

Rapport final du Groupe 5 "Santé transport"

Sommaire

Introduction

1 - Utiliser les leviers du cadre législatif et réglementaire en matière de mobilité des personnes et des véhicules professionnels en lien avec les problématiques transport, santé, environnement

1.1 Principales dispositions prises en lien avec les problématiques transport, santé et environnement depuis 2014

1.2 Projet de loi d'orientation des mobilités et problématiques transport, santé et environnement

2 - Faire connaître aux collectivités territoriales, aux urbanistes et aux aménageurs les "outils" utiles à leur pratique, notamment les études d'évaluation des impacts des transports sur la santé

3 - Promouvoir des actions de sensibilisation à la santé auprès des professionnels et de la population

Conclusion

Annexe 1 - Composition du Groupe "Santé Transports" (GT5) du PNSE3 ou comité de suivi des actions transports 2015-2019

Annexe 2 - Volet transports du 3ème Plan National Santé Environnement

Annexe 3 - Principales dispositions du projet de loi d'orientation des mobilités en lien avec les problématiques transport, santé, environnement

Annexe 4 - Outils utiles à faire connaître aux collectivités territoriales, urbanistes et aménageurs, notamment les études d'évaluation des impacts sur la santé

1^{ère} partie : Présentation des outils recensés par le GT5 au cours de ses travaux 2015-2019 intégrant des problématiques de santé et d'environnement dans les transports

- Outils d'évaluation
- Etudes, rapports, recommandations
- Guides méthodologiques, guides divers et fiches techniques

2^{ème} partie : Présentation de l'étude du Haut Conseil de la santé publique fin 2016-2018 sur l'identification des outils nécessaires à l'évaluation des impacts sur la santé dans les documents de planification territoriale (SCoT, PLU, PDU)

- Saisine du Haut Conseil de la santé publique
- Synthèse du Haut Conseil de la santé publique pour une meilleure intégration de la santé dans les documents de planification territoriale

Annexe 5 - Fiche pour l'élaboration des troisièmes Plans Régionaux Santé Environnement

Exemples d'actions "TRANSPORTS, MOBILITES ET SANTE" mis en place dans les Plans Régionaux Santé Environnement 2 ou Contrats Locaux de Santé

Sigles et acronymes utilisés

Introduction

Les transports ont à la fois des effets positifs et négatifs sur la santé humaine. D'un côté, ils favorisent l'activité physique lorsque les déplacements sont effectués avec les modes actifs que constituent principalement la marche et le vélo et coordonnés ou partagés avec les transports en commun. Ils améliorent la qualité de vie, l'accès aux services, les relations interpersonnelles et contribuent au développement économique et social. D'un autre côté, les transports motorisés contribuent à l'exposition humaine à la pollution atmosphérique, au bruit, à la surconsommation d'énergies fossiles et induisent une faible activité physique lorsque la mobilité demeure tournée vers le transport routier et notamment l'automobile. Le transport routier est le secteur le plus émetteur de polluants dans l'air et représente entre 75 et 100 % de la part des transports selon les polluants.

Sur la période 1990-2016, les émissions d'oxydes d'azote (NOx) ont diminué de 60 % grâce au renouvellement du parc et à l'introduction progressive de pots catalytiques. Néanmoins, ces progrès ont été limités par l'intensification du trafic (+ 44 % entre 1990 et 2016) et l'augmentation de la part des véhicules diesel (21 % en 1990 à 63 % en 2014) même si depuis 2014 le parc de véhicules diesel diminue (- 0,3 % entre 2015 et 2016) tandis que le nombre de véhicules essence augmente (+ 3 % entre 2015 et 2016). Le transport routier a également un impact sur les concentrations en particules, mais moins marqué que pour les dioxydes d'azote, puisque d'autres sources importantes contribuent aux concentrations de particules dans l'air. (Source : Chiffres CCTN 2017)¹.

L'une des solutions préconisées par l'OMS, qui conseille de pratiquer au moins 60 minutes quotidiennes d'activité physique modérée pour les enfants et un minimum de 30 minutes pour les adultes², est d'augmenter la part des déplacements actifs, principalement la marche et le vélo. C'est un moyen de pratiquer une activité physique et qui contribue à réduire les maladies chroniques telles que les maladies respiratoires, l'obésité, les maladies cardio-vasculaires et certains cancers (Source : Recommandations mondiales sur l'activité physique pour la santé de l'OMS)³.

Le volet transports du 3^{ème} plan national santé environnement (PNSE3) (cf. Annexe 2), mis en oeuvre de 2015 à 2019 s'inscrit dans une démarche d'intégration des politiques de mobilité, d'environnement et de santé pour agir plus efficacement en faveur de la santé et de l'environnement. Il visait à induire un changement de paradigme dans la manière de traiter les politiques publiques en combinant progrès technique et scientifique et changements de comportement des citoyens. Dans cette optique, le groupe de travail "santé transport" dit "GT5" mis en place en mars 2014 (cf. Annexe 1) s'est concentré sur trois domaines : les documents de planification territoriale et plus spécifiquement les schémas de cohérence territoriale (SCoT), les plans locaux d'urbanisme - plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLU - PLUi) et les plans de déplacements urbains (PDU) en vue d'y explorer les liens transport, santé, environnement ; la promotion et l'évaluation des effets sur la santé et l'environnement des mobilités actives ainsi que sur un sujet moins fréquemment abordé, l'impact de la qualité des services de transports sur le bien-être et la santé des usagers.

Les travaux du GT5 ont eu pour objet d'améliorer la connaissance scientifique sur ces sujets et ont permis d'identifier trois leviers à prendre en considération pour une meilleure intégration transport, santé, environnement :

- 1 - Utiliser les leviers du cadre législatif et réglementaire en matière de mobilité des personnes et des véhicules professionnels en lien avec les problématiques transport, santé, environnement
- 2 - Faire connaître aux collectivités territoriales, aux urbanistes et aux aménageurs les "outils" utiles à leur pratique, notamment les études d'évaluation des impacts des transports sur la santé
- 3 - Promouvoir des actions de sensibilisation à la santé auprès des professionnels et de la population.

¹ Source : Comptes des transports en 2017 - Août 2018 - 55e rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation

² Cette recommandation est reprise en France dans le Programme national nutrition santé http://social-sante.gouv.fr/IMG/pdf/PNNS_2011-2015.pdf

³ http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/44436/1/9789242599978_fre.pdf (p.10)

1 - Utiliser les leviers du cadre législatif et réglementaire en matière de mobilité des personnes et des véhicules professionnels en lien avec les problématiques transport, santé, environnement

Il est apparu évident aux membres du groupe que l'utilisation du cadre législatif et réglementaire existant était de nature à permettre de mieux intégrer les effets du transport sur la santé et l'environnement. L'amélioration de la santé est prise au sens de la définition de l'OMS, c'est-à-dire un état de bien être complet physique, mental et social, et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité.

Ces dernières années ont été marquées par plusieurs textes importants en lien avec ces problématiques.

1.1 Principales dispositions prises en lien avec les problématiques transport, santé et environnement depuis 2014

L'article 46 de la loi 2016-641 du 26 janvier 2016 de modernisation de notre système de santé fixe un objectif pluriannuel de diminution des concentrations en particules.

La loi 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour une croissance verte (LTECV) par laquelle la France s'est engagée à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et à diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050, dispose de nombreuses mesures permettant de développer les transports propres et notamment :

- l'électromobilité en prévoyant 7 millions de points de charge pour les véhicules électriques en 2030 ;
- la mise en place de plans de mobilité d'entreprise dans les entreprises de plus de 100 salariés pour améliorer la mobilité, encourager l'utilisation du vélo, des transports en commun et le recours au covoiturage ;
- le renouvellement du parc de véhicules afin d'inciter l'intégration de véhicules à faibles émissions dans les flottes : respecter une proportion minimale de véhicules à faibles émissions lors du renouvellement des flottes publiques, cette part étant pour l'Etat et ses établissements publics de 50 %, pour les collectivités locales de 20 % pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes et de 50% pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes (bus et cars). Tous les nouveaux bus et autocars acquis à partir de 2025 pour les services publics de transport devront être à faibles émissions. Les loueurs de voitures, les exploitants de taxis et de véhicules de transport avec chauffeur (VTC) devront également acquérir au moins 10 % de véhicules à faibles émissions lors du renouvellement de leur flotte ;
- l'augmentation de la consommation d'énergies renouvelables dans les modes de transport : 10 % de l'énergie consommée en 2020 et 15 % en 2030.

En outre, la loi donne de nouveaux outils aux collectivités locales pour développer des transports propres :

- mettre en oeuvre des zones de circulation restreinte (ZCR) interdisant les véhicules les plus polluants sur tout ou partie du territoire avec pour corollaire, les certificats de la qualité de l'air Crit'Air qui permettent de classer les véhicules en fonction de leur niveau de pollution ;

- mettre en place des restrictions de circulation à l'encontre des véhicules polluants de manière transitoire sur l'ensemble de la commune,
- généraliser la réduction de la vitesse de circulation en dessous de 50km/h sur tout ou partie des voies de l'agglomération ;
- instaurer des voies réservées aux bus, taxis, véhicules faiblement émetteurs localement de gaz à effet de serre ;
- installer des espaces de stationnement pour les véhicules électriques et de stationnement vélo dans les immeubles (centres commerciaux, services publics, bâtiments à usage industriel à l'occasion de leur construction ou réhabilitation des parkings).

En a découlé la stratégie nationale bas carbone (SNBC), arrêtée en novembre 2015 en application de la loi de transition énergétique qui définit la trajectoire vers une économie bas-carbone et durable des émissions au travers d'un document stratégique et de plafonds d'émissions (des "budgets carbone") déclinés par grands domaines d'activités. La SNBC a été révisée en 2017 et rendue publique en novembre 2018. Dans le secteur des transports, les principaux leviers pour agir sont les suivants :

- décarboner l'énergie consommée par les véhicules et adapter les infrastructures (infrastructures d'avitaillement de bio GNV ou de recharge électrique) pour arriver en 2040 à 100 % de ventes de véhicules particuliers zéro ou très faibles émissions ;
- maîtriser la croissance de la demande pour le transport de voyageurs et de marchandises notamment en favorisant le télétravail, le covoiturage et les circuits courts. Cela passe par une optimisation de l'utilisation des véhicules ;
- améliorer la performance énergétique des véhicules avec un objectif ambitieux de 4L/100km en 2030 pour les véhicules particuliers thermiques neufs ;
- engager un report modal vers les modes de transport les plus économes en énergie et les moins émetteurs comme le train ou les transports en commun et soutenir les modes actifs, comme le vélo (avec un objectif de 12 % de part modale en 2030), qui peuvent également améliorer la santé par la pratique d'une activité physique régulière ;
- porter la prime à la conversion à 1 million de bénéficiaires d'ici la fin du quinquennat afin de remplacer les véhicules par des véhicules moins émetteurs et soutenir le déploiement des véhicules électriques afin d'atteindre un parc de 4,8 millions de véhicules électriques en circulation en 2028 ;
- pour les transports maritimes domestiques, en complément des gains d'efficacité énergétique, la neutralité carbone doit être recherchée en permettant le ravitaillement en carburants bas-carbone dans tous les ports français et en facilitant la conversion aux autres technologies bas-carbone (batteries, biocarburants, hydrogène, voile...).

De même, la stratégie de développement de la mobilité propre (SDMP), annexée à la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) publiée le 28 octobre 2016 a dressé un état des lieux de la mobilité propre et a défini des actions de développement de la mobilité propre. Elle a été révisée en 2018 et depuis février 2019, a été examinée par plusieurs instances consultatives et notamment l'Autorité environnementale (Ae) sur l'évaluation environnementale stratégique de la PPE, le Conseil national de la transition écologique (CNTE) et a été soumise à la consultation du public.

En matière d'outils, le décret 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement et l'arrêté du 23 septembre 2015 sur la signalisation routière ont introduit de nombreuses mesures favorables à la pratique des modes actifs. Ces évolutions

législatives et réglementaires ont été accompagnées de guides, fiches, documents⁴ réalisés par le Cerema et diffusées dans le cadre du programme « une voirie pour tous », par l'association Rue de l'avenir et le réseau français des villes santé de l'OMS ou encore le réseau « RUES ». Ces textes prévoient notamment :

- la qualification comme très gênant du stationnement des véhicules motorisés sur les espaces dédiés aux cyclistes et aux piétons (passage de 35 à 135 €) ;
- des nouvelles interdictions d'arrêt ou de stationnement des véhicules motorisés à cinq mètres en amont des passages piétons pour permettre aux conducteurs de véhicules de mieux voir les piétons souhaitant traverser la chaussée ;
- la généralisation des doubles sens cyclables dans les aires piétonnes et voies où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, sauf décision contraire de l'autorité de police ;
- la création de la notion de "trajectoire cyclable" qui multiplie les possibilités d'aménagement.

Moins classique, un lien a été établi par la loi 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles entre stationnement et mobilités actives. Son article 63 décentralise et dépenalise le stationnement à compter du 1^{er} janvier 2018. Il permet aux collectivités de fixer librement les prix horaires du stationnement licite et les conséquences de non-paiement. Cette réforme permet de mieux gérer les flux automobiles et de dégager des ressources financières pour la mobilité durable en favorisant par exemple la mise à disposition de places de stationnement pour les vélos et les nouveaux usages des véhicules : co-voiturage, auto partage. Pour accompagner les élus, le Cerema a publié un guide et un mémento de la décentralisation du stationnement payant sur voirie⁵.

