait que la voiture restait de loin le moyen de transport le plus utilisé, même sur de courtes distances : parmi les **actifs en emploi** qui se déplacent quotidiennement pour travailler, 80 % utilisent une voiture ou un deux-roues motorisé pour se rendre sur leur lieu de travail en 2018. En dépit de la forte dépendance à l'automobile, Provence-Alpes-Côte d'Azur est néanmoins la deuxième région de France de province où cette part est la plus faible derrière Auvergne-Rhône-Alpes. Cette moindre utilisation de la voiture s'explique par la forte urbanisation de la région. La part des actifs vivant dans un pôle est en effet bien plus importante que dans les autres régions françaises. Or, la moitié des actifs résidant dans les pôles travaillent à moins de 5 km de leur lieu d'habitation, proportion deux fois plus élevée que pour les actifs habitant dans les couronnes.

Selon le [Baromètre des mobilités au quotidien](#) (Fondation pour la Nature et l'Homme et Wimoov, 2022), la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, comparée aux autres régions analysées, la précarité mobilité est moindre en région Provence-Alpes Côte d'Azur. Elle atteint 15,5 % de sa population contre 17% en Auvergne-Rhône-Alpes, 20 % en Occitanie, Bretagne, Normandie ou Hauts-de-France ou encore 24 % en Nouvelle-Aquitaine. S'agissant du poids de la voiture dans les mobilités du quotidien, 69 % des habitants de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur utilisent la voiture comme moyen de déplacement principal, contre 68 % au niveau national.



Source :
Insee Première n° 1835, 2021-01

L'Enquête Mobilité Certifiées Cerema (EMC²) a été déployée par les agences d'urbanisme de l'Agglomération Marseillaise (AGAM) et du Pays d'Aix-Durance (AUPA) entre 2019 et 2020, auprès d'un échantillon représentatif des Bouches-du-Rhône et de certains territoires limitrophes du département. Elles sont en cours de développement sur les Alpes-Maritimes, élargi à la Principauté de Monaco et aux territoires limitrophes de 32 communes de l'Est Varois.

BOUCHES-DU-RHÔNE ET TERRITOIRES LIMITROPHES

Cette enquête a permis de décrire l'ensemble des déplacements des habitants du périmètre d'enquête un jour type de semaine et de mesurer les évolutions sur les temps longs en comparant avec les enquêtes réalisées en 1997 et 2009. Elle a aussi permis de mesurer l'impact des politiques publiques sur la mobilité.

L'EMC² a montré une baisse de la mobilité sur l'ensemble du territoire enquêté. Elle est particulièrement marquée pendant la pause-déjeuner et concerne tous les motifs, excepté le loisir. Si la part de la voiture a diminué en 10 ans au profit des modes alternatifs, des différences territoriales sont néanmoins observées. Le motif loisir est le premier motif de déplacements devant l'achat puis le travail la semaine et le week-end. Il est également le seul motif ayant progressé en dix ans, avec une augmentation de 614 338 déplacements par jour, soit une hausse de 6%. Si les inégalités de mobilité femme/homme s'amointrissent sur des profils spécifiques, comme les femmes à temps partiel, les inégalités restent toujours nettement marquées. Les

jeunes se désintéressent de la voiture, en effet, un recul de la possession du permis de conduire chez les 18-25 ans est observé. Inversement, la possession du permis de conduire s'accroît chez les seniors, le rattrapage de la possession du permis de conduire chez les femmes seniors explique cette hausse.

Si la mobilité a longtemps été pensée sur un jour moyen de semaine, l'EMC² nous montre l'importance de prendre en compte le week-end dans l'analyse des déplacements. Ni sur les mêmes modes, ni sur les mêmes motifs, les besoins de mobilité sont différents de la semaine. Les distances parcourues étant plus longues le week-end que la semaine, l'offre en transports en commun, plus faible le samedi et le dimanche, n'est pas adaptée pour répondre à ces besoins de mobilité. De plus, les déplacements étant réalisés majoritairement en voiture et sur des plus longues distances que la semaine, le week-end représente un véritable enjeu en termes d'émissions de CO₂. La Métropole Aix-Marseille-Provence possède également de nombreuses communes à forte attraction touristique. La saison touristique étant de plus en plus longue, il est essentiel de prendre en compte les périodes de vacances dans les stratégies urbaines des territoires.

Dans la Métropole Aix-Marseille-Provence :

On note une pratique cyclable en hausse et une augmentation des distances parcourues, mais la pratique du vélo reste faible. Elle est en majorité masculine et réalisée par les actifs. Peu de métropolitains possèdent un vélo mais plusieurs services de locations existent et une offre de stationnements sécurisés est développée. Les données montrent une accidentologie à la baisse ces dernières années.

➤ MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR

Une enquête réalisée par la Fabrique de la Cité auprès de la population de la métropole de Nice en 2022, destinée à mieux comprendre leurs modes de déplacement et leurs attentes vis-à-vis des mobilités bas-carbone, permet de noter la place importante que conserve la voiture, tant dans les déplacements actuels que futurs des habitants de la métropole de Nice. Un fort décalage se dessine néanmoins entre la ville, moins dépendante de la voiture et où le recours à la marche et au tramway est beaucoup plus fort que dans les autres communes de la métropole.

Réduire le coût des mobilités du quotidien autant que leur impact environnemental semble un objectif plus accessible aux résidents la ville de Nice que des autres villes de la métropole.

