

# L'OUTIL HEAT<sup>1</sup> - Evaluation économique des effets sur la santé des mobilités actives

Composante essentielle de la vie, le transport permet un accès aux biens, services et loisirs ainsi qu'à nos proches. Chaque modalité de transport a un impact spécifique sur la société sur les plans sanitaires, sociaux et environnementaux.

En vue de maintenir notre capital santé, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)<sup>2</sup> conseille de pratiquer au moins 60 minutes quotidiennes d'activité physique pour les enfants, et un minimum de 30 minutes pour les adultes (ou 150 minutes d'activité d'endurance d'intensité modérée au cours de la semaine). L'OMS nous rappelle **que les déplacements actifs, comme la marche ou le vélo, constituent une forme d'activité physique**. Ils contribuent à réduire les maladies non-transmissibles telles que les maladies respiratoires, l'obésité, les maladies cardio-vasculaires et certains cancers.

La promotion des modes de transport « actifs » au quotidien constitue une solution optimale pour atteindre ce niveau recommandé d'activité physique. Les mobilités actives sont non seulement bénéfiques pour la santé mais également positives pour l'environnement, notamment lorsque la marche ou le vélo peuvent se substituer à un déplacement motorisé.

La Conférence des parties de la Convention Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, prévue fin 2015 à Paris, affirmera **le rôle central des transports pour le développement durable**. Elle devrait encourager le développement de transports n'émettant pas de gaz à effet de serre tels que les modes de transport actifs.



## THE PEP, un programme sur les transports, la santé et l'environnement

Pour favoriser des transports plus respectueux de la santé et de l'environnement, le bureau régional de l'OMS pour l'Europe (OMS-Europe) et la Commission économique pour l'Europe des Nations unies ont mis en place conjointement en 2002 le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (appelé en anglais THE PEP). Dans ce cadre, les 56 États-membres de ce programme, dont la France, ont adopté en avril 2014 la **Déclaration de Paris**, qui fixe les objectifs à atteindre d'ici 2020 (voir encadré ci-dessous).

### La Déclaration de Paris

La Déclaration de Paris du programme THE PEP, fixe cinq objectifs prioritaires à atteindre d'ici 2020 :

- contribuer à un développement économique viable et stimuler la création d'emplois grâce à l'investissement dans des transports respectueux de l'environnement et de la santé ;
- gérer une mobilité viable et favoriser un système de transport plus efficient ;
- réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports ;
- favoriser des politiques et des mesures propices à des modes de transports sains et sûrs ;
- articuler les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire avec les objectifs en matière de transport, de santé et d'environnement.

<sup>1</sup> HEAT : Health Economic Assessment Tool.

<sup>2</sup> OMS (2010), *Recommandations mondiales en matière d'activité physique*, Genève.

## LE POINT VILLES-SANTE SUR...

### Un outil d'évaluation économique des effets sanitaires des mobilités actives : HEAT

Le Réseau français des Villes-Santé de l'OMS (RFVS) a expérimenté un outil élaboré dans le cadre du programme européen THE PEP (déjà mentionné en page 1), afin d'évaluer économiquement les bienfaits pour la santé de la pratique de la marche ou du vélo. Cet outil d'évaluation économique des effets sanitaires (appelé en anglais HEAT, Heath Economic Assessment Tool) part du principe que le développement d'une pratique régulière des mobilités actives induit une augmentation de l'activité physique et donc une diminution de la mortalité.

Disponible gratuitement en ligne <sup>3</sup>, cet outil présente plusieurs possibilités pour les collectivités françaises :

- évaluer la baisse de mortalité découlant du niveau actuel de pratique du vélo ou de la marche,
- appuyer des arguments en faveur d'une nouvelle infrastructure ou d'autre action,
- contribuer à une étude prospective d'impacts sur la santé (EIS).

L'outil HEAT permet de répondre à la question suivante : « Si X personnes marchent ou font du vélo pendant Y minutes à un rythme quasi quotidien, quelle est la valeur économique des bénéfices pour la santé résultant de la réduction de mortalité qu'entraîne ce niveau d'activité physique ? ».



<sup>3</sup> [www.heatwalkingcycling.org](http://www.heatwalkingcycling.org)

<sup>4</sup> Il existe d'autres enquêtes voisines pouvant alimenter HEAT. Par exemple les EDVM (Enquêtes Déplacements Villes Moyennes) ou les EDGT (Enquêtes Déplacements Grands Territoires) qui sont des EMD mais pour des territoires plus grands comme un département ou une région. D'autres villes ont réalisé des enquêtes "maison" qui ne sont pas des EMD mais qui y ressemblent.