Les débats du GT5 ont mis en évidence qu'en dépit des actions de communication menées pour faire connaître ces politiques publiques, on a relevé un manque d'information dans les territoires sur ces politiques et une attente forte pour informer sur les leviers législatifs et réglementaires existant en matière de mobilité en lien avec les problématiques transport, santé, environnement. A cette fin, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer qui assure le secrétariat administratif du GT5 a mis en ligne ce document sur son site Intranet⁶, accessible par les DREAL ainsi que sur le site Internet⁷ du ministère, pour les autres acteurs concernés.

1.2 Projet de loi d'orientation des mobilités et problématiques transport, santé et environnement

Dans la suite des Assises de la mobilité qui se sont tenues de juillet à décembre 2017 et qui ont souligné la préoccupation et l'intérêt des citoyens notamment pour les problématiques de santé et d'environnement, le projet de loi d'orientation des mobilités a été conçu pour trouver des solutions de mobilité adaptées à tous les territoires et en donnant la priorité aux mobilités du quotidien.

Le projet de loi prévoit une série de mesures visant à réduire l'impact des transports sur la santé et l'environnement.

⁴ Plan d'actions pour les mobilités actives PAMA - Fiches 01 à 15

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/toutes-fiches-plan-action-mobilites-actives-pama-telecharger>

⁵ Cf. <https://www.cerema.fr/fr/actualites/guide-decentralisation-du-stationnement-payant-voirie-mise>

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/decentralisation-du-stationnement-payant-voirie-dossier-faq>

⁶ Cf. <http://intra.dgitm.e2.rie.gouv.fr/sante-r2262.html>

⁷ Cf. <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/mobilite-sante-environnement>

Pour améliorer la qualité de l'air que nous respirons, le projet de loi permet de déployer des zones à faibles émissions (ZFE) dans les collectivités volontaires. C'est un dispositif souple qui permet aux collectivités de limiter la circulation à certains véhicules, selon les modalités de son choix : périmètre géographique, véhicules concernés, modalités journalières et horaires, etc.

Avec l'ouverture en temps réel des données des offres de mobilité, les territoires et notamment les plus défavorisés, sont accompagnés pour développer de nouveaux services de mobilité porte à porte à savoir :

- développement du covoiturage, de l'auto partage, du transport à la demande, des véhicules électriques ou hybrides ;
- déploiement des véhicules autonomes ;
- émergence des engins en libre service comme les trottinettes.

Par ailleurs, le projet de loi prévoit un nouveau plan national vélo et mobilités actives structuré en quatre axes :

- sécurisation par des règles et des infrastructures d'itinéraires cyclables continus avec notamment la création d'un fonds "mobilités actives" ;
- lutte contre le vol de vélos notamment par le marquage des vélos à la mise en vente ;
- mise en place d'un cadre incitatif adapté reconnaissant le vélo comme un mode de transport pertinent et vertueux avec notamment la mise en place d'un forfait "mobilités durables" pour inciter à la mobilité propre et/ou active dans les trajets domicile - travail du quotidien ;
- développement d'une culture vélo, notamment apprentissage précoce du déplacement autonome à vélo ;

L'annexe 3 présente les principales dispositions du projet de loi d'orientation des mobilités dans sa version au moment de la publication du rapport du GT5 en lien avec les problématiques transport, santé et environnement.

2 - Faire connaître aux collectivités territoriales, aux urbanistes et aux aménageurs les "outils" utiles à leur pratique, notamment les études d'évaluation des impacts des transports sur la santé

Si les liens entre transport, santé et environnement sont en général connus, leur prise en compte semble globalement insuffisante en l'absence d'outils adéquats. C'est pourquoi le GT5 au cours de ses travaux de 2015 à 2019 et le Haut Conseil de la santé publique, saisi le 17 juin 2016 sous l'impulsion du GT5 pour mener une étude sur l'identification des outils nécessaires à l'évaluation des impacts sur la santé dans certains documents de planification territoriale (SCoT, PLU, PDU), ont établi un état des lieux de l'existant.

Cet état des lieux a fait apparaître une variété de dispositifs⁸ dont la liste n'est pas exhaustive et dont les sources proviennent de l'OMS, du Cerema⁹, de l'Ademe, de l'Ifsttar¹⁰, de l'ANSES¹¹, de Santé publique France, de l'EHESP¹²...

⁸ Les références, l'objet et le lien de chacun de ces outils sont développés dans l'annexe 4 intitulée "Outils utiles à faire connaître aux collectivités territoriales, aux urbanistes et aux aménageurs, en particulier les études d'évaluation des impacts sur la santé".

⁹ Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

¹⁰ Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux

¹¹ Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail

L'annexe 4 présente en première partie, le recensement d'outils utiles à la pratique professionnelle réalisé par le GT5 et en seconde partie, le travail d'investigation plus approfondi et plus complet en ce qui concerne l'identification d'outils nécessaires à l'évaluation des impacts sur la santé dans les documents de planification territoriale réalisé par le Haut Conseil de la santé publique.

Ces outils se composent :

- d'outils d'évaluation : des outils d'évaluation des impacts sur la santé (EIS), des outils d'évaluation environnementale et des outils d'évaluation économique notamment des effets sanitaires liés à la pratique de la marche et du vélo
- d'études, de rapports et de recommandations : on peut citer, les trois études pilotées par le GT5 à savoir l'étude sur l'état des lieux des liens transport, santé, environnement dans les documents de planification territoriale (SCoT, PLU, PDU), l'étude sur l'état des connaissances scientifiques des liens entre la qualité de service des transports quotidiens et la santé et l'étude sur les risques et les avantages sur la santé, réels et perçus de la pratique des modes actifs. On peut aussi citer une étude sur l'exposition des cyclistes / automobilistes et les risques sanitaires associés pendant les pics de pollution ou l'étude sur les services de vélo. Au titre des rapports, on peut citer le rapport scientifique sur la sédentarité et les effets sanitaires de la pratique de l'activité physique, le rapport piétons seniors et aménagement de la voirie en milieu urbain. Au titre des recommandations, on peut relever : des recommandations d'aménagement de la voirie pour mieux accueillir les piétons âgés ou pour les aménagements et itinéraires cyclables
- des guides méthodologiques : le guide relatif à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières, le guide faire la ville dense, durable et désirable en agissant sur les formes urbaines pour répondre aux enjeux de l'étalement urbain, le guide méthodologique sur le développement du covoiturage
- des guides et fiches techniques comme par exemple les guides urbanisme et qualité de l'air, les guides agir pour un urbanisme favorable à la santé, les guides pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les documents d'urbanisme, le guide des mobilités actives au quotidien pour les collectivités territoriales ou les fiches techniques sur le plan d'action des mobilités actives
- des retours d'expérience ainsi l'ouvrage "Les contrats d'axes français à la lumière du *Transit-Oriented Development*" (TOD).

Au-delà des recherches effectuées par le GT5 sur la question des outils, le GT5 a souhaité mener une réflexion plus approfondie sur l'identification des outils disponibles en France et à l'étranger nécessaires à l'évaluation des impacts sur la santé et éventuellement des impacts économiques associés dans les documents de planification territoriale suivants : schémas de cohérence territoriale (SCoT), plans locaux d'urbanisme (PLU) et plans de déplacements urbains (PDU). Le Haut Conseil de la santé publique (HCSP) a donc été saisi en juin 2016 par le directeur général de la santé, le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer et le directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature. Le HCSP a publié¹³ son rapport définitif en juin 2018 intitulé : "Pour une meilleure intégration de la santé dans les documents de planification territoriale". Préalablement, le rapport destiné aux décideurs nationaux et locaux dans les politiques urbaines et environnementales a été soumis à la consultation du public pour enrichir cette réflexion.

¹²Ecole des Hautes Etudes en Santé Publique

¹³ Cf. <https://www.hcsp.fr/explore.cgi/avisrapportsdomaine?clefr=638>

Le rapport du HCSP présente trois démarches d'évaluation dont la plus importante pour nos préoccupations est la première :

- les évaluations d'impacts sur la santé (EIS) ;
- l'évaluation environnementale stratégique (EES) ;
- l'approche environnementale de l'urbanisme (AEU2).

Les EIS sont une démarche d'évaluation anticipative, dynamique, intersectorielle et participative qui est fondée sur une approche globale de la santé via l'étude de l'ensemble des déterminants de santé. Elles permettent d'identifier, à l'aide d'informations scientifiques et contextuelles et d'outils variés, les effets potentiels sur la santé de la population et sur la distribution de ces effets, d'un projet ou d'une politique.

En complément, le rapport dresse un état des lieux critique des outils disponibles, 70 outils opérationnels, dont une trentaine pour les plus pertinents pour les SCoT, PLU et PDU. Il propose des outils à mettre en place, donne des exemples concrets et précise les modalités d'utilisation de ces outils dans les documents de planification territoriale retenus. Les propositions sont hiérarchisées en fonction de leur utilité et pertinence pour la prise de décision dans l'élaboration ou la révision des documents de planification concernés.

Enfin, le HCSP formule des recommandations afin de renforcer la prise en compte des enjeux de santé et des enjeux économiques associés dans les dispositifs de planification locale. Les recommandations se déclinent en recommandations structurantes (priorité 1) et recommandations stratégiques (priorité 2) (Cf. annexe 4 - 2ème partie, synthèse du HCSP reproduite et notamment p.2). Dans les recommandations structurantes, le HCSP préconise notamment d'adapter le code de l'urbanisme de manière à prendre systématiquement en compte la santé, au même titre que l'environnement. Si la direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages (DHUP)¹⁴ de la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN) approuve les objectifs visés et le besoin de mieux sensibiliser les élus et bureaux d'études sur la déclinaison des documents d'urbanisme, elle émet la réserve suivante : "les obligations inscrites dans le code de l'urbanisme n'ont pas toujours les effets visés et risquent d'introduire de la complexité et de la fragilité juridique sans apporter de réponses efficaces". C'est pourquoi, la DHUP préfèrerait, dans un premier temps, centrer son action sur un accompagnement des collectivités qui s'inscrit dans une démarche de clarification des documents d'urbanisme et d'évolution des PLUi vers une meilleure prise en compte des objectifs environnementaux.

3 - Promouvoir des actions de sensibilisation à la santé auprès des professionnels et de la population

Ce troisième axe se nourrit des deux précédents.

L'annexe 5 présente une fiche réalisée par le GT5 qui a pour objet d'inciter les partenaires régionaux en charge de l'élaboration des PRSE3 à mener des actions transports, santé et environnement au regard des nombreux bénéfices pour la santé et l'environnement des transports actifs (amélioration de la qualité de l'air, réduction du bruit et des gaz à effet de serre, accroissement de l'activité physique...). Cette fiche s'appuie sur des exemples d'actions déjà mis en œuvre et/ou inscrits dans des plans d'actions précédents (PRSE2...) ou d'autres dispositifs (contrats

¹⁴ Sous direction de la qualité de vie / Bureau de la planification urbaine et rurale et du cadre de vie

locaux de santé...). Cette fiche a été transmise aux réseaux des ARS et des DREAL et figure également sur les sites dédiés.

La promotion des actions de sensibilisation à la santé envers les professionnels s'inscrit dans une démarche de coopération étroite avec le programme pan européen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE TSE - THE PEP en anglais) de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE ONU) et le bureau régional pour l'Europe de l'OMS, auquel ont adhéré 56 Etats dont la France. Ce programme a pour objectif de mieux intégrer les problématiques de santé et d'environnement dans les politiques de mobilité en faisant connaître et en diffusant ses productions et également en faisant participer des représentants des territoires à des réunions, symposiums ou ateliers organisés dans ce cadre. Ainsi en 2016, la ville de Paris a témoigné au siège des Nations Unies à Genève sur sa politique de lutte contre la pollution.

Conclusion

Le PNSE3 arrivant à échéance en décembre 2019, les groupes de travail du PNSE3 doivent proposer au Groupe Santé Environnement leurs recommandations pour l'élaboration du futur PNSE4.

Par ailleurs, le ministre de la transition écologique et solidaire et la ministre des solidarités et de la santé ont défini les premiers éléments de cadrage lors des **Rencontres Nationales Santé Environnement**¹⁵ qui ont eu lieu les 14 et 15 janvier 2019 à Bordeaux. Les travaux du PNSE4 intitulé "Mon environnement, ma santé"¹⁶ seront conduits durant l'année 2019 par le Groupe Santé environnement (GSE)¹⁷ et s'articuleront autour de 4 axes :

- Axe 1 : Mieux connaître l'exposome - Ce concept conduit à ce que toutes les sources de pollution ou d'exposition soient prises en compte dans l'optique d'une approche globalisée
- Axe 2 : M'informer, me former
- Axe 3 : Réduire les expositions environnementales affectant ma santé
- Axe 4 : Démultiplier les actions au cœur des territoires ;

Une fiche sur la méthodologie d'élaboration du PNSE4 a été validée par RIM dématérialisée par les deux ministres (écologie et santé) et présentée par les pilotes du PNSE, la DGS et la DGPR, lors de la réunion du GSE le 21 mars 2019. Cette note présente notamment les 6 groupes de travail de préfiguration (GT), le calendrier et la procédure à suivre jusqu'à la publication du plan fin 2019 début 2020.