En ce qui concerne les mobilités douces (marche, vélo, trottinette...), 59% des habitants de la métropole

de Nice y ont recours pour leurs déplacements du quotidien, soit plus que la moyenne des Français (44% à les utiliser), mais aussi plus que les habitants des agglomérations de 100 000 habitants et plus (53%). Près de 4 000 passages vélos en moyenne par jour sur la Promenade des Anglais au niveau de Gambetta sont constatés, soit + d'1,5 millions de passages par an. Depuis 2008, on constate une augmentation de 92% de pistes cyclables (39km en 2008 / 75km en 2019) et une augmentation de 60% de pistes en site propre.

48% DES SONDÉS DE LA MÉTROPOLE DE NICE, PENSENT POUVOIR RÉDUIRE FACILEMENT L'IMPACT ÉCOLOGIQUE DE LEURS DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS EN PRIVILÉGIANT LA MARCHÉ OU LE VÉLO.

➤ PERCEPTION DES MOBILITÉS ACTIVES

Selon le Baromètre des mobilités au quotidien (Fondation pour la Nature et l'Homme et Wimoov, 2022), 16 % des Français.es utilisant un véhicule thermique seraient prêts à essayer un mode alternatif au profit du vélo électrique (18%) et de la voiture électrique (21%).



Toujours selon ce Baromètre, plusieurs **freins à la pratique du vélo** sont identifiés: les contraintes familiales et organisationnelles, le coût d'accès au vélo qui reste trop important pour les foyers gagnant moins de 1 000 euros net par mois. L'absence d'itinéraire sécurisé reste un obstacle majeur à la pratique du vélo, en particulier hors agglomération: 34% des habitants.e.s de communes très peu denses interrogées pointent le manque d'itinéraires cyclables sécurisés.

L'Académie des experts en mobilités actives (ADMA) a publié en 2023 une fiche thématique sur la perception de sécurité du vélo et de la marche, notion difficile à appréhender du fait de sa subjectivité. Quatre variables sous-tendent cette perception: l'expérience sociale, l'expérience vécue, le profil de la personne et le contexte du déplacement. La perception du risque d'une personne se déplaçant à pied ou à vélo est influencée par de multiples facteurs, à différentes échelles: la perception se fait à travers des facteurs d'ordre collectif, individuel ou situationnel. Si les éléments liés à l'expérience sociale, à l'expérience vécue, au contexte de déplacement et au profil de la personne ont été présentés séparément, ceux-ci ont des effets conjoints. Pour favoriser l'usage des modes actifs, une meilleure compréhension de la perception des risques doit être un point de départ pour mener des actions permettant de réduire les écarts entre le risque réel et la perception du risque.

D'après une étude réalisée par 6T-Bureau de recherche en septembre 2020 (auprès d'un échantillon représentatif de la population des agglomérations de plus de 200 000 habitants), 46% des cyclistes déclarent qu'ils renoncent parfois à utiliser ce mode de transport par crainte du vol, une proportion qui atteint 60% chez ceux ayant déjà subi un vol. On constate aussi que le manque de stationnement et les vols de vélos sont étroitement liés. En effet, 77% des répondants ne disposant pas d'un vélo personnel au moment de l'enquête n'avaient pas l'intention d'en acquérir un et l'absence de solution de stationnement constitue un motif important (cité dans 22% des cas). La crainte du vol rebute également 14% d'entre eux. Néanmoins, s'ils

disposaient d'un espace de stationnement sécurisé dans l'espace public, 10% achèteraient un vélo et 4% en répareraient un.

En 2023, le collectif Place aux Piétons publie, pour la deuxième fois, les résultats de son Baromètre des villes et villages marchables[®]. Il interroge, en ligne, des répondants volontaires sur leur ressenti en tant que piétons. Les quatre principales attentes des piétons formulées en 2021 se trouvent réaffirmées en 2023 conservant leur ordre de priorité : l'amélioration des cheminements piétonniers en les rendant plus larges, bien entretenus et sécurisés ; la préservation exclusive des trottoirs pour les déplacements à pied ; une répression/verbalisation accrue du stationnement sur les passages piétons et les trottoirs ; et enfin, une régulation de la vitesse des véhicules motorisés dans les zones fréquentées par les piétons. Cependant, des améliorations modestes sont à noter. Si les piétons ont toujours le sentiment d'être les oubliés des politiques de mobilités, le nombre de mécontents diminue pour ce qui

est notamment de leur sécurité et du ressenti général de leur quotidien de piéton. Cette tendance, bien que timide et hétérogène, reflète les initiatives de certains territoires où des plans piétons et stratégies piétonnes ont été mis en place depuis la dernière enquête.

L'enquête de 2023 met également en évidence l'évolution des perceptions chez les piétons en fonction de leur profil. Deux groupes distincts émergent : d'un côté, ceux pour qui la marche représente davantage une nécessité ou une contrainte, à savoir les personnes à mobilité réduite, les individus âgés, les parents accompagnés de jeunes enfants et/ou en situation sociale précaire, ainsi que les femmes qui se sentent moins en sécurité dans l'espace public que leurs homologues masculins ; de l'autre, les piétons qui considèrent la marche comme un plaisir, à savoir les hommes, les personnes sans difficulté de mobilité et/ou en pleine force de l'âge. L'objectif primordial réside dans l'amélioration du quotidien de ceux qui endurent la marche comme une contrainte inéluctable.