<sup>5</sup> RFVS (2015), Application de l'outil d'évaluation économique des effets sanitaires (HEAT) liés aux mobilités actives en France – Etapes pour réussir

L'outil HEAT a été élaboré par un groupe d'experts internationaux sur la base d'un examen approfondi de la littérature sur la relation entre la mobilité active et la réduction des risques de mortalité. Quelques informations sur cet outil :

- HEAT est destiné à être utilisé pour des **populations adultes**. En effet, il n'existe pas suffisamment d'études permettant de calculer un risque relatif pour des populations des enfants ou des personnes âgées.
- HEAT peut uniquement être exploité pour évaluer **des comportements habituels** au sein de la population générale. Il ne peut pas être appliqué à des catégories plus précises comme les grands sportifs, à des manifestations ponctuelles, ni à des populations à risques (souffrant d'une maladie chronique par exemple).

### Appliquer l'outil HEAT à votre collectivité

À partir d'une **Enquête Ménage Déplacement (EMD)** <sup>4</sup>, vous aurez au préalable besoin des données d'entrée suivantes pour effectuer un calcul avec HEAT :

- Population totale du territoire considéré
- Nombre de déplacements en moyenne par jour (tous transports confondus)
- Pourcentage de déplacements par mode actif (marche à pied ou vélo)
- Distance d'un déplacement moyen par mode actif (marche à pied ou vélo)

Ensuite, rendez-vous sur :

**[www.heatwalkingcycling.org](http://www.heatwalkingcycling.org)**

Ce site de l'OMS est en anglais, pour vous accompagner chaque étape, vous trouverez un document en français <sup>5</sup> sur **[www.villes-sante.com](http://www.villes-sante.com)** Rubrique : Activités > HEAT

Comme pour tout outil économique de ce type, HEAT propose une valeur de vie statistique (VVS) par défaut, qui est de 4,005 million d'Euros par vie pour la France (moyenne UE 3,37m€). Ce type de valeur est peu appréhendé dans le champ de la santé publique ; en revanche les urbanistes semblent plus à l'aise avec ce type d'approche. A noter qu'il est possible d'utiliser HEAT pour **calculer uniquement le nombre de vies sauvées**, sans nécessairement l'associer à une valeur monétaire.

## LE POINT VILLES-SANTE SUR...

### PISTES POUR AGIR

#### UN OUTIL D'AIDE A LA DECISION

La finalité première de l'outil HEAT est l'aide à la décision en matière de déplacements actifs. Les résultats peuvent être partagés avec les élus des différentes délégations, les urbanistes ou les aménageurs, mais doivent être présentés avec prudence car il s'agit d'estimation.

**Les résultats ont plus d'impact s'ils sont comparés** avec ceux d'une autre situation, par exemple :

- La ville étudiée comparée à la moyenne nationale française ou à la ville la plus performante en la matière en France
- les chiffres actuels de la ville étudiée comparés à la situation il y a 10 ans ou à un scénario futur. Nantes métropole, par exemple, a l'ambition que 12% des déplacements en 2030 soient réalisés à vélo (voir tableau ci-dessous). Selon le calcul réalisé avec HEAT, si ce niveau de pratique quotidienne du vélo est atteint, 67 vies seraient épargnées chaque année à Nantes Métropole (soient 670 morts évitées sur 10 ans) en comparaison aux 26 morts évitées par an actuellement.

#### PARTAGER LES RESULTATS

Une fois le calcul effectué, il faut ensuite choisir comment valoriser au mieux les informations. Par exemple, à Nancy le calcul de HEAT a permis un échange entre la conseillère communautaire déléguée à la santé et l'Agence d'urbanisme de l'agglomération nancéienne.

La Ville de Grenoble a produit un rapport très complet qui fait le lien avec HEAT dans le cadre de leur nouvelle signalétique piétonne (qui informe sur le temps d'un parcours à pied en vue de faciliter la marche à Grenoble). À Nantes, les résultats de HEAT ont été reçus favorablement par le groupe d'animation politique (GAP) Déplacements de Nantes Métropole, et il est question de les présenter aux autres instances politiques de la Ville notamment le GAP cohésion sociale et le GAP environnement.



<b>VELO NANTES</b>	France	Ville de Nantes (actuellement)	Nantes Métropole (actuellement)	Nantes Métropole (modèle 2030)
Distance moyenne d'un déplacement à vélo	2,6 km	2,5 km	3,2 km	3,2 km
Nombre moyen de déplacements /jour	3,15	3,5	3,5	3,5
% moyen de déplacements à vélo	2,5%	5,5 %	4.5 %	12 %
Nombre d'habitants		287 800	594 000	594 000
<b>RESULTATS :</b>				
Nombre de morts évitées sur 10 ans		120	260	670 morts évitées
Bénéfice économique sur 10 ans		461 000 000€	1 005 000 000€	2 682 000 000€