Les GT de préfiguration du PNSE4 sont les suivants :

- GT1 : Exposome (axe 1)
- GT2 : Formation/information (axe 2)
- GT3 : Indicateurs / accès aux données (axe 3)
- GT4 : Actions pour la réduction des expositions environnementales (axe 3)
- GT5 : Air intérieur (axe 3)
- GT6 : Boîte à outils (cible : collectivités) (axe 4)

¹⁵ <https://www.rencontres-nationales-sante-environnement-2019.fr/>

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/rencontres-nationales-sante-environnement-diagnostic-sante>

¹⁶ https://solidarites-sante.gouv.fr/IMG/pdf/cp_mtes_mss_-_sante_environnement_et_perturbateurs_endocriniens-2.pdf

¹⁷ Le GSE réunit des représentants des cinq collèges du Grenelle, auxquels s'ajoutent des personnalités qualifiées et des professionnels du système de santé. Il est chargé de suivre et d'orienter les actions du PNSE tant au niveau national que régional.

Les recommandations du GT5 du PNSE3 pour le futur PNSE4 sont les suivantes :

1) Impulser la recherche et améliorer les connaissances

- Définir, structurer, financer et suivre des actions de recherche en transport santé environnement
- Etudier l'impact de la logistique urbaine sur la santé et l'environnement et les pistes pour limiter ces impacts

2) Former, informer, sensibiliser

- Recenser et élaborer des programmes de formation, information, communication, sensibilisation sur les liens entre les transports, la santé et l'environnement à destination des acteurs de l'aménagement et des transports
- Systématiser la valorisation et la promotion des documents de synthèse produits sur la thématique transport/santé/environnement, en particulier à l'usage des territoires
- Promouvoir :
 - en fonction des résultats d'évaluation en transport, santé, environnement les mobilités actives
 - les réductions de vitesse qui permettent la coexistence apaisée sur les voiries publiques des modes motorisés et des modes de déplacement non motorisés
 - l'usage des transports en commun et le développement des services de mobilités servicielles (concept du MAAS, pour Mobility As A Service)
 - le covoiturage
 - une logistique urbaine durable

3) Définir, mettre en œuvre, évaluer des leviers d'action réglementaires ou volontaires

- Poursuivre le travail de recensement et de promotion des outils et des méthodes destinés aux professionnels chargés de la conception et de la réalisation de politiques portant sur les domaines des transports, de la santé et l'environnement
- Elaborer des recommandations méthodologiques pour la prise en compte des problématiques transport, santé, environnement dans les PDU¹⁸, PLU¹⁹ et SCoT²⁰
- Etudier les liens transports santé dans les SRADDET²¹
- Expérimenter une EIS²² à l'échelle d'un PDU, d'un PLU et d'un SCoT
- Développer des outils d'évaluation transports santé des PDU, PLU et SCoT
- Evaluer sous l'angle santé et environnement les politiques de modération de la vitesse
- Evaluer les effets sous l'angle santé et environnement des modifications réglementaires introduites dans le code de la route
- Evaluer la mise en place d'incitations pour l'usage du vélo ou du vélo à assistance électrique

¹⁸ Plan de déplacements urbains

¹⁹ Plan local d'urbanisme

²⁰ Schéma de cohérence territoriale

²¹ Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

²² Evaluation des impacts sur la santé

- Intégrer le critère santé environnement dans l'évaluation des politiques publiques

4) Organiser la gouvernance

- Garantir au sein des instances du PNSE4 une représentation des services déconcentrés de l'Etat (DREAL, ARS) leur permettant une prise en compte adaptée des leviers d'action législatifs et réglementaires existants

Annexe 1 - Composition du Groupe "Santé Transports" (GT5) du PNSE3 ou comité de suivi des actions transports 2015-2019

Président : MALER Philippe	Ministère en charge du développement durable / CGEDD
Membres	
ETINEAU Claire / GOUMENT Pascal	CFTC
LEVY Patrick	UIC
LOPES D'AZEVEDO Stéphanie	UTP
BARD Denis	SFSE
LASSMAN-TRAPPIER Anne	France Nature Environnement FNE
VOISIN Denis/ LEBRETON Amandine	Fondation Nicolas HULOT FNH
JARDINIER Laurent / CARIOU Sophie / DARRY Steve / OLN Y Xavier / BADIN Anne-Laure / HIRON Benoît / JOUANNOT Thomas	Cerema
TREMEAC Yann	ADEME
PAPON Francis	Ifsttar
ROUE-LEGALL Anne	EHESP
ANCELLIN Raphaëlle / LASSERRE Andréa	INCA
ORMSBY Jean Nicolas / PERNELET-JOLY Valérie	ANSES
LABORIE Anne	Atmo France
SOUBESTE Jean-Marc	Mairie de La Rochelle
CUNY Damien	Université Lille
BULTEAU Julie	Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines
GIGUELAY Anne / GOTTAR Aurélie / ROCHE Elisabeth / PAUL Caroline / FIORI Marie / LOYER Stéphanie / BAUDAS Léa / GIRARD Delphine	Ministère en charge de la santé / DGS
SHEARER Emmanuel / D'AURIA Mélanie	Ministère de l'intérieur / DSR
STREBELLE Xavier / FECHNER Lise / CANDIA Fabrice / HILLION Emilie /	Ministère en charge du développement durable / DGPR
TARDIVO Bénédicte / MICHELOT Nicolas	Ministère en charge de l'environnement / DGEC
MASTAIN Olivier/ SOULIER Anne-Marie / CHAMOUTON Sandrine / PETITGAS-HUET Dominique / MANTZIARAS-CONREAUX Laetitia / Olivier COMPAGNET	Ministère en charge de l'environnement / DGALN
MOULIN Lionel	Ministère en charge du développement durable / CGDD
LEBRUN Dominique / BANOUN Sylvie / TOULOUSE Pierre	Ministère en charge du développement durable / CGEDD / CIDUV
DUMONTIER Arnaud	Ministère en charge du développement durable / CGEDD / AQST
BONNEAU Eve-Marie	Ministère de l'économie et des finances / DGE
QUEVAL Eddy / NEERMUL Keshav	Ministère en charge du travail / DGT
BRIAND Olivier / FAIVRE Franck	Ministère en charge de l'agriculture / DGAL
DELACHE Xavier / ASCONCHILO Nadine / GAVAUD Olivier / Annette GOGNEAU / FERNANDEZ Julien / SUSBIELLE Nora / KAVAJ Alexandre / BIHOREAU Marie-Christine / BAABA Yasmina	Ministère en charge des transports / DGITM

Annexe 2 - Volet transports du 3ème Plan National Santé Environnement

- **Action 1 : prendre en compte la problématique santé environnement dans les documents de planification territoriale relatifs aux déplacements (voyageurs et marchandises) ainsi qu'à l'urbanisme et au logement**

Sous action 1.1 : dresser un état des lieux des liens transport santé environnement dans les principaux documents de planification et schémas locaux ainsi que dans les évaluations environnementales associées.

Sous action 1.2 : établir un état des lieux synthétique des objectifs / actions présents dans tout ou partie des documents de planification territoriale ayant trait conjointement aux transports, à l'environnement et à la santé ; cet état des lieux portera également sur la gouvernance des actions identifiées et les évaluations environnementales.

Sous action 1.3 : identifier les facteurs pouvant faciliter ou freiner l'intégration des actions du PNSE et des PRSE dans ces plans, ainsi que leur mise en oeuvre opérationnelle.

Sous action 1.4 : proposer des outils méthodologiques et de modes de gouvernance permettant de faciliter l'intégration des objectifs et actions du PNSE et des PRSE dans les documents de planification territoriale thématiques (ex : plans de protection de l'atmosphère (PPA)) ou urbanistiques (plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUI) en particulier, qui ont vocation à faire la synthèse sur le territoire), les méthodes de consultation du public et les évaluations environnementales.

Sous action 1.5 : dresser un état des lieux des besoins d'outils nécessaires à l'évaluation des impacts sur la santé au niveau des territoires.

Sous action 1.6 : évaluer les besoins d'outils et de proposer des outils méthodologiques et des modes de gouvernance pour améliorer la prise en compte de ces liens dans les plans et schémas pertinents.

Sous action 1.7 : développer ces outils de diagnostic qui couvriront le transport de personnes et de marchandises.

Sous action 1.8 : développer des actions de formation / information / communication à l'égard notamment des élus locaux, des usagers des transports, des professionnels de santé et des urbanistes sur ces thèmes.

Sous action 1.9 : inciter et de valoriser des démarches volontaires engagées localement pour une logistique durable en ville au regard de principes et objectifs présentés au sein d'un cadre national pour des chartes de logistique urbaine durable dont la rédaction résulte du plan d'urgence pour la qualité de l'air et illustre la mobilisation des acteurs économiques et territoriaux autour d'enjeux de logistique durable.

- **Action 2 : promouvoir les mobilités actives, évaluer et valoriser leurs effets sur la santé et l'environnement**

Plan initial

Sous action 2.1 : dresser un état des lieux des connaissances sur les effets sur la santé et l'environnement liés à la pratique des mobilités actives (publications scientifiques françaises, européennes et internationales notamment sur des expérimentations, études bénéfiques / risques, approches médico-économiques avec l'organisation urbaine (urbanisme favorable aux courtes distances, densification urbaine), marchabilité, cyclabilité avec production de recommandations.

Sous action 2.2 : rappeler le cadre législatif et réglementaire existant (infrastructures dédiées au vélo : places de parking, voies réservées).

Sous action 2.3 : assurer le suivi des mesures du PAMA et évaluer les impacts sur la santé de ces mesures.

Sous action 2.4 : valoriser et identifier les bonnes pratiques (+étranger) et les faire connaître.

Sous action 2.5 : faire le lien entre le bilan bénéfiques / risques perçu par les usagers et l'attractivité des mobilités actives.

Sous action 2.6 : élaborer des guides méthodologiques : plans piétons, vélos.

Sous action 2.7 : communiquer sur les effets sur la santé et environnement.

Nouvelle version suite à la décision du comité de pilotage réuni le 31 mars 2017

Chapitre 1 : Dresser un état des lieux des connaissances sur les liens entre modes actifs et santé

Sous action 2.1 - connaissance des effets sur la santé et l'environnement liés à la pratique des mobilités actives

Sous action 2.2 - faire le lien entre le bilan bénéfiques / risques perçu par les usagers et l'attractivité des mobilités actives

Chapitre 2 : Dresser un état des lieux des actions menées qui devraient être valorisées dans le PNSE

Sous action 2.3 - rappeler le cadre législatif et réglementaire existant (infrastructures dédiées au vélo : places de parking, voies réservées)

Sous action 2.4 - assurer le suivi des mesures du plan d'actions des mobilités actives PAMA et évaluer les impacts sur la santé de ces mesures

Sous action 2.5 - valoriser et identifier les bonnes pratiques (+étranger) et les faire connaître

Sous action 2.6 - élaborer des guides méthodologiques : plans piétons, vélos

Sous action 2.7 - communiquer sur les effets sur la santé et environnement

- **Action 3 : améliorer la connaissance des impacts sur la santé de la qualité des transports quotidiens (fiabilité, perception)**

Sous action 3.1 : dresser un état de la connaissance scientifique.

Sous action 3.2 : examiner les actions ayant donné lieu à évaluations transférables.

Sous action 3.3 : élaborer un document méthodologique à partir de l'état de l'art.

Sous action 3.4 : élaborer un programme coordonné d'études et de recherches.

Sous action 3.5 : former, informer et communiquer en utilisant les éléments d'accidentologie de la sécurité routière. Un volet formation des conducteurs avec l'éco conduite en lien avec la qualité de l'air doit être développé.

Annexe 3 - Principales dispositions du projet de loi d'orientation des mobilités en lien avec les problématiques transport, santé, environnement²³

L'AMBITION



La **LOI MOBILITÉS** engage une transformation profonde, pour répondre à un impératif fixé par le Président de la République : **améliorer concrètement la mobilité au quotidien, de tous les citoyens et dans tous les territoires, grâce à des solutions de transports + efficaces + propres + accessibles.**

LES 4 OBJECTIFS DE LA LOI MOBILITÉS



APPORTER À TOUS ET PARTOUT DES SOLUTIONS ALTERNATIVES à la dépendance à l'usage individuel de la voiture

DÉVELOPPER L'INNOVATION ET LES NOUVELLES SOLUTIONS DE MOBILITÉ qui doivent être mises au service de tous

RÉDUIRE L'EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE DES TRANSPORTS, en réussissant la transition écologique dans notre façon de se déplacer

INVESTIR D'AVANTAGE DANS LES INFRASTRUCTURES QUI AMÉLIORENT LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

La **LOI MOBILITÉS** est pensée comme une boîte à outils à la disposition de tous les acteurs qui agissent au quotidien : opérateurs de mobilité, collectivités locales, employeurs, usagers. C'est un changement d'approche profond : l'État ne se contente plus de construire des infrastructures, il assume un rôle de facilitateur qui donne à tous les outils nécessaires pour apporter les meilleures réponses, inventer, innover et améliorer les déplacements quotidiens de nos concitoyens.

²³ Extrait de "Loi mobilités - Tout comprendre en 15 mesures clés

" https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/18191_LOM_15_mesures_12P_Pour%20BAT.pdf



1 DES SOLUTIONS ALTERNATIVES À LA VOITURE INDIVIDUELLE SUR 100% DU TERRITOIRE



ENJEU

Aujourd'hui, dans 80% de notre pays, aucune collectivité n'est pleinement chargée d'organiser la mobilité et donc d'apporter en pratique des solutions à nos concitoyens. Ce sont autant de territoires où la voiture individuelle est le seul moyen pour se déplacer au quotidien.