ACCIDENTOLOGIE

Depuis la pandémie, la part des usagers vulnérables, c'est-à-dire non carrossés (piétons, cyclistes, utilisateurs d'EDPm*, usagers de deux-roues motorisés) parmi les personnes tuées ou blessées gravement se renforce. Les occupants de voiture représentent depuis l'année 2020 moins de la moitié des personnes tuées (48 %). La part des usagers de deux-roues motorisés reste stable : ces derniers représentent 22 % des personnes tuées, 33 % des blessés graves et 39 % des blessés qui auront des séquelles encore un an après l'accident, pour moins de 2 % du trafic motorisé. La part des cyclistes et utilisateurs d'EDPm dans l'accidentalité augmente : ces usagers représentent 8 % de la mortalité et 20 % des blessés graves.

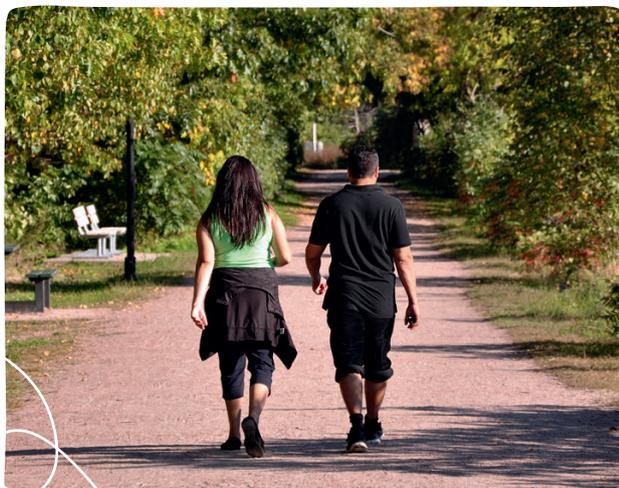
Les données de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) 2023 montrent une diminution des accidents mortels à vélo pour l'année écoulée (19 tués de moins qu'en 2022). Simultanément, la pratique du vélo poursuit sa croissance comme le montre le dernier bulletin de fréquentation vélo en France 2023 de Vélo & Territoires (+5 % par rapport à 2022). Les accidents collectés par l'ONISR ne prennent en compte qu'une partie des accidents à vélo, à savoir les cyclistes tués ou gravement blessés. De la même manière, les chiffres de fréquentation vélo ne reflètent qu'une fraction du trafic réel.

* EDPm : engins de déplacement personnel motorisés : Trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, hoverboards.



Mesure des impacts sur la santé des mobilités actives

Dans le contexte de contentieux liés à la pollution de l'air et de révision des valeurs guides de l'OMS, les nombreux bénéfices des mobilités actives doivent être valorisés. L'OMS rappelle que la promotion de transports actifs contribue à la prévention des effets négatifs liés à nos modes de vie, notamment la pollution de l'air et le manque d'activité physique. Ainsi, plusieurs méta-analyses d'études épidémiologiques ont montré que ces modes de déplacement réduisent la fréquence de ces maladies. L'OMS précise que la pratique de 30 min de vélo ou de marche par jour permettent de réduire de 50% le risque de diabète, de 50% le risque d'obésité, de 30% le risque d'hypertension et de 40% le risque de maladies cardiovasculaires. L'activité physique participe également à l'amélioration de la santé mentale (diminution des symptômes de dépression). Enfin, elle génère des réductions des dépenses de santé: on estime ainsi qu'un cas de diabète prévenu évite annuellement à la collectivité près de 36 000 euros de dépenses médicales.



Le Réseau français des Villes-Santé (RFVS) de l'OMS a expérimenté en 2015 un outil d'évaluation économique des effets sur la santé des mobilités actives, intitulé HEAT (Health Economic Assessment Tool), afin d'évaluer les bienfaits sanitaires de la pratique de la marche ou du vélo. Fondé sur une approche quantitative, HEAT a été élaboré par un groupe d'experts internationaux à partir d'une revue approfondie de la littérature concer-

nant la relation entre la mobilité active et la réduction des risques de mortalité. HEAT permet en particulier d'évaluer la baisse de la mortalité, découlant d'une pratique régulière (quasi quotidienne) du vélo ou de la marche. L'outil permet aussi de se projeter en calculant le nombre de vies sauvées si l'on augmente le niveau de pratique. Il fournit donc, de façon scientifique, des arguments pour développer les mobilités actives. Trois Villes-Santé: Grenoble, Nancy et Nantes l'ont tout d'abord expérimenté.

En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dans le cadre du Plan Régional Santé Environnement, l'ARS PACA a soutenu cette approche. Réalisée par le bureau d'études Energies Demain, cette étude a démontré la possibilité de quantifier les bénéfices sanitaires et gains économiques associés, en précisant comment outiller les territoires pour mieux intégrer la santé dans leurs politiques de mobilité. L'utilisation de HEAT a été appliquée à différents scénarii de développement de la part modale du vélo (notamment dans le cadre des déplacements domicile travail) et a permis d'évaluer les bénéfices en termes de mortalité et de morbidité. Pour exemple, l'atteinte des objectifs des plans de déplacements urbains (PDU) des 3 Métropoles de la région (Aix-Marseille-Provence, Nice Côte d'Azur et Toulon Provence Méditerranée) promet l'évitement de plus de 1 000 décès sur 10 ans, et la monétarisation de ces bénéfices se chiffre en milliards d'euros. Ce projet met également à disposition des éléments de communication destinés à promouvoir la santé et contribuer plus encore au développement des mobilités actives.