SOLUTION

Pour améliorer la mobilité du quotidien, la LOI MOBILITÉS va commencer par faciliter la vie des collectivités locales. En théorie, ce sont elles qui aujourd'hui ont la compétence sur les transports de proximité, mais très souvent elles ne l'exercent pas faute de solutions adaptées à proposer à leurs habitants.

La LOI MOBILITÉS simplifiera donc l'exercice de la compétence mobilité, qui ne sera plus limitée comme aujourd'hui à la mise en place de services lourds et contraignants (par exemple, des lignes régulières de bus), mais qui pourra reposer sur des solutions plus simples, plus souples, plus économiques et qui répondent mieux aux besoins des territoires ruraux : mise en place d'une plateforme de covoiturage, organisation d'un service de transport à la demande, mise à disposition de véhicules en autopartage, etc. Toute collectivité exerçant cette compétence pourra bénéficier des ressources nécessaires.

La LOI MOBILITÉS donnera les outils pour que tous les acteurs concernés travaillent mieux ensemble. La construction des solutions se fera en associant étroitement les collectivités voisines, les usagers et les employeurs, via la création de comités des partenaires. Les entreprises seront désormais mieux associées aux prises de décisions sur la mobilité et elles seront encouragées à s'impliquer pour améliorer les solutions de déplacement pour leurs salariés.

La LOI MOBILITÉS garantira également que sur chaque point du territoire une collectivité est bien chargée d'organiser la mobilité. Pour cela, les intercommunalités auront jusqu'en 2021 pour se saisir de cette compétence, et à défaut ce sera la région qui prendra le relais. Les régions, qui sont déjà compétentes pour les trains et les cars régionaux, verront leur rôle renforcé en tant qu'animateur de toutes les solutions de mobilité mises en place dans la région.

Grâce à cette compétence assurée sur 100% du territoire, ce sont tous les outils de la LOI MOBILITÉS qui pourront être déployés par les collectivités pour répondre au mieux aux besoins de leurs administrés.

En Eure-et-Loir, la communauté de communes Cœur de Beauce (51 communes, 25 000 habitants) s'est saisie de la question des transports en s'engageant dans un plan de mobilité rurale. Pour faciliter les déplacements domicile-travail et soutenir l'emploi sur le territoire, elle travaille, en lien avec l'entreprise Kuehne + Nagel, à un système de transports en commun assuré par des salariés volontaires, désireux de se former et de passer le permis D afin d'organiser un ramassage des autres salariés pour les conduire vers la zone d'activité.

À Charleville-Mézières (Ardennes), Ardennes Métropole met à disposition des habitants 32 véhicules électriques en autopartage, disponibles à des bornes en libre-service réparties dans la ville et les communes avoisinantes. C'est une solution simple, flexible et écologique pour se déplacer sur de courtes durées, sans avoir à posséder son propre véhicule.

La population du Parc naturel régional des Grands Causses (Aveyron), se concentre sur les 2 principales villes du territoire. Pour lutter contre la dépendance à la voiture et l'isolement, le syndicat mixte du Parc propose à la population un bouquet de solutions alternatives à la voiture en partenariat avec tous les établissements publics et privés : vélo, autopartage, covoiturage, autopartage, véhicules propres, etc.

CAS CONCRETS

2 UNE AUGMENTATION DE 40% DES INVESTISSEMENTS POUR AMÉLIORER LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN



ENJEU

Les investissements publics se sont concentrés pendant plusieurs décennies sur les grands projets de TGV et de liaisons entre métropoles, au détriment des transports de la vie quotidienne et d'un aménagement équilibré des territoires.

SOLUTION

L'État va accomplir un effort sans précédent d'investissement dans les transports : il y consacrera 13,4 Md€ dans le quinquennat (2019-2022), soit une hausse de plus de 40% par rapport à la période 2013-2017. Pour répondre aux besoins de nos concitoyens, les investissements iront

désormais en priorité à ce qui améliore les déplacements du quotidien plutôt qu'à de nouveaux grands projets : entretien des routes et du réseau ferroviaire, désenclavement des territoires ruraux, renforcement de l'offre de trains, transports en commun propres, etc. 51% de ces investissements seront consacrés au ferroviaire, 39% à la route. En ajoutant les 3,6 Md€ investis chaque année par SNCF Réseau, environ 3/4 des investissements dans les transports dans le quinquennat iront au ferroviaire. Ces engagements seront inscrits dans la LOI MOBILITÉS, dans le cadre d'une programmation des investissements de transports : c'est une démarche inédite où pour la 1^{re} fois, l'État inscrit dans la loi les projets sur lesquels il s'engage, pour sortir de l'accumulation de promesses non financées, être transparent et sincère avec les territoires.

3 LA PRIORITÉ À LA REMISE EN ÉTAT DE NOS RÉSEAUX ROUTIER ET FERROVIAIRE



ENJEU

L'état des réseaux routier et ferroviaire s'est progressivement dégradé ces dernières années, faute de moyens suffisants consacrés. Cela pèse sur la qualité et la fiabilité des trajets au quotidien.

SOLUTION

Avant de construire de nouvelles infrastructures, l'amélioration des transports du quotidien passe d'abord par des réseaux existants de qualité. La remise en état du réseau routier sera la première des priorités des investissements de la décennie à venir. Dès 2018, le

Gouvernement avait lancé un audit indépendant sur l'état de nos routes et augmenté les moyens dédiés de 100 M€ pour parer à l'urgence. Des moyens sans précédents seront mobilisés sur 10 ans : ils augmenteront de 31 % sur 2018-2027 par rapport à la décennie précédente et seront en hausse de 70 % sur les gros travaux de rénovation. La même logique est menée sur le réseau ferroviaire existant, dont l'état s'était aussi lentement dégradé : la réforme du système ferroviaire a confirmé une hausse de 50 % des investissements, soit 3,6 Md€ par an, consacrés en priorité à la remise à niveau du réseau existant. Enfin, les investissements pour l'entretien et la modernisation du réseau fluvial seront doublés sur 10 ans, par rapport à la dernière décennie.

4 UN PLAN SANS PRÉCÉDENT POUR DÉVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN ET DÉSENCLEVER LES TERRITOIRES



ENJEU

Des investissements essentiels n'ont pas été faits, que ce soit pour renforcer les transports en commun comme pour désenclaver tous les territoires.

SOLUTION

Au-delà de la priorité donnée à la remise à niveau des réseaux existants, la LOI MOBILITÉS portera plusieurs programmes d'investissement massif dans les transports. L'État engagera un plan inédit d'accélération du désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux. 1 Md€ sur 10 ans seront investis pour achever la réalisation d'une vingtaine d'axes routiers au cœur des territoires, des travaux souvent attendus depuis des décennies (mises à 2X2 voies, contournements de bourgs, etc.). 2,6 Md€ sur 10 ans seront aussi investis pour désaturer les grands nœuds ferroviaires, afin de multiplier le nombre de trains du quotidien autour des métropoles et dans les liaisons avec les villes moyennes. L'État consacrera également 1,2 Md€ sur 10 ans pour accompagner les collectivités dans leurs investissements dans les transports en commun, pour des déplacements plus propres et partagés.



5 LA MOBILITÉ DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP FACILITÉE



ENJEU

Pour les personnes en situation de handicap, les transports sont souvent un parcours du combattant.

SOLUTION

La LOI MOBILITÉS introduira de nouveaux outils pour faciliter leur quotidien. Leurs accompagnateurs pourront bénéficier de la gratuité ou de tarifs réduits dans les transports en commun. Toutes les informations sur l'accessibilité des transports seront systématiquement collectées et rendues publiques pour pouvoir plus facilement préparer son trajet, repérer sur des applications les itinéraires accessibles, etc. Les parkings équipés de bornes de recharge électrique devront être accessibles aux personnes à mobilité réduite pour que la mobilité propre soit à la portée de tous.



6 UN ACCOMPAGNEMENT À LA MOBILITÉ POUR TOUT DEMANDEUR D'EMPLOI



ENJEU

25 % de nos concitoyens ont déjà refusé une offre d'emploi faute de solutions de transports et près d'un employeur sur deux ne trouve pas de candidats pour la même raison.

SOLUTION

Pour faciliter l'insertion professionnelle et sociale, la **LOI MOBILITÉS** permettra d'apporter un accompagnement individualisé à tout demandeur d'emploi. Par ailleurs, les collectivités pourront financer et mettre

en œuvre des services de mobilité à caractère social ou verser des aides individuelles à la mobilité pour des publics ciblés (jeunes, seniors, demandeurs d'emploi, etc.).

CAS CONCRET

La plateforme de mobilité Wimoov en Hauts-de-France propose, en lien avec les collectivités et les acteurs de l'insertion, un accompagnement individualisé aux plus démunis des solutions pour les aider dans leur mobilité : accès aux tarifs sociaux, location de véhicules à bas prix, auto-école sociale, etc.

7 100 % DES INFORMATIONS DE MOBILITÉ ACCESSIBLES POUR UN TRAJET EN UN SEUL CLIC



ENJEU

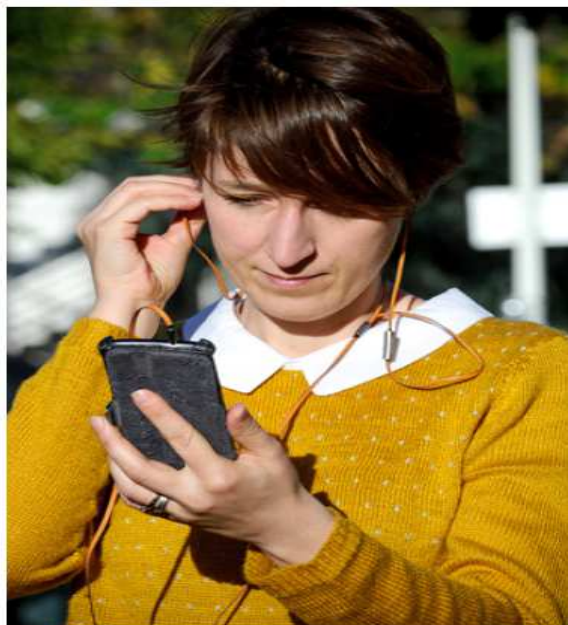
Que ce soit dans une grande ville ou à la campagne, il est souvent difficile de savoir quels sont les services de mobilité existants autour de soi.

SOLUTION

Toutes les informations sur les offres disponibles en temps réel seront rendues publiques et mises à disposition, d'ici fin 2021 au plus tard, des collectivités et des start-ups, pour développer des applications et des services innovants regroupant toutes les informations utiles pour les voyageurs : horaires des bus, véhicules en libre-service disponibles à proximité, tarifs, etc. Ces données rassemblées en une même application permettront à la fois de faciliter son trajet, de mieux connaître l'offre disponible et de combiner plusieurs solutions pour son déplacement (vélo-train-bus par exemple) avec un seul titre de transports « porte-à-porte » (appelé Mobility as a Service).

CAS CONCRET

Les collectivités en Bretagne ont mené une démarche commune en développant KorriGo, une carte qui permet avec un seul titre de transport rechargeable d'emprunter tous les transports en commun à travers la région (TER, transports urbains de Rennes, Lorient, etc.)



8 DES NAVETTES AUTONOMES EN CIRCULATION DÈS L'ANNÉE 2020



ENJEU

Dans les territoires où il y a peu de voyageurs, il n'y a souvent pas de possibilité de proposer des solutions de bus réguliers.

SOLUTION

La **LOI MOBILITÉS** créera le cadre légal pour permettre la circulation des véhicules autonomes, qui pourront être autorisés dès 2020 pour les navettes collectives et dès 2022 pour les véhicules particuliers après évolution des réglementations internationales. Les véhicules autonomes font actuellement l'objet d'expérimentations encadrées, qui doivent être élargies grâce à la loi Pacte. Les navettes autonomes apporteront demain de nouvelles solutions de mobilité, en particulier dans le monde rural, où elles seront

parfaitement adaptées au faible nombre de voyageurs. Des lignes régulières sur une courte distance pourront être assurées par des navettes autonomes, par exemple entre un centre-bourg et la gare la plus proche. Des services de transport à la demande pourront aussi être développés pour commander une navette afin de se rendre chez le médecin ou au marché.

CAS CONCRET

L'opérateur de transports publics Transdev et Renault développent depuis juin 2018 à Rouen un service expérimental de navettes autonomes circulant à la demande. Les voyageurs peuvent facilement commander un des véhicules depuis une application sur smartphone, qui vient les chercher et assurer le trajet de leur choix. La **LOI MOBILITÉS** permettra de passer des expérimentations à des services permanents.

9 UN FORFAIT MOBILITÉ DURABLE : JUSQU'À 400€/AN POUR ALLER AU TRAVAIL EN COVOITURAGE OU EN VÉLO



ENJEU

Alors que les employeurs peuvent participer aux frais de déplacement domicile-travail de leurs salariés en voiture ou en transports en commun, il n'existe pas de solution efficace pour soutenir ceux en vélo ou en covoiturage.

SOLUTION

La LOI MOBILITÉS créera un « forfait mobilité durable » : tous les employeurs privés et publics pourront contribuer aux frais de déplacement domicile-travail en covoiturage ou en vélo de leurs salariés.