D'autres outils ont été récemment valorisés: en utilisant la méthode de l'évaluation quantitative d'impact sanitaire, Kévin Jean a cherché à évaluer les bénéfices pour la santé liés aux transports actifs dans un scénario de transition bas-carbone: celui décrit en 2021 par l'association négaWatt. Les gains pour la santé de ce scénario pourraient être considérables, et ce dans un futur proche: dès 2025, la hausse des transports actifs se traduirait par environ 3 000 décès évités annuellement. Sur le plus long terme, à l'horizon 2050, ces gains s'élevaient à environ 10 000 décès évités par an, un gain d'espérance de vie de l'ordre de trois mois en moyenne pour l'ensemble de la population, et près de 40 milliards d'euros de bénéfices.

Stratégies et politiques des mobilités actives

Une revue de la littérature réalisée par ADMA et l'Onaps en 2023 souligne, que, s'il est vrai que les mobilités actives ont un rôle central à jouer dans l'amélioration de l'état de santé, il existe des écarts dans la population, à la fois en termes d'état de santé et d'accès aux mobilités actives. Ces inégalités de santé et de mobilité sont des facteurs à prendre en compte dans le déploiement de stratégies et politiques en faveur des mobilités actives.

Par ailleurs, il faut rappeler que la pollution de l'air, modification de la composition de l'air par des polluants d'origine naturelle ou anthropique, est un enjeu majeur de santé publique, notamment dans les zones les plus habitées. L'exposition aux polluants tels que les particules PM10, l'ozone (O₃) et les oxydes d'azote (NO_x) favorise le développement de pathologies chroniques graves, en particulier des pathologies cardiovasculaires, respiratoires et des cancers. La population est particulièrement exposée là où se concentrent les principaux axes routiers, les industries et les populations.

La promotion des mobilités actives est inscrite comme objectif de plusieurs plans nationaux: Plan National

Santé Environnement 4, Programme National Nutrition Santé (PNNS), la Stratégie Nationale Sport Santé 2019-2024. Elle est également soutenue par les collectivités locales, des organismes et agences publics de la santé et de l'environnement, les associations d'élus, de professionnels de santé et de transports, d'usagers. Ces initiatives se développent dans un contexte européen et international encourageant les modes de déplacement sains et actifs, en particulier dans le cadre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement, mis en place par l'Organisation mondiale de la santé et l'Organisation des nations unies, et dans celui conventions-cadres des Nations Unies sur les changements climatiques (COP).

La politique vélo nationale est du ressort de l'État à travers l'action ministérielle et gouvernementale, l'action de contrôle, d'accompagnement et de régulation par ses services et agences déconcentrées, et l'action législative et parlementaire. Les fédérations d'usagers, réseau de collectivités, acteurs économiques et de la société civile participent par ailleurs à instaurer un climat favorable au développement d'une politique vélo nationale forte.

LE PLAN VÉLO ET MARCHE 2023-2027

En septembre 2022, la Première Ministre a lancé Le plan vélo et marche 2023-2027 afin de redoubler d'effort et définitivement inscrire le vélo dans le quotidien de tous les Français. Il prend la suite du plan vélo et mobilités actives de 2018. **Le plan vélo et marche 2023-2027 poursuit trois ambitions principales :**

1. Rendre le vélo **accessible** à toutes et tous, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie.



2. Faire du vélo et de la marche une **alternative attractive à la voiture individuelle** pour les déplacements de proximité et combinée aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances.

3. Faire du vélo un **levier pour notre économie** en accompagnant les acteurs français de la filière.



➤ AUTRES INITIATIVES ET AIDES FINANCIÈRES SOUTENUES PAR L'ÉTAT

- **Le savoir rouler à vélo**
- **Mai à vélo**
- **Les Maisons sport-santé**
- **Le programme Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV)** accompagne les employeurs dans le développement d'une culture vélo au sein de leurs établissements.
- **Le Forfait mobilités durables**
- **La réduction d'impôt** pour les flottes de vélos de fonction
- **Primes et aides à l'achat de vélos**

Le fonds mobilités actives vise à soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables structurants dans les collectivités. Il se décline en deux volets : les appels à projets « aménagements cyclables » pour le soutien à la réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés et de résorption de discontinuités d'itinéraires, et les appels à programmes « territoires cyclables » qui visent à accompagner sur plusieurs années les territoires les moins urbanisés dans la mise en œuvre de l'ensemble des aménagements prévus par leur schéma directeur cyclable. Ces deux dispositifs ont vocation à être lancés successivement chaque année.

➤ SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES

La France est dotée d'un Schéma national des véloroutes depuis 1998. Le but du Schéma national des véloroutes est de constituer un réseau de **grands itinéraires cyclables nationaux** afin de développer et promouvoir la mobilité quotidienne et la pratique touristique du vélo. En 2023, il compte 59 itinéraires, dont 10 EuroVelo, pour un linéaire total de 26 115 km. La LOM introduit dans la législation le Schéma national des véloroutes et affirme son rôle stratégique. Ce Schéma structurant est officiellement adopté et rendu public par l'arrêté publié au Journal officiel le 22 janvier 2021. Les maîtres d'ouvrage d'infrastructure doivent le désormais prendre en compte lors de leurs travaux.

Selon l'Enquête nationale sur les politiques modes actifs : vélo et marche, de la commune à la région, Ville Cyclables (2023), **70% des collectivités territoriales développent des politiques pour le vélo et 40% pour la marche**. Cette enquête souligne une mobilisation sans précédent qui met en lumière un intérêt généralisé pour le vélo et la marche et une accélération de la prise en compte de la marche. Sept collectivités sur dix disposent d'au moins un service vélo. 100 000 km d'aménagements cyclables et 1 million de places de stationnement sont prévus à l'horizon 2027. Les collectivités mettent en œuvre de nombreux moyens en termes de filière économique, de tourisme et d'apprentissage.



Des leviers pour promouvoir les mobilités actives

Le confinement a été révélateur de l'intérêt de réduire drastiquement le nombre de véhicules sur les routes, limitant la quantité de polluants et améliorant en conséquence la qualité de l'air. Cela a permis aussi à la population de réfléchir à ses modes de déplacements et de constater qu'il est possible de privilégier des modes de déplacement actifs ou collectifs. De

nouvelles organisations de travail se sont mises en œuvre (télétravail et autres). Les pouvoirs publics et les acteurs comme les villes poursuivent les actions engagées pour donner les services nécessaires aux populations pour se déplacer. Les outils de planification territoriale et l'aménagement urbain sont des leviers pour mettre en œuvre une politique de mobilité active.

DES OUTILS DE PLANIFICATION TERRITORIALE

- **Les schémas de cohérence territoriale (SCOT)** sont des documents d'urbanisme qui, à l'échelle d'un territoire, de projet ou bassin de vie (périmètre intercommunal ou au-delà), détermine l'organisation spatiale et les grandes orientations de développement d'un territoire ont un document pivot de la planification territoriale stratégique et multi-thématiques, assurant l'articulation entre le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET, porté par la Région), et les documents d'urbanisme communaux et intercommunaux (cartes communales, plans locaux d'urbanisme et documents en tenant lieu)
- **Les Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA)** sont des plans d'actions, arrêtés par les préfets de département, qui ont pour objectif de réduire durablement les émissions de polluants atmosphériques et de maintenir ou ramener les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux normes fixées à l'article R. 221.1 du code de l'environnement.
- **Les Plans de Déplacements Urbains (PDU)** constituent également une opportunité de lancer et d'intégrer de manière opérationnelle la démarche. La loi et le code des transports imposent aux Métropoles d'établir un Plan de déplacements urbains sur l'ensemble du territoire métropolitain pour une durée de dix ans. Ce programme d'actions couvre l'ensemble des champs de la mobilité des personnes et des marchandises : piétons, vélos, transports collectifs, logistique urbaine, stationnement, en redéfinissant la place de la voiture dans l'espace public. L'objectif vise à réduire la pollution atmosphérique issue des transports.
- **Les Contrats Locaux de Santé (CLS)** qui visent à définir les axes stratégiques et les programmes d'actions communs entre les signataires en matière de politique locale de santé. Ils peuvent constituer le volet santé de la politique de la ville.



- **Les Schémas Directeurs des Transports** visent au développement d'un maillage territorial répondant à l'ensemble des problématiques de déplacements, et constituent une déclinaison opérationnelle du PDU.
- **Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)**, outil de planification qui a pour but d'atténuer le changement climatique, de développer les énergies renouvelables et maîtriser la consommation énergétique. Ce document impose de traiter le volet de la qualité de l'air. Il est obligatoire pour les intercommunalités de plus de 20 000 habitants.

Les Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) ont été conçus comme un nouveau levier des politiques publiques de réduction de la pollution atmosphérique liée aux transports. Les ZFE-m ont également pour objectif de changer les pratiques de mobilité en incitant au renouvellement du parc roulant par des véhicules propres et en favorisant les alternatives à la voiture individuelle. Ainsi, des aides sont proposées par l'État pour accompagner les particuliers, les entreprises et les collectivités (prime à la conversion renforcée, prêt à taux zéro dans certaines métropoles pour l'acquisition d'un véhicule plus propre...).

ILLUSTRATIONS DES OUTILS DE PLANIFICATION

Le schéma régional véloroutes et son cadre d'intervention :

La Région Sud s'est dotée d'un schéma des véloroutes et voies vertes en 2015, composé de 9 grands itinéraires, dont 2 inscrits au schéma des EuroVelo, pour un linéaire total de 2020 km. Ce schéma, inscrit au SRADDET, s'accompagne d'un cadre d'intervention permettant à la Région Sud de financer les projets des collectivités locales investissant dans les aménagements cyclables, favorisent ainsi l'usage du vélo. Le budget réservé par la collectivité pour la mise en oeuvre de ce schéma s'élève à 2,5 M€ par an en moyenne et est mobilisé dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région et celui du CPIER-Plan Rhône.

- Le Plan de déplacement urbain (PDU) de la Ville de Nice désormais intégré au sein du Plan Local d'Urbanisme métropolitain (PLUm)
- Le Plan Mobilité 2028 du Conseil départemental des Alpes-Maritimes : le développement des voies cyclables fait partie intégrante de ce Plan mobilité 2028. Le Département investit pour une attractivité

renforcée de ce mode de déplacement, en lançant un vaste plan vélo, qui verra la réalisation de 90 nouveaux kilomètres de pistes cyclables d'ici à 2028.