Ce forfait pourra s'élever jusqu'à 400 €/an en franchise d'impôt et de cotisations sociales. Il remplacera l'indemnité kilométrique vélo mise en place jusqu'à ce jour mais dont la mise en œuvre est restée limitée, car trop complexe. Facultatif, ce forfait répond à une demande des employeurs de disposer d'un outil souple pour soutenir ces modes vertueux. L'État souhaite aussi montrer l'exemple, et généralisera la mise en place du forfait mobilité durable pour tous ses agents d'ici 2020, à hauteur de 200 €/an.

10 UN PLAN POUR DÉVELOPPER LE COVOITURAGE



ENJEU

Le covoiturage est une solution efficace dans les déplacements du quotidien : bon pour partager les frais, bon pour la planète, bon pour réduire les embouteillages. Mais les collectivités et les employeurs manquent d'outils pour l'encourager.

SOLUTION

Ce mode de transport doit être collectivement soutenu : la LOI MOBILITÉS permettra aux collectivités de subventionner les offres de covoiturage pour les rendre encore plus attractives et en faire une solution à part entière. La création du forfait mobilité durable sera aussi un outil

inédit pour encourager son usage au quotidien. La LOI MOBILITÉS donnera aussi la possibilité de mettre en place sur les grands axes (périphériques, autoroutes, etc.) des voies réservées au covoiturage ou aux véhicules les moins polluants. Pour ceux qui ont besoin chaque matin de rejoindre les grandes villes pour aller au travail, les voies réservées aux covoitureurs permettront de leur éviter les embouteillages.

CAS CONCRET

L'État et la Région Ile-de-France mènent actuellement une expérimentation à Colombes, sur l'A86, d'un dispositif permettant la mise en place de voies réservées au covoiturage.

11 UN PLAN VÉLO POUR TRIPLER SA PART DANS LES DÉPLACEMENTS D'ICI 2024



ENJEU

Seulement 3% des déplacements du quotidien se font à vélo, alors que 70% des trajets domicile-travail font moins de 5km. La France est au 25^e rang de l'Union européenne pour l'usage du vélo...

SOLUTION

Le vélo est une solution à la fois propre et pas chère, il doit devenir un mode de déplacement à part entière. Le **Plan vélo présenté par le Gouvernement en septembre 2018, inédit par son ampleur, sera traduit dans la LOI MOBILITÉS**. Il ambitionne de lever tous les freins qui en limitent l'usage : création d'un fonds vélo de 350M€ pour lutter contre les ruptures de pistes cyclables et assurer la sécurité de tous les usagers, généralisation progressive du marquage des vélos et de parkings sécurisés pour lutter contre le vol et le recel, création d'un forfait mobilité durable jusqu'à 400€ par an pour encourager le recours au vélo dans les trajets domicile-travail, développement de l'apprentissage et d'une culture vélo à l'école pour permettre aux jeunes générations d'intégrer ce mode de déplacement doux dans leurs pratiques.

12 UN NOUVEAU CADRE POUR LES SOLUTIONS EN LIBRE-SERVICE



ENJEU

Le développement des offres en libre-service a bouleversé l'espace urbain, sans que les collectivités n'aient de réelle possibilité d'agir.

SOLUTION

Les nouvelles offres en libre-service (voitures électriques, vélos, trottinettes, ...) apportent des solutions supplémentaires de mobilité. Leur développement doit se faire dans l'intérêt de tous. Or aujourd'hui, il n'existe aucun cadre pour organiser ces offres, et les collectivités sont démunies pour faire respecter des règles minimums. Avec la **LOI MOBILITÉS**, elles pourront instaurer un « cahier des charges », fixant aux opérateurs des

critères à respecter : information aux usagers sur les règles de stationnement, respect des piétons, entretien des appareils et retrait des engins hors d'usage, etc. La loi MOBILITÉS entend plus globalement permettre le développement régulé de l'économie des plateformes dans le respect des droits des travailleurs et de l'environnement. Elle apportera aussi de nouvelles mesures de sécurité routière pour protéger les usagers.

CAS CONCRET

Confrontée à la prolifération des nouvelles offres de vélos et trottinettes en libre-service, la **Métropole de Bordeaux** travaille avec les nouveaux opérateurs pour mettre en place une « charte de bonnes pratiques ». Cette méthode sera confortée en lui donnant une base juridique grâce à la **LOI MOBILITÉS**.

13 LE DÉPLOIEMENT DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE FACILITÉ GRÂCE AUX BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUES



ENJEU

Le manque de prises de recharge électrique est un frein au développement des véhicules électriques.

SOLUTION

Pour rendre cette solution propre et économique accessible au plus grand nombre, la **LOI MOBILITÉS rendra obligatoire le prééquipement de bornes de recharge électrique dans tous les parkings de plus de dix places des bâtiments neufs ou rénovés**, et l'équipement de tous

les parkings de plus de 20 places des bâtiments non résidentiels d'ici 2025. Le droit à la prise, qui permet à un citoyen résidant en logement collectif de faire installer, à ses frais, une borne de recharge individuelle dans son parking, sera simplifié et étendu aux parkings extérieurs. Le coût d'installation des bornes de recharge électrique ouvertes au public, notamment sur notre réseau routier, sera drastiquement réduit grâce à une prise en charge des coûts de raccordement au réseau qui pourra passer de 40% à 75%.

14 LE DÉPLOIEMENT DE ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS POUR UN AIR PLUS RESPIRABLE



ENJEU

De nombreuses grandes villes font l'objet de dépassements réguliers des seuils de pollution atmosphérique, ce qui met la santé en danger et pèse sur la qualité de vie.

SOLUTION

Pour améliorer la qualité de l'air que nous respirons, la LOI MOBILITÉS permettra de déployer des zones à faibles émissions (ZFE) dans les collectivités volontaires. C'est un dispositif souple qui permet aux collectivités de limiter la circulation à certains véhicules, selon les modalités de son choix : périmètre géographique, véhicules concernés, modalités journalières et horaires, etc. Les ZFE ont déjà fait leurs preuves : il en existe plus de 220 en Europe, mais seulement 3 en France à ce jour. Après que le Gouvernement ait lancé un appel aux territoires les plus concernés par les enjeux de pollution atmosphérique, 15 collectivités se sont engagées le

8 octobre 2018 à mettre en place ou renforcer une zone à faibles émissions d'ici 2020. Avec la LOI MOBILITÉS, toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants seront amenées à étudier la faisabilité de cette solution. Le Gouvernement s'engage de son côté à mettre en place les conditions réglementaires et juridiques nécessaires au déploiement efficace de ces zones.

CAS CONCRETS

Les 15 métropoles engagées dans une démarche de mise en place d'une zone à faibles émissions sont : Métropole Aix-Marseille-Provence, Clermont Auvergne Métropole, Fort-de-France, Grenoble-Alpes Métropole, Grand Lyon, Montpellier Méditerranée Métropole, Métropole Nice Côte d'Azur, Paris, Métropole du Grand Paris, Grand Reims, Métropole Rouen Normandie, Saint-Etienne Métropole, Eurométropole de Strasbourg, Métropole Toulon Provence Méditerranée, et Toulouse Métropole.

15 LE PERMIS DE CONDUIRE MOINS CHER ET PLUS RAPIDE



ENJEU

L'accès au permis de conduire est à la fois plus long et plus cher que dans d'autres pays. C'est un frein majeur à la mobilité, en particulier des jeunes.

SOLUTION

Il s'agit d'un enjeu porté depuis longtemps par le Président de la République, bien avant son élection. Afin de préparer cette réforme, une mission parlementaire a

été lancée en août 2018 et rendra ses préconisations d'ici la fin de l'année. Elle contribuera aux travaux du Gouvernement, qui présentera cette réforme début 2019. Les dispositions législatives nécessaires seront intégrées au projet de LOI MOBILITÉS.

Annexe 4 - Outils utiles à faire connaître aux collectivités territoriales, urbanistes et aménageurs, notamment les études d'évaluation des impacts sur la santé

1^{ère} partie : Outils recensés par le GT5 au cours de ses travaux²⁴ intégrant des problématiques de santé et d'environnement dans les transports

- Outils d'évaluation

Evaluation des impacts sur la santé (EIS)

Date	Depuis 1999 ²⁵
Site	http://inpes.santepubliquefrance.fr/CFESBases/catalogue/pdf/1670.pdf http://inpes.santepubliquefrance.fr/evaluation-impact-en-sante/default.asp https://www.nouvelle-aquitaine.ars.sante.fr/evaluation-dimpact-sur-la-sante-eis
Objet	L'EIS est un outil d'aide à la décision qui relève d'une démarche initiée par l'OMS qui doit se généraliser. Il s'agit d'un ensemble de procédures, méthodes et outils qui visent à identifier, avant sa mise en place, les impacts positifs ou négatifs d'une politique ou d'un programme sur la santé de la population.
Particularité	L'EIS produit des recommandations à l'adresse des décideurs pour infléchir le projet ou le programme dans le sens d'une augmentation des impacts positifs et d'une diminution des impacts négatifs prédictibles. L'EIS est axée sur la participation citoyenne au même titre que celle des experts scientifiques. Elle est également axée sur l'équité et la réduction des inégalités sociales de santé car elle étudie les conséquences sanitaires potentielles différenciées entre les groupes sociaux et notamment les groupes vulnérables en termes d'âge, de genre, de statut socio-économique...

AirQ+ logiciel pour l'évaluation des risques pour la santé liés à la pollution de l'air de l'OMS

Date	2018
Site	http://www.euro.who.int/fr/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution
Objet	Le logiciel AirQ+ de l'OMS effectue des calculs qui permettent de quantifier les effets de l'exposition à la pollution atmosphérique sur la santé, y compris des estimations de la réduction de l'espérance de vie. AirQ+ estime : - les effets des changements à court terme des niveaux de pollution atmosphérique (d'après les estimations des risques issues d'études de séries chronologiques) ; - les effets des expositions à long terme (en utilisant les tables de survie et à l'aide d'une approche fondée sur les estimations de risques issues d'études de cohortes).
Particularité	Pour chaque combinaison polluant/indicateur sanitaire/type d'exposition, la documentation AirQ+ fournit des exemples d'utilisation du logiciel.

²⁴ L'étude faite par le GT5 correspond à un champs de compétences plus large que celui du Haut Conseil de la santé publique (Cf. 2^{ème} partie de l'Annexe 4) qui, dans son étude, identifie les outils nécessaires à l'évaluation des impacts sur la santé dans les documents de planification territoriale (SCoT, PLU, PDU).

²⁵ *Consensus de Göteborg 1999 - concertation internationale menée sous l'égide de l'Organisation mondiale de la santé - l'EIS est une « une combinaison de procédures, de méthodes et d'outils par lesquels une politique, un programme ou une stratégie peuvent être évalués au regard de leurs effets potentiels sur la santé de la population et en fonction de la dissémination de ces effets dans la population. Il s'agit d'un processus multidisciplinaire structuré par lequel une politique ou un projet sont analysés afin de déterminer leurs effets potentiels sur la santé. ».*

Outil d'évaluation environnementale DEEM - Diagnostic Energie Emissions des Mobilités du Cerema

Date	2017
Site	https://www.cerema.fr/fr/actualites/deem-diagnostic-energie-emissions-mobilites
Titre	Diagnostic Energie Emissions des Mobilités - principes méthodologiques
Objet	Le Cerema a développé en partenariat avec l'ADEME et l'Ifsttar un outil harmonisé de calcul des consommations énergétiques, des émissions de polluants locaux et de gaz à effet de serre pour l'ensemble des trafics sur un territoire urbain. La démarche DEEM s'inscrit dans le développement d'outils d'évaluation environnementale de niveau stratégique. Ces estimations peuvent contribuer à l'élaboration notamment des PDU, PLUi, SCoT en favorisant la diffusion de données pédagogiques sur l'impact des mobilités quotidiennes et en aidant les politiques publiques à cibler les bons leviers d'actions.
Particularité	Le DEEM se positionne comme une démarche complémentaire aux inventaires territoriaux des émissions atmosphériques estimées par les Associations de Surveillance de la Qualité de l'Air. Le DEEM n'a pas vocation à être un outil de suivi annuel des émissions liées aux mobilités ou un outil de mesure de la qualité de l'air. Les données DEEM peuvent être utilisées dans des études spécifiques sur la prospective, l'établissement de Zone à Faibles Emissions, la vulnérabilité énergétique des ménages.

Présentation d'un outil régional d'identification et de hiérarchisation de l'exposition du territoire aux nuisances air et bruit - Plateforme ORHANE - Observatoire régional Harmonisé Auvergne-Rhône-Alpes des Nuisances Environnementales du Cerema

Date	2016
Site	http://www.orhane.fr/plus.php
Objet	C'est un outil régional d'identification et de hiérarchisation des Points Noirs Environnementaux liés aux nuisances Air et Bruit. L'outil pourra accompagner l'élaboration et le suivi de plans réglementaires régionaux et locaux de planification (SRADDET, PCAET, PDU, PLUi) ou contribuer aux projets d'urbanisation et d'aménagement du territoire et également accompagner de futures études sanitaires. ORHANE permet aux collectivités de répondre plus facilement aux exigences européennes, en particulier pour les cartes stratégiques du bruit (Directive 2002/49/CE)

Outil d'évaluation au service de l'amélioration de la qualité de l'air et de la promotion des modes actifs dit « Motiv'air » de l'ADEME

Date	2015
Site	http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/MOTIV_AIR_ADEME_CNFPPT_2015_vf_cle067cf1.pdf Il devrait être bientôt hébergé par le site de l'université de Cergy.
Objet	Cet outil a pour objectif principal de construire avec les collectivités territoriales participantes un outil simple permettant l'évaluation des bénéfices et des risques des politiques favorisant les transports actifs pour améliorer la qualité de l'air.