- L'objectif du Schéma Directeur de la Mobilité est de développer une mobilité plus durable pour tous les habitants du territoire **Gap-Tallard-Durance** (17 communes) en améliorant l'efficacité des transports en commun et en favorisant d'autres alternatives à la voiture individuelle comme le covoiturage, le vélo ou la marche à pied.
- Engagée en faveur du développement des transports alternatifs et notamment le vélo, Provence Alpes Agglomération a piloté la conception d'un Schéma directeur cyclable à l'échelle de la commune de Digne-les-Bains en 2022. Conçue dans le cadre du dispositif « Cœur de ville », cette feuille de route est le résultat d'un travail collaboratif de l'intercommunalité avec le bureau d'étude Evo Pods ainsi que la population à travers l'association « Digne à vélo »
- Le Conseil départemental du Vaucluse pilote son Schéma départemental vélo « Vaucluse Terre de vélo 2019-2025 » en le dotant d'un réseau structuré de trois Véloroute soit 152 km.

AMÉNAGEMENT URBAIN, URBANISME FAVORABLE À LA SANTÉ ET PROMOTION DES MOBILITÉS ACTIVES

L'organisation des territoires contribue à la praticabilité de multiples activités physiques, à la marche et à l'usage des mobilités actives. Fondé sur l'approche de la santé dans toutes les politiques, promu par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le concept d'urbanisme favorable à la santé (UFS) vise à tenir compte systématiquement et simultanément des conséquences sur la santé et sur l'environnement de tout projet d'urbanisme. Il s'agit d'encourager des choix d'aménagement et d'urbanisme qui minimisent l'exposition des populations à des facteurs de risque tels que la pollution de l'air, les nuisances sonores, l'isolement social, etc., et qui maximisent leur exposition à des facteurs de protection et de promotion de la santé – comme la pratique de l'activité physique, l'accès aux soins ou aux espaces verts, etc., le tout dans une optique de réduction des inégalités sociales de santé. Dans ce cadre, les évaluations d'impact sur la santé (EIS), démarche prospective, se proposent d'aider les collectivités à évaluer les effets potentiels de leurs projets d'aménagement du territoire sur la santé.

ILLUSTRATIONS DES ACTIONS D'AMÉNAGEMENT

En région, par exemple, Aix-en-Provence a mis en oeuvre des « rues scolaires » : c'est une rue temporairement fermée à la circulation motorisée aux heures d'entrée et de sortie des élèves. Elle a pour objectif d'améliorer la sécurité aux abords des écoles, d'encourager les pratiques de mobilités douces tout en favorisant une meilleure qualité de l'air pour tous.

La ville de Nice a créé des parcours de santé urbains, les Boucles de marche Acti'santé, associant marche, exercices physiques et découverte du patrimoine (botanique, architecture etc.) afin de faciliter la pratique de l'activité physique chez les niçois et ainsi améliorer leur santé.

La Métropole Aix-Marseille-Provence a mis en place un service complet de conseil « mobipro », à destination des entreprises pour réaliser leur plan de mobilité employeur (PDME).



Recommandations

➤ PLANIFICATION

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCOT) ET PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)

- Limiter l'étalement urbain pour réduire les besoins de déplacements longs et favoriser les reports modaux sur la marche et le vélo.
- Développer un maillage cohérent, continu et sécurisé d'itinéraires adaptés aux déplacements piétons et cyclistes.
- Favoriser la mixité fonctionnelle des tissus urbains (habitat, commerces et services de proximité) pour limiter les besoins en déplacements.
- Favoriser la densification urbaine à proximité des arrêts des transports en commun (train, tramway, métro, bus), avec des accès piétons et PMR qualitatifs et sécurisés.
- Définir des règles de création de stationnement plus favorables aux vélos, et prévoir des modalités de stationnement automobile préservant les voies cyclistes et piétonnes.



➤ AMÉNAGEMENT

○ URBANISME OPÉRATIONNEL

Supprimer les discontinuités urbaines des trajets en modes actifs.

- Concevoir des trajets quotidiens et sécurisés pour des mobilités actives.
- Répondre aux besoins de stationnement des véhicules motorisés en évitant l'empiétement sur les espaces piétons et cyclistes.
- Dans les espaces commerciaux, favoriser les déplacements sans reprendre le véhicule, intégrer les commerces et services de proximité de préférence dans le tissu urbain mixte.

○ PROGRAMMATION DES LOGEMENTS, ACTIVITÉS ET ÉQUIPEMENTS

Mettre en place un plan de mobilité (ou plan de mobilité simplifié) traitant notamment des objectifs suivants :

- Définir des objectifs en matière de mobilité active et programmer les équipements de circulation piétonne et cycliste en conséquence,
- Redéfinir la place de la voiture en la maintenant «à la bonne distance» (voies dédiées, vitesses, et stationnement) afin de rendre les transports collectifs et les modes actifs plus attractifs que l'automobile,
- Favoriser l'intermodalité entre la marche, le vélo et les transports collectifs : parkings relais, politiques vélo dans les transports en commun, outils d'information en temps réel sur le trafic et horaires, politiques tarifaires, aménagements urbains adaptés...

Mettre en place un schéma directeur «mobilités actives», «piéton» ou «cyclable».

Source : Mobilités Actives - Pour notre santé et celle de tous, choisissons les mobilités actives, PRSE Occitanie, 2020

↪ AUTRES LEVIERS

↪ GESTION DU PATRIMOINE BÂTI ET NON BÂTI DE LA COLLECTIVITÉ

Mettre en place une signalétique piétonne / cycliste, avec cartographie des temps de parcours, signalétique sonore pour les non-voyants, etc.

Créer les équipements incitant à l'usage du vélo pour le personnel de la collectivité.

↪ ACCOMPAGNEMENT DES PROFESSIONNELS ET PARTICULIERS

Mettre en place des dispositifs d'incitations à l'utilisation de vélos (aides à l'acquisition, location, ateliers entretien-réparation...).

- Accompagner les entreprises engagées dans l'élaboration d'un plan de mobilité d'entreprise pour encourager les modes de déplacements actifs.

↪ LES FREINS

RISQUE ACCIDENTOGÈNE ACCRU EN L'ABSENCE D'AMÉNAGEMENTS ADAPTÉS POUR LES CYCLISTES ET LES PIÉTONS

- Compatibilité des usages de l'espace public entre les différents modes actifs : piétons, cyclistes, vélos avec assistance électrique, trottinettes, gyropodes...
- Respirer un air pollué ou allergisant lors d'une activité physique
- Continuité des déplacements grâce à des emplacements dédiés aux vélos, trottinettes dans les transports en commun



Annexes

◊ BASES DE DONNÉES ET PORTAILS INTERROGÉS

- Base de données bibliographiques – Base des outils pédagogiques en éducation et promotion pour la santé (Bib-Bop)
<http://www.bib-bop.org>
- Cairn.info
<http://www.cairn.info>
- Centre de ressources du Cerema
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/general>
- Cyprès : Centre d'information pour la prévention des risques majeurs
<https://www.cypres.org>
- Système d'information du développement durablement et de l'environnement (SIDE)
Base de données du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires
<https://side.developpement-durable.gouv.fr>
- Portail documentaire Santé publique France
<https://portaildocumentaire.santepubliquefrance.fr>

◊ SITES CONSULTÉS

- Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe)
<https://www.ademe.fr>
- Agence régionale de santé (ARS) Provence-Alpes-Côte d'Azur
<https://www.paca.ars.sante.fr>
- Azur sport santé
<https://azursportsante.fr>
- Centre de ressource en écomobilité (CREM)
<https://www.ecomobilite.org>
- La fabrique écologique
<https://www.lafabriqueeecologique.fr>
- France mobilités
<https://www.francemobilites.fr>
- Institut national de la Statistique et des études économiques (INSEE)
<https://insee.fr>
- Maison de la mobilité TPM
<https://metropoletpm.fr/service/article/maison-de-mobilite-tpm>
- Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (AGAM)
<https://www.agam.org>
- Ministère du travail, de la santé et des solidarités
<https://solidarites-sante.gouv.fr>
- Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires
<https://www.ecologie.gouv.fr>
- Manger bouger - Bouger plus
<https://www.mangerbouger.fr/bouger-plus>
- Mobil'idées
<https://www.mobilidees.org>
- L'Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité (ONAPS)
<https://onaps.fr>
- Portail national de l'écomobilité scolaire
<https://mobiscol.org>
- Réseau français des villes santé de l'OMS
<https://www.villes-sante.com/thematiques/mobilites-actives>
- Observatoire régional des transports Provence-Alpes-Côte d'Azur
<https://www.ort-paca.fr>
- Observatoire régional de la santé Provence-Alpes-Côte d'Azur
<http://www.orspaca.org>

Tous les sites mentionnés ont été consultés pour la dernière fois en mars 2024.

◊ MOTS-CLÉS UTILISÉS

MOBILITÉ **MOBILITÉ URBAINE** **MOBILITÉ DOUCE** **DÉPLACEMENT URBAIN** **URBANISME** **ECOMOBILITÉ**
PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN **AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE** **AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE** **PIÉTON** **OBÉSITÉ**
TRANSPORT **VÉHICULE DE TRANSPORT** **DEUX-ROUES** **VÉLO** **ZONE À FAIBLE ÉMISSIONS** **SÉDENTARITÉ**

BIBLIOGRAPHIE

RÉFÉRENCES UTILISÉES POUR LA RÉDACTION DES TEXTES

Une sélection bibliographique complémentaire est disponible sur le site du Filin.