Outil d'évaluation économique des effets sanitaires liés à la pratique de la marche et du vélo
dit « HEAT » (*Health Economic Assessment Tool*) de l'OMS

Date	Publié en 2007 lancé en 2009, Version <i>HEAT 4.1 2017</i>
Site	<p>https://www.heatwalkingcycling.org/#homepage En anglais - Une traduction en français du site Internet HEAT de l'OMS est actuellement en cours de réalisation.</p> <p>http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/activities/guidance-and-tools/health-economic-assessment-tool-heat-for-cycling-and-walking http://www.villes-sante.com/thematiques/heat/ (en français) Application de l'outil d'évaluation économique des effets sanitaires liés aux mobilités actives (HEAT) en France Etapas pour réussir par le Réseau français des villes santé (RFVS) de l'OMS http://social-sante.gouv.fr/IMG/pdf/03brochure_pvsoutil_heat_marsv2.pdf</p>
Objet	<p>L'outil, disponible gratuitement en ligne, permet d'évaluer économiquement les bienfaits pour la santé de la pratique de la marche ou du vélo quelle que soit la finalité de ce déplacement (trajet entre domicile travail, domicile loisirs...).</p> <p>A partir des chiffres de surmortalité imputables à l'inactivité physique, à la sédentarité et aux émissions de polluants automobile, il estime par différence le nombre de vies qui pourraient être épargnées par la pratique de la marche ou du vélo (mobilités actives) et le multiplie par la valeur tutélaire de la vie humaine, qui constitue une estimation de la valeur de la vie.</p> <p>Une collectivité peut utiliser HEAT pour, par exemple, comparer plusieurs scénarios de développement de la marche et du vélo ou disposer d'arguments sanitaires et économiques pour un projet d'aménagement en faveur de ces modes.</p>
Particularité	<p>En France, le RFVS a expérimenté cet outil avec l'appui de trois collectivités Nantes, Nancy, Grenoble mais, il a été rarement utilisé à l'échelle d'une commune.</p> <p>Il présente plusieurs possibilités pour les collectivités locales :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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).

• **Etudes, rapports, recommandations**

Document de synthèse sur l'état des lieux des liens transport, santé, environnement dans les principaux documents de planification territoriale (SCoT, PLU, PDU) et les évaluations environnementales associées du Cerema²⁶

Date	2019
Publication	Cf. site Intranet de la DGITM http://intra.dgitm.e2.rie.gouv.fr/sante-r2262.html A venir sur le site du Cerema
Titre	Document de synthèse Etat des lieux des liens transport, santé, environnement dans les principaux documents de planification territoriale et les évaluations environnementales associées
Objet	Cette étude a été réalisée dans le cadre des travaux suivis par le GT5 du PNSE3. Le PDU apparaît comme le seul document doté par la loi d'un objectif de protection

²⁶ Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

	<p>de la santé.</p> <p>Tout comme les SCoT et PLU, le PDU comporte peu d'éléments sur l'état de santé des populations. Les objectifs sanitaires ne sont pas quantifiés sauf à travers l'atteinte de seuils de polluants ou la promotion des mobilités actives.</p> <p>Les évaluations environnementales de ces plans permettent cependant de mesurer les effets notables probables sur l'environnement et la santé humaine.</p>
--	---

Document de synthèse sur l'état de la connaissance scientifique des liens entre la qualité de service des transports quotidiens et la santé du Cerema

Date	2019
Publication	Cf. site Intranet de la DGITM http://intra.dgitm.e2.rie.gouv.fr/sante-r2262.html <i>A venir sur le site du Cerema</i>
Titre	Document de synthèse Etat de la connaissance scientifique des impacts sur la santé de la qualité des services de transports (au sens des attributs que sont le confort, la fiabilité, l'information et la perception des situations de transports au quotidien)
Objet	Cette étude bibliographique a été réalisée dans le cadre des travaux suivis par le GT5 du PNSE3. Les qualités et caractéristiques des transports quotidiens (transports collectifs et voiture particulière notamment) ont une influence sur l'environnement des populations et la santé publique, que ce soit directement par les conditions mêmes dans lesquelles s'effectuent ces déplacements (stress, fatigue, situations dégradées de transport, ...) ou indirectement par la mauvaise image qu'ont les modes de transport alternatifs à la voiture particulière (marche, vélo, transports collectifs...) qui en freine le développement.

Revue de littérature sur les risques et les avantages sur la santé, réels et perçus de la pratique des modes actifs de l'Ifsttar²⁷

Date	2018
Publication	Cf. site Intranet de la DGITM http://intra.dgitm.e2.rie.gouv.fr/sante-r2262.html
Titre	Revue de littérature sur les risques et les avantages sur la santé, réels et perçus de la pratique des modes actifs
Objet	Cette étude bibliographique a été réalisée dans le cadre des travaux suivis par le GT5 du PNSE3. Elle vise à recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur la perception des avantages et des risques liés à pratique des modes actifs pour établir un lien entre le bilan bénéfiques/risques perçu par les usagers et l'attractivité des mobilités actives.
Particularité	Cette étude fait la synthèse de plus de 200 références sur les risques et les avantages de la pratique des modes actifs, réels et perçus, en détaillant les facteurs individuels et les facteurs d'environnement. Elle démontre que la question de la perception des avantages est très peu documentée et que ce déficit est encore plus grand pour la marche que pour le vélo.

Enquête pour réaliser un bilan sur l'indemnité kilométrique vélo 2018 deux ans après sa mise en œuvre du Club des villes & territoires cyclables

Date	Juin 2018
Publication	Cf. http://www.villes-cyclables.org/?titre=l-indemnite-kilometrique-velo-deux-ans-

²⁷ Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux

	apres-sa-mise-en-oeuvre&mode=observatoire-mobilite-actives-enquete-club&id=7363
Titre	l'IKV, l'indemnité kilométrique vélo, deux ans après sa mise en œuvre - Enquête qualitative
Objet	Cette enquête a été réalisée auprès de 66 entreprises ayant mis en place l'IKV

Etude d'évaluation des services vélo de l'ADEME

Date	Septembre 2016
Site	https://www.ademe.fr/etude-devaluation-services-velos
Titre	Etude d'évaluation sur les services vélos
Objet	Cette étude d'évaluation des coûts et de l'efficacité des services vélo vise à mieux connaître ces services ainsi qu'à mesurer leur efficacité et leurs impacts environnementaux, économiques et sanitaires potentiels.
Particularité	<p>Les services vélos concernent les services de location de vélos classiques, vélos à assistance électrique (VAE), systèmes d'aide à l'achat de VAE, vélos-écoles, stationnement sécurisé intermodal en gare et en milieu urbain, services vélos en entreprises, ateliers d'autoréparation de vélos et les systèmes de vélos en libre-service.</p> <p>Cette étude se compose d'un rapport de diagnostic qui comprend la caractérisation des services étudiés et les recommandations opérationnelles, cinq cahiers techniques comprenant l'analyse des enquêtes auprès des usagers des services, une synthèse des principaux résultats et des infographies qui présentent les principaux enseignements sur les usages et les impacts des services.</p> <p>Cette étude produit des éléments techniques très opérationnels du type coûts et moyens humains pour l'organisation du service, coût par habitant, coût par km parcouru, horaires, tarification...</p>

Etude comparative sur l'exposition des cyclistes / automobilistes et risques sanitaires associés pendant les pics de pollution CYCLOPOL

Date	Février 2015
Site	https://www.ademe.fr/cyclo-pol-etude-comparative-lexposition-cyclistes-automobilistes-risques-sanitaires-associes-pendant-pics-pollution-atmospherique
Objet	L'étude qui a rassemblé les données existantes sur les niveaux atteints par différents polluants atmosphériques lors de pics de pollution en France, a choisi d'étudier comme indicateur principal l'impact sur la mortalité, et a permis de comparer pour un cycliste versus un automobiliste, polluant par polluant, les effets sur la santé d'une exposition chronique et d'une exposition à un pic de pollution.
Particularité	Cette étude montre, pour les concentrations observées actuellement en France, que l'utilisation du vélo en lieu et place de la voiture (pour un trajet comparable en termes d'itinéraire et de durée) n'augmente pas le risque pour la mortalité liée à l'impact des polluants étudiés, y compris pendant les pics de pollution pour la population générale (i.e. hors population vulnérable et leur entourage et hors populations sensibles) et en prenant en compte l'exposition à la pollution atmosphérique sur une journée complète.

Etude sur les bénéfices et les risques de la pratique du vélo de Corinne Praznocy de l'Observatoire régional de santé d'Ile-de-France

Date	2012
Site	http://www.drie.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/qualite-de-l-air-a-velo-a-pied-toujours-mieux-que-a3449.html
Objet	Les bénéfiques et les risques de la pratique du vélo Evaluation en Ile-de-France
Particularité	Cette étude a pour objet d'estimer l'impact sanitaire d'une évolution positive de la part des déplacements à vélo en Ile-de-France en 2020 à partir des scénarios réalistes partagés avec les décideurs (Ville de Paris, Région Ile-de-France, Conseils généraux, Autorité organisatrice des transports) : part modale + reports modaux en incluant un scénario plus offensif.

Rapport Piétons seniors et aménagement de la voirie en milieu urbain et fiche Mieux accueillir les piétons âgés - Recommandations d'aménagement du Cerema

Date	Juin 2016 (rapport) Novembre 2016 (fiche)
Site	https://www.cerema.fr/fr/system/files/documents/2017/12/Securite_seniors_pietons-VFinale_maj_juin2016_cle23e1b9.pdf (rapport) https://www.cerema.fr/system/files/product/publication/2018/02/FI06016%20Marche02%20pietons%20ag%c3%a9s_0.pdf (fiche)
Titre	Rapport Piétons seniors et aménagement de la voirie en milieu urbain Etat de l'art Fiche n°2 Mieux accueillir les piétons âgés - Recommandations d'aménagement
Objet	L'étude bibliographique sur les piétons seniors (personnes de 75 ans et plus) met en évidence les difficultés rencontrées par les piétons les plus âgés dans l'espace public et identifie des aménagements utiles à tous particulièrement adaptés aux piétons seniors pour leur permettre de s'y déplacer en sécurité pour rester autonomes le plus longtemps possible. L'étude est synthétisée dans une fiche de recommandations à destination des aménageurs.
Particularité	En France, la proportion des + de 75 ans dans la population passera de 8,5% en 2007 à 14% en 2035. Ces documents ont pour objectif de repérer les difficultés rencontrées par les seniors piétons dans l'espace public afin de proposer des aménagements qui leur permettent de se déplacer en sécurité pour maintenir leur autonomie le plus longtemps possible.

Rapport et avis sur la révision des repères du plan national nutrition santé relatifs à l'activité physique et la sédentarité de l'Anses 2016

Date	Février 2016
Site	https://www.anses.fr/fr/system/files/NUT2012SA0155Ra.pdf https://solidarites-sante.gouv.fr/prevention-en-sante/preserver-sa-sante/article/activite-physique-et-sante
Titre	Actualisation des repères du PNNS - Révisions des repères relatifs à l'activité physique et à la sédentarité Avis de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) Rapport d'expertise collective
Objet	Ces documents constituent une base scientifique solide pour l'ensemble des études qui portent sur les effets sanitaires de la pratique de l'activité physique, dont les modes actifs et de la réduction de sédentarité, notamment en matière de prévention

	d'un grand nombre de pathologies chroniques (maladies cardiovasculaires, diabète de type 2, cancers...).
	L'ANSES formule également diverses recommandations pour plusieurs catégories de populations (enfants, femmes enceintes...).
Particularité	Ces documents présentent des recommandations sur la réduction des comportements sédentaires et l'accroissement de la pratique d'activités physiques, dans tous les contextes de vie et à tous les âges. Le développement d'espaces réservés aux piétons et aux cyclistes, la promotion des modes de transport collectifs, l'organisation du temps de travail et du temps scolaire permettraient notamment d'atteindre cet objectif.

Recommandations pour la mobilité des voyageurs déficients cognitifs ou handicapés visuels du Commissariat Général au Développement Durable

Date	2017
Publication	http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0087/Temis-0087074/23708.pdf
Titre	Recommandations pour la mobilité des voyageurs déficients cognitifs ou handicapés visuels
Objet	Cet ouvrage permet de mieux prendre en compte les besoins spécifiques de populations présentant une vulnérabilité dans leurs déplacements.

Recommandations pour les aménagements cyclables du Cerema

Date	Version mise à jour en septembre 2008
Site	https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/recommandations-amenagements-cyclables-rac
Titre	Recommandations pour les aménagements cyclables
Objet	Ce guide vélo constitue une référence en la matière concernant l'intégration du vélo dans les « Agglomérations ».
Particularité	Cet ouvrage de recommandations techniques vise à aider les décideurs locaux et leurs techniciens à concevoir des aménagements qui apportent le maximum de confort et de sécurité aux usagers. Ce guide, qui s'appuie sur l'expérience de plusieurs villes et départements, rappelle le contexte législatif et réglementaire en vigueur, décrit les différents aménagements qui peuvent composer un itinéraire cyclable et aborde le traitement des carrefours et la signalisation routière. Il consacre également une large place au stationnement des vélos et aux différentes actions favorisant leur complémentarité avec les transports en commun.