- P.5** Réseau français des villes-santé de l'organisation mondiale de la santé, **Mobilités actives au quotidien. Le rôle des collectivités**, Presses de l'EHESP, 2013, 74 p.
- P.5** **Avis de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail relatif à l'évaluation des risques** liés aux niveaux d'activité physique et de sédentarité des adultes de 18 à 64 ans, hors femmes enceintes et ménopausées, ANSES, 2022-01-18, 113 p.
- P.5** **Actualisation des repères du PNNS : révision des repères de consommations alimentaire**. Avis de l'Anses. Rapport d'expertise collective, ANSES, 2017-01, 192 p.
- P.6** **Stratégie sur l'activité physique pour la Région européenne de l'OMS 2016-2025**, Organisation mondiale de la santé (OMS), 2015, 30 p.
- P.6** **Le vélo et la marche, des modes de déplacement vertueux et avantageux**, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires [En ligne le 24 février 2024]
- P.7** **Résultats détaillés de l'enquête mobilité des personnes de 2019**, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires [En ligne le 22 décembre 2021]
- P.7** **Analyse des données de fréquentation cyclable 2022**, Vélo & Territoires, 2023-06, 31 p.
- P.7** **Baromètre des mobilités au quotidien**. 2^{ème} édition. Dossier en ligne, Fondation pour la Nature et l'Homme, Wimoov [En ligne le 5 juillet 2022]
- P.8** **Les Enquêtes Mobilité EMC²**, Cerema, 2021-03-05, 56 p. // Voir aussi la [page dédiée](#) sur le site du Cerema.
- P.8** **Publication des chiffres clés de l'enquête mobilité EMC²**, Agam [En ligne janvier 2023]
- P.9** **Décarboner les déplacements dans la Métropole de Nice**, Fabrique de la Cité [En ligne le 7 mars 2023]
- P.9** **Perception de sécurité de la marche et du vélo**. Fiche thématique, Académie des experts en mobilités actives (ADMA), 2023-06, 4 p.
- P.9** Louvet Nicolas, Krier Camille, Chretien Julie, **Le développement du vélo et de la trottinette dans les grandes villes françaises**, 6BT [En ligne le 3 septembre 2020]
- P.10** **Baromètre des villes et des villages marchables[®] 2023**. Résultats 2023, Place aux piétons [En ligne le 12 septembre 2023]
- P.10** **Bilan 2023 de la sécurité routière**, Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) [En ligne le 31 janvier 2024]
- P.10** **Bulletins fréquentations vélo en France**, Vélos & Territoires [mis à jour le 12 janvier 2024]
- P.11** Rojas Rueda D., De Nazelle A., Teixeira O., Nieuwenhuijsen M.j., **Health impact assessment of increasing public transport and cycling use in Barcelona: A morbidity and burden of disease approach**, Preventive Medicine, vol. 57 n°5, 2013-11, pp.573-579
- P.11** Dervaux Benoît, Rochaix Lise, **L'évaluation socioéconomique des effets de santé des projets d'investissement public. Rapport du groupe de travail**, France Stratégie, 2022-03, 328 p.
- P.11** Heritage Zoé, **HEAT : un outil de l'OMS pour encourager la pratique du vélo et de la marche**, La Santé en action, n° 434, 2015-12, p. 36 et Gery Yves, « Le plan vélo de Nantes a permis de doubler le nombre de cyclistes entre 2008 et 2012 » Entretien avec Marion Gassiot, La Santé en action, n° 434, 2015-12, p. 37
- P.11** Bidault Elsa, Remontet Lucas, **Evaluer les bénéfices en santé des mobilités actives grâce à l'outil HEAT[®]**. Cahiers techniques n°1 et 2, ARS Provence-Alpes-Côte d'Azur, 2022, 55 p. + 44 p.
- P.11** Barban Pierre, De Nazelle Audrey, Chatelin Stéphane, Quirion Philippe, Jean Kevin, **Assessing the Health Benefits of Physical Activity Due to Active Commuting in a French Energy Transition Scenario**, International Journal of Public Health, vol. 67, 2022
- P.11** Quirion Philippe, Jean Kevin, **Marche, vélo : les gains sanitaires et économiques du développement des transports actifs en France**, The Conversation, 2022-08-30
- P.12** Notin Nicolas, Vadillo-Quesada Clara, **Marche, vélo et sport-santé : vers de nouvelles alliances dans les territoires**, ADMA, ONAPS, 2023-06, 47 p.
- P.13** **Enquête nationale sur les politiques modes actifs : vélo et marche, de la commune à la région**, Ville Cyclables, 2023-03, 190 p.

Tous les documents cités sont disponibles en ligne.

Nos outils



Le Filin : fil d'actualité en santé environnementale. Accessible en ligne, il est également possible de le suivre au fur et à mesure de sa diffusion en suivant le compte Twitter @lefilin.

www.lefilin.org



Les Profils : répertoire des acteurs de la santé environnementale en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Pour inscrire votre organisme à ce répertoire n'hésitez pas à nous contacter.

www.lefilin.org/les-profils



Le Fil-à-Fil : lettre électronique réalisée quatre fois par an sur un thème spécifique de la santé environnement, elle met un coup de projecteur sur un acteur et une action régionaux ainsi qu'une sélection de documents disponibles dans les centres de ressources du CRES et du Cypres.

www.lefilin.org/le-fil-a-fil



Le Filon : ce moteur de recherche alimenté chaque mois permet d'accéder aux références bibliographiques en santé environnementale issues des bases de données du Cypres et/ou du CRES.

www.lefilin.org/le-filon



La Bobine : éditée deux fois par an, la Bobine vous présente les dernières acquisitions en santé environnementale thématiques du CRES et du Cypres. Il s'agit de références d'ouvrages, de rapports, de dossiers, d'actes de colloques les plus récentes, accessibles soit en téléchargement soit en prêt dans les centres de ressources du CRES et du Cypres.

www.lefilin.org/la-bobine-fil-tech-et-cie



Le Fil'Ou : espace dédié aux outils pédagogiques sur la santé environnementale. Les outils peuvent être consultés et empruntés auprès des centres de ressources du CRES et du Cypres.

www.lefilin.org/le-filou



Le Fil'Tech : série de fiches techniques destinées aux collectivités territoriales de la région et aux professionnels en santé environnement. Ce 4 pages illustré est destiné à informer et à aider à la prise de décision et à vocation à faciliter le transfert de connaissances.

www.lefilin.org/la-bobine-fil-tech-et-cie

PAGES THÉMATIQUES



RÉDACTION & CONTACTS

GAËLLE LHOURS CRES PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

178, cours Lieutaud
13006 Marseille

☎ 04 91 36 56 95 (98)
✉ gaelle.lhours@cres-paca.org
🌐 www.cres-paca.org

*Accueil documentaire
du lundi au vendredi sur rendez-vous*

ÉLODIE PAYA CYPRES

Route de la Vierge - CS 1
13696 Martigues Cedex

☎ 04 42 13 01 02
✉ epaya@cypres.org
🌐 www.cypres.org

*Accueil documentaire
sur rendez-vous*

Ce dossier est financée par l'Agence régionale de Santé Provence-Alpes-Côte d'Azur dans le cadre du Plan régional Santé Environnement.