Recommandations pour les itinéraires cyclables du Cerema

Date	2005
Site	https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/recommandations-itineraires-cyclables-ric
Titre	Recommandations pour les itinéraires cyclables
Objet	Ce guide vélo constitue une référence en la matière. Il est adapté à la problématique des petites communes et à la circulation des cyclistes sur les routes interurbaines
Particularité	Des représentants de l'État, des conseils généraux et des usagers se sont réunis pour produire collégialement des « recommandations pour les itinéraires cyclables ». Ce « RIC », consacré au milieu « Interurbain » est principalement destiné aux élus et techniciens des collectivités territoriales, aux services de l'État, aux bureaux d'études

	<p>et aux représentants du monde associatif.</p> <p>À partir du cadre réglementaire -dans lequel s'inscrivent les déplacements cyclables - et en s'appuyant sur la doctrine technique qui régit la conception des routes et des carrefours, ce guide présente des méthodes et des outils pour réaliser des itinéraires cyclables alliant confort, sécurité et attractivité.</p>
--	---

- **Guides méthodologiques, guides divers et fiches techniques**

Note technique et guide méthodologique relatifs à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières - volet air et santé
du Cerema

Date	Note technique du 22 février 2019 et guide méthodologique février 2019 Il s'agit de projets d'infrastructures routières soumis à évaluation environnementale (L. 122-1 du code de l'environnement)
Sites	http://circulaire.legifrance.gouv.fr/index.php?action=afficherCirculaire&hit=1&retourAccueil=1&r=44436 https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/guide_m%C3%A9thodologique_air_sante.pdf
Titre	- Note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières - Guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières
Objet	La note technique a pour objectif de réviser la circulaire équipement/santé/écologie du 25 février 2005 et sa note méthodologique annexée relatives à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières afin de prendre en compte les retours d'expériences et les évolutions scientifiques les plus récentes. Cette note technique et son guide méthodologique fournissent aux services de maîtrise d'ouvrage routière des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) et les directions interdépartementales des routes (DIR) des indications méthodologiques sur l'élaboration et le contenu attendu du volet « air et santé » des études d'impact des infrastructures routières du réseau routier national. Elle constitue par ailleurs une aide à l'examen des études d'impact pour les services en charge de leur instruction environnementale.
Particularité	Les maîtres d'ouvrage routiers autres que l'État peuvent également s'inspirer du présent document dans la réalisation de leurs propres projets.

Guide Faire la ville dense, durable et désirable - Agir sur les formes urbaines pour répondre aux enjeux de l'étalement urbain de l'ADEME

Date	2018
Site	https://www.ademe.fr/faire-ville-dense-durable-desirable
Titre	Faire la ville dense, durable et désirable - Agir sur les formes urbaines pour répondre aux enjeux de l'étalement urbain
Objet	Ce guide s'adresse à l'ensemble des acteurs de l'urbanisme ainsi qu'aux élus des collectivités territoriales. Il vise à montrer les grandes dynamiques à l'œuvre et à proposer des pistes pour poursuivre la transition des territoires vers un modèle de développement soutenable. Il présente des éléments de réflexion concernant l'étalement urbain et les enjeux induits par ce phénomène, ainsi qu'une approche opérationnelle des questions de densité et de formes urbaines. Il met en lumière certains exemples concrets de mise en œuvre inspirants. Il propose ainsi une approche structurée pour comprendre et impulser des projets qui répondent aux

	enjeux d'un urbanisme durable et favorable au bien-être et à l'amélioration du cadre de vie,
Particularité	<p>Le guide se structure en trois parties :</p> <p>La première partie aborde les différents enjeux environnementaux, économiques et sociétaux liés à l'étalement urbain.</p> <p>La seconde partie présente un cadrage théorique des notions de densité et de formes urbaines ainsi que les leviers réglementaires pouvant être mobilisés par les acteurs de l'urbanisme pour maîtriser l'urbanisation des territoires.</p> <p>La troisième partie détaille différents leviers à mobiliser pour agir sur la densité réelle et la densité perçue, à partir de projets inspirants, selon différentes formes urbaines.</p>

Cinq fiches Qualité de l'air et Plan local d'urbanisme du Cerema

Date	Juin 2017
Site	https://www.cerema.fr/fr/actualites/qualite-air-plan-local-urbanisme-5-fiches-du-cerema
Titre	Qualité de l'air et Plan local d'urbanisme Recueil de fiches
Objet	Cette série de fiches "Qualité de l'air et PLU" a pour vocation d'apporter un corpus de connaissance, dans le domaine de la qualité de l'air, aux acteurs locaux impliqués dans la réalisation et la mise en œuvre des documents de planification. Elle présente aussi les leviers qu'il est possible d'actionner dans un PLU(i) pour réduire les émissions de polluants et protéger les populations.
Particularité	<p>Les fiches offrent une mise à jour des savoirs et pratiques professionnelles incluant de nouvelles approches techniques ou méthodologiques.</p> <p>Les thématiques sont les suivantes :</p> <p>Fiche n° 01 : Les grands enjeux de la qualité de l'air</p> <p>Fiche n° 02 : Réduire les émissions à la source - Les leviers mobilisables par secteur d'activité</p> <p>Fiche n° 03 : Réduire l'exposition des personnes par un urbanisme favorable à la qualité de l'air</p> <p>Fiche n° 04 : Réduire l'exposition des personnes par la mise en œuvre d'aménagements ou de techniques spécifiques</p> <p>Fiche n° 05 : Évaluation environnementale du PLU : éléments utiles en matière de qualité de l'air</p>

Fiches techniques sur le Plan d'actions pour les mobilités actives PAMA - du Cerema

Date	Décembre 2016
Site	https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-actions-mobilites-actives-pama
Titre	Plan d'actions pour les mobilités actives PAMA - Fiches
Objet	Cette série de fiches techniques a pour objectif de décrypter les termes du décret du 02 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement (double-sens cyclable dans les voies, cédez de passage cycliste au feu, chaussée à voie centrale banalisée, généralisation du 30km/h...).
Particularité	Elle est à destination des gestionnaires de voiries, des services de l'État, et des associations d'usagers.

Guide méthodologique pour l'évaluation quantitative d'impact sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine en France : bilan des études locales et retours des parties prenantes de Santé publique France

Date	Septembre 2016 un rapport et une synthèse
Site	http://invs.santepubliquefrance.fr/Publications-et-outils/Rapports-et-syntheses/Environnement-et-sante/2016/Evaluation-quantitative-d-impact-sanitaire-de-la-pollution-atmospherique-urbaine-en-France-bilan-des-etudes-locales-et-retours-des-parties-prenantes http://opac.invs.sante.fr/doc_num.php?explnum_id=8762
Objet	<p>C'est un guide méthodologique pour la réalisation d'une évaluation quantitative d'impact sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine (EQIS-PA) produit par l'Institut de veille sanitaire. Les EQIS-PA permettent de quantifier les impacts et les bénéfices sanitaires associés à une baisse des niveaux de pollution sur une zone urbaine donnée. Elles constituent un outil pour l'aide à la décision au niveau local afin de choisir, planifier et mettre en œuvre les mesures les plus adaptées pour protéger la santé de la population. Par ailleurs, elles permettent une sensibilisation aux effets sur la santé de la pollution atmosphérique.</p> <p>En 2015, 119 EQIS-PA ont été produites sur 54 zones urbaines en France correspondant à 949 communes et un peu plus de 21 millions d'habitants.</p> <p>Outre un bilan de l'ensemble des EQIS-PA publiées, les objectifs de ce rapport ont été dans un premier temps, de mieux connaître les étapes de réalisation d'une EQIS-PA sur le terrain, puis dans un deuxième temps d'identifier les besoins d'information au niveau local pour mieux répondre aux attentes exprimées.</p> <p>Ce bilan montre un intérêt soutenu des partenaires et décideurs pour l'EQIS-PA, et son utilité dans l'aide à la gestion au niveau local.</p>

Guide méthodologique sur le développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance de l'ADEME

Date	Septembre 2016
Site	https://www.ademe.fr/developpement-covoiturage-regulier-courte-moyenne-distance
Titre	Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance
Objet	Ce guide constitue une base de référence pour les collectivités territoriales et les entreprises qui souhaitent développer la pratique du covoiturage sur leur territoire ou entre salariés.
Particularité	<p>Dans de nombreux environnements, et en particulier dans les secteurs ruraux et périurbains où la densité est souvent trop faible pour mettre en place une offre de transports collectifs performante, le covoiturage apparaît comme une alternative efficace à l'autosolisme et une source importante d'économie pour les ménages.</p> <p>Ce guide constitue une base de référence pour les collectivités territoriales et les entreprises souhaitant développer la pratique du covoiturage sur leur territoire ou entre salariés.</p> <p>Pratique et concret, il offre de nombreux témoignages d'entreprises, de collectivités, d'opérateurs et de techniciens.</p> <p>Il fournit des résultats d'étude permettant de mieux comprendre les « usages » du covoiturage, les coûts, les leviers d'une politique de développement de ce nouveau mode de déplacement.</p>

Guide Plan local d'urbanisme (PLU) et santé environnementale de l'agence d'urbanisme de Bordeaux Métropole Aquitaine avec l'agence régionale de santé (ARS) Aquitaine

Date	Novembre 2015
Site	https://www.aurba.org/productions/guide-plu-et-sant%C3%A9-environnementale/
Titre	Plan local d'urbanisme (PLU) et santé environnementale
Objet	Ce guide est un outil d'accompagnement des maîtres d'ouvrage et des maîtres d'œuvre pour une meilleure intégration des questions de santé dans les PLU. Bien que régional, il propose une démarche transposable à d'autres contextes.
Particularité	Structuré sous forme de fiches thématiques, le guide aborde douze problématiques à l'interface entre la ville et la santé. Chaque fiche clarifie le cadre réglementaire de la thématique, aide à poser les enjeux territorialisés sur le sujet et propose une déclinaison de la problématique dans les différentes pièces constitutives du PLU avec des exemples.

Guide Urbanisme et qualité de l'air - Des territoires qui respirent de l'ADEME

Date	Juillet 2015
Site	https://www.ademe.fr/urbanisme-qualite-lair-territoires-respirent
Titre	Urbanisme et qualité de l'air de l'ADEME - Des territoires qui respirent
Objet	Ce document s'adresse aux acteurs de l'urbanisme, professionnels et collectivités, et a pour objectif de fournir des pistes pour faciliter la prise en compte de la qualité de l'air et des enjeux sanitaires associés dans les projets urbains et d'aménagement du territoire.
Particularité	Les décisions en matière de planification et d'aménagement des territoires ont des impacts directs sur l'environnement et sur la santé des citoyens. Allant des orientations dans les documents de planification (SCoT, PLUi, PDU...) jusqu'aux choix d'aménagement des espaces bâtis et non bâtis, la composition des ambiances urbaines a un impact sur les nuisances auxquelles sont exposées les populations (dégradation de la qualité de l'air, bruit...). La densification de la ville est susceptible de contribuer à limiter l'étalement urbain et les volumes de déplacements contraints, à une maîtrise de la consommation et de l'artificialisation des sols.

Guide Agir pour un urbanisme favorable à la santé, Concepts et outils et son complément Outil d'aide à l'analyse des Plans locaux d'urbanisme au regard des enjeux de santé de l'Ecole des hautes études en santé publique (EHESP)

Date	Premier guide 2014 Deuxième guide 2016
Site	https://www.ehesp.fr/2014/09/16/nouveau-guide-agir-pour-un-urbanisme-favorable-a-la-sante-concepts-outils/
Titre	Agir pour un urbanisme favorable à la santé, Concepts et outils En complément, le livret Plan local d'urbanisme et santé : Outil d'aide à l'analyse des Plans locaux d'urbanisme au regard des enjeux de santé
Objet	Le premier guide est un outil d'analyse des impacts sur la santé des projets d'urbanisme et initie un travail de recherche et d'expertise sur les leviers de promotion de la santé dans le champ de l'urbanisme. Le second est consacré à l'analyse des PLU au regard des enjeux sanitaires.
Particularité	Ces guides ont été conçus notamment pour les aménageurs, les collectivités, les ARS et les DREAL. La première partie du premier guide permet d'enclencher une acculturation des professionnels de l'urbanisme, de l'environnement et de la santé par la clarification de concepts et la mise à disposition d'outils. La seconde partie correspond à un volet pratique pour l'évaluation des impacts sur la santé des projets d'aménagement de type Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

	<p>L'objectif principal est d'aider à formuler un avis sanitaire sur les projets d'aménagement dans le cadre de la procédure règlementaire de l'évaluation environnementale.</p> <p>Le second guide est composé de deux parties, la première décrit les plans locaux d'urbanisme (PLU) : les différentes pièces, les procédures d'élaboration. La seconde fournit un outil pratique pour l'analyse des impacts sur la santé du projet de PLU. L'outil d'analyse est similaire à celui développé dans le premier guide, et vient interroger le projet de PLU au regard de 10 déterminants de santé (qualité de l'air extérieur, habitat, mobilité, environnement sonore...). Il se compose d'une matrice d'évaluation et de fiches supports associées à chacun de ces 10 déterminants.</p>
--	---

Les contrats d'axes français à la lumière du *Transit-Oriented Development (TOD)* du Cerema

Date	Février 2015
Site	https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/articuler-urbanisme-transport-tod
Titre	Articuler urbanisme et transport-TOD Les contrats d'axe français à la lumière du <i>Transit-Oriented Development (TOD)</i> Collection Connaissances
Objet	Cet ouvrage présente un retour d'expériences de contrats d'axes à la française et des différentes déclinaisons internationales du TOD. Il s'adresse aux élus, services techniques des collectivités, agences d'urbanisme, bureaux d'études qui souhaiteraient initier des démarches du même type pour développer une ville des courtes distances et articulée avec les transports collectifs.
Particularité	<p>Cet ouvrage fait le point sur l'état d'avancement de ces deux démarches : contrats d'axes créés en France et TOD aux Etats-Unis et déclinés à Montréal, au Mexique et en Chine. Ces deux démarches partagent une même ambition de densification et de conception d'urbanisations compactes autour des axes de transport, mais ils sont en pratique utilisés de façon différente.</p> <p>La dynamique des contrats d'axe obéit à une logique d'expérimentation locale territorialisée : elle prend en général forme autour d'un projet de réalisation ou de redynamisation d'une ligne forte de transports collectifs et permet d'instaurer un lieu de dialogue et de travail transversal.</p> <p>À l'inverse, le concept de TOD repose sur une logique directement opérationnelle, qui en fait au final un produit immobilier : on peut habiter dans un quartier TOD en Amérique du Nord, comme on peut décider de s'installer dans un éco quartier en France. Les TOD apparaissent, davantage que les contrats d'axe, comme des outils de marketing territorial destinés à attirer la population sur un territoire.</p> <p>Cet ouvrage est structuré en 3 parties : la dynamique des contrats d'axes en France, le TOD : un concept, des déclinaisons et une mise en perspective de ces démarches sur les enseignements à en tirer.</p>

Trois outils pour réduire les émissions de GES dans les SCoT, PLU et opérations d'aménagement du Cerema

Date	20 juin 2013
Site	https://www.cerema.fr/fr/actualites/ges-urbanisme-3-outils-reduire-emissions-ges-scot-plu
Titre	- Emissions de gaz à effet de serre et SCoT - Emissions de gaz à effet de serre et opérations d'aménagement - Emissions de gaz à effet de serre et PLU
Objet	Ces outils donnent des exemples d'application ainsi que des réponses aux premières

	questions posées lors de leur mise en œuvre
--	---

Guide des mobilités actives au quotidien - Le rôle des collectivités territoriales du Réseau français des villes santé (RFVS) de l'OMS

Date	2013
Site	http://www.villes-sante.com/thematiques/mobilites-actives/ https://www.presses.ehesp.fr/produit/mobilites-actives-au-quotidien/ https://solidarites-sante.gouv.fr/prevention-en-sante/preserver-sa-sante/article/activite-physique-et-sante
Titre	Mobilités actives au quotidien - Le rôle des collectivités territoriales de l'EHESP
Objet	Ce guide a pour but de sensibiliser et de mobiliser les collectivités pour la promotion des modes de déplacements actifs auprès de la population. Il contient des fiches pratiques sur diverses actions (vélos-écoles, marchabilité d'un territoire...) illustrées d'exemples de mises en oeuvre par des villes.
Particularité	Ce guide est composé de chapitres généraux suivis de fiches pratiques qui présentent des exemples de différents moyens d'actions à disposition des collectivités pour promouvoir les mobilités actives au quotidien (zones à circulation apaisée, vélos-écoles, signalétique piétonne, marchabilité d'un territoire, marches collectives...).

2ème partie : Présentation de l'étude du Haut Conseil de la santé publique sur l'identification des outils nécessaires à l'évaluation des impacts sur la santé dans les documents de planification territoriale (SCoT, PLU, PDU)

La Commission spécialisée des Risques liés à l'environnement du Haut Conseil de la santé publique (HCSP) a été saisie le 17 juin 2016 conjointement par les trois directeurs d'administration centrale concernés : le Directeur général des infrastructures des transports et de la mer, le Directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature et le Directeur général de la santé.

Les travaux complets (rapport, synthèse, communiqué de presse) ont été publiés en avril 2018 et sont disponibles sur le site du HCSP à l'adresse suivante :
<https://www.hcsp.fr/explore.cgi/avisrapportsdomaine?clefr=638>

- **Saisine du Haut Conseil de la santé publique**



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MER

MINISTÈRE DES AFFAIRES SOCIALES ET
DE LA SANTÉ

Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer

Direction générale de la santé *N°113*

Direction générale de l'aménagement, du logement
et de la nature

Paris, le 17 JUIN 2016

Le Directeur général des infrastructures, des
transports et de la mer

Le Directeur général de l'aménagement,
du logement et de la nature

Le Directeur général de la santé

à

Secrétariat général
Haut Conseil de la Santé Publique (HCSP)
Commission spécialisée Risques liés à
l'environnement
14 avenue Duquesne
75350 Paris 07 SP

Objet : Identification des outils nécessaires à l'évaluation des impacts sur la santé dans les documents de planification territoriale relatifs aux déplacements ainsi qu'à l'urbanisme et au logement

P.J. : Annexe du 3^{ème} Plan national Santé Environnement (PNSE 3) : feuille de route du groupe de travail ad hoc transport

Le 3^{ème} Plan national Santé Environnement (PNSE 3, 2015-2019) comprend une annexe intitulée « Feuille de route du groupe de travail *ad hoc* transports » qui définit des actions dans le champ « Transports-santé-environnement ». L'action n°1 a pour objectif de « prendre en compte la problématique santé environnement dans les documents de planification territoriale relatifs aux déplacements (voyageurs et marchandises) ainsi qu'à l'urbanisme et au logement ». Plusieurs sous-actions sont associées à cette action n°1 et en particulier les sous-actions 1-5 et 1-6 :

- sous-action 1-5 « Dresser un état des lieux des besoins d'outils nécessaires à l'évaluation des impacts sur la santé au niveau des territoires » ;
- sous-action 1-6 « Evaluer les besoins d'outils et de proposer des outils méthodologiques et des modes de gouvernance pour améliorer la prise en compte de ces liens dans les plans et schémas pertinents ».

L'évaluation des impacts sur la santé d'un projet de planification territoriale est utile à la fois pour pouvoir comparer une situation initiale et une situation future et comparer plusieurs scénarii de planification au regard de ses impacts sanitaires, mais aussi pour formuler des recommandations afin d'accroître la prise en compte des enjeux de santé dans le projet de planification. Il existe à l'heure actuelle des outils d'évaluation des impacts sur la santé.

Cependant, le constat établit que de telles évaluations interviennent, le plus souvent, à des stades trop tardifs pour pouvoir influencer la prise de décision. Il serait ainsi utile de pouvoir disposer, pour les phases amont et tout au long de l'élaboration des documents de planification territoriale, d'indicateurs sanitaires et d'indicateurs en termes de coûts de santé associés.

Dans ce contexte, et afin de favoriser la bonne prise en compte des enjeux de santé, et des enjeux économiques associés, dans l'élaboration d'un projet de planification territoriale relatif aux déplacements (des personnes et des biens/marchandises), à l'urbanisme et au logement, ainsi que dans le processus de prise de décision, nous vous demandons :


- A) D'établir un état des lieux des outils actuellement disponibles en France et à l'étranger pour permettre la prise en compte et l'évaluation des impacts sur la santé dans les documents de planification (de l'échelle communale à l'échelle intercommunale), et éventuellement des impacts économiques associés. Vous préciserez pour chaque outil ses points forts et faiblesses, ainsi que le ou les dispositifs de planification locale dans le(s)quel(s) il pourrait être utilisé parmi le SCOT, le PLU, et le PDU (documents de planification retenus pour les sous-actions 1.1 et 1.2) ;
- B) De définir et de décrire quelles sont les données socio-économiques, et sanitaires (dont les données économiques associées) pertinentes pour guider les choix des décideurs dans l'élaboration de leur projet. Vous décrierez également les outils et indicateurs à développer pour répondre à ces besoins s'ils n'existent pas encore. Vous hiérarchiserez vos propositions en fonction de leur utilité et de leur pertinence pour la prise de décision dans l'élaboration ou la révision des documents de planification identifiés au A ;
- C) De formuler des recommandations éventuelles quant à l'élaboration de tels outils, indicateurs ou données ;
- D) De proposer toute recommandation utile afin de renforcer la prise en compte des enjeux de santé, et des enjeux économiques associés, dans les dispositifs de planification locale.

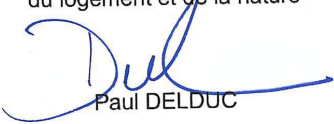
Vous pourrez vous rapprocher de l'Agence nationale de santé publique (ANSP), des Observatoires régionaux de santé (ORS), de l'Ecole des hautes Etudes en Santé publique (EHESP), du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), de l'agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES), de représentants de collectivités et de tout autre partenaire qu'il vous paraîtra utile d'associer.

Nous vous demandons de nous transmettre un point d'avancement de vos travaux pour la fin février 2017, et la synthèse de ceux-ci au regard des différents points susmentionnés pour la fin octobre 2017.

Le Directeur général
de la santé

Benoît VALLET

Le Directeur général des infrastructures,
des transports et de la mer

François POUPARD

Le directeur général de l'aménagement,
du logement et de la nature

Paul DELDUC

Copie : ANSP, ORS, EHESP, CEREMA, ADEME, ANSES.

- Synthèse du Haut Conseil de la santé publique pour une meilleure intégration de la santé dans les documents de planification territoriale



Synthèse

**Pour une meilleure intégration
de la santé dans les documents
de planification territoriale**

Collection
avis et rapports

Avril 2018

Dans le cadre du 3^{ème} plan national santé-environnement (PNSE3), le HCSP a été saisi pour mener une réflexion sur l'intégration de la santé dans les politiques relatives à l'urbanisme, aux transports et au logement et pour :

- dresser un état des lieux critique des outils disponibles ;
- proposer des outils à mettre en place ;
- préciser les modalités d'utilisation de ces outils dans trois documents de planification territoriale : le schéma de cohérence territoriale (SCoT)^a, le plan local d'urbanisme (PLU)^b et le plan de déplacements urbains (PDU)^c.

Les recommandations

Le HCSP formule des recommandations qui s'adressent principalement aux autorités chargées d'élaborer et de mettre en œuvre ces documents de planification, selon deux catégories :

Des recommandations structurantes, qui visent à la mise en place du cadre nécessaire, donc de priorité 1 :

- Adapter le code d'urbanisme de manière à prendre systématiquement en compte la santé, au même titre que l'environnement.
- Elaborer et diffuser un « plaidoyer national » qui s'appuie sur le présent rapport.
- Mettre en place un Centre national de ressources en santé-environnement-urbanisme.
- Améliorer les compétences des acteurs par des « formations-action », la promotion de formations *ad hoc* stimulant le soutien des réseaux existants et par des journées thématiques.

Des recommandations stratégiques qui seront efficaces à condition que le cadre et les conditions minimales soient d'abord assurés, donc de priorité 2 :

- Promouvoir des mesures spécifiques aptes à améliorer la prise en compte de la santé dans les documents de planification territoriale.
- Améliorer les conditions d'une participation citoyenne.
- Soutenir la recherche et mener une étude pilote d'évaluation des documents de planification territoriale.

Contexte de l'étude : une approche globale de la santé

Selon l'OMS, « la santé est un état de complet bien-être physique, mental et social, et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité »^d. Par cette

^a SCoT : outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine, dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

^b PLU : définit les grandes orientations d'aménagement du territoire et d'utilisation des sols d'une commune ou d'un groupement de commune, dans un projet global d'urbanisme.

^c PDU : définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus, pour une planification de la mobilité à l'échelle d'une agglomération.

définition positive de la santé, l'OMS pousse à percevoir la santé comme un bien-être global de la personne. Ses aspects physique, mental et social sont intimement liés aux facteurs biologiques mais également aux facteurs environnementaux, au sens large, affectant la vie d'un individu.

Ces facteurs, appelés « déterminants de la santé » sont exprimés selon 4 grandes catégories^e :

- **Caractéristiques individuelles** (caractéristiques biologiques et génétiques, compétences personnelles et sociales, habitudes de vie et comportements, caractéristiques socioéconomiques)
- **Milieus de vie** (milieu familial, milieu scolaire, milieu de travail, milieu d'hébergement, communauté locale)
- **Systèmes** (éducation, services sociaux et santé, aménagement du territoire, soutien à l'emploi, etc.)
- **Contexte global** (contexte politique et législatif, économique, démographique, social, technologique, etc.).

L'ensemble de ces déterminants ont un impact sur la santé physique, mentale et sociale des individus. En France, la prise en compte de ces déterminants de la santé dans les politiques publiques est notamment réalisée à travers l'évaluation d'impact sur la santé (EIS)^{f,g}.



^d OMS. 1946. Constitution de l'Organisation mondiale de La santé.

^e Emond, A., Gosselin, J.-C., & Dunningan, L. (2010). Cadre conceptuel de la santé et de ses déterminants.

^f A ne pas confondre avec l'Etude d'impact sanitaire, estimation quantitative du risqué basé sur des données épidémiologiques.

^g Simos, J. EIS (évaluation d'impact sur la santé) vs EIS (étude d'impact sanitaire). In: Environnement, Risques et Sante, 2015, vol. 14, n° 4, p. 350-353

Les étapes-clés d'intégration dans les documents de planification (SCoT, PLU & PDU)

Dans le contexte de la saisine, trois documents de planification ont été étudiés : le SCoT, le PLU, le PDU. Il s'agit de documents construits selon trois étapes-clés d'élaboration durant chacune desquelles les acteurs de l'urbanisme peuvent prendre en considération la santé des habitants (cf. figure 1). Ils sont un cadre particulièrement pertinent pour se tourner vers un urbanisme favorable à la santé.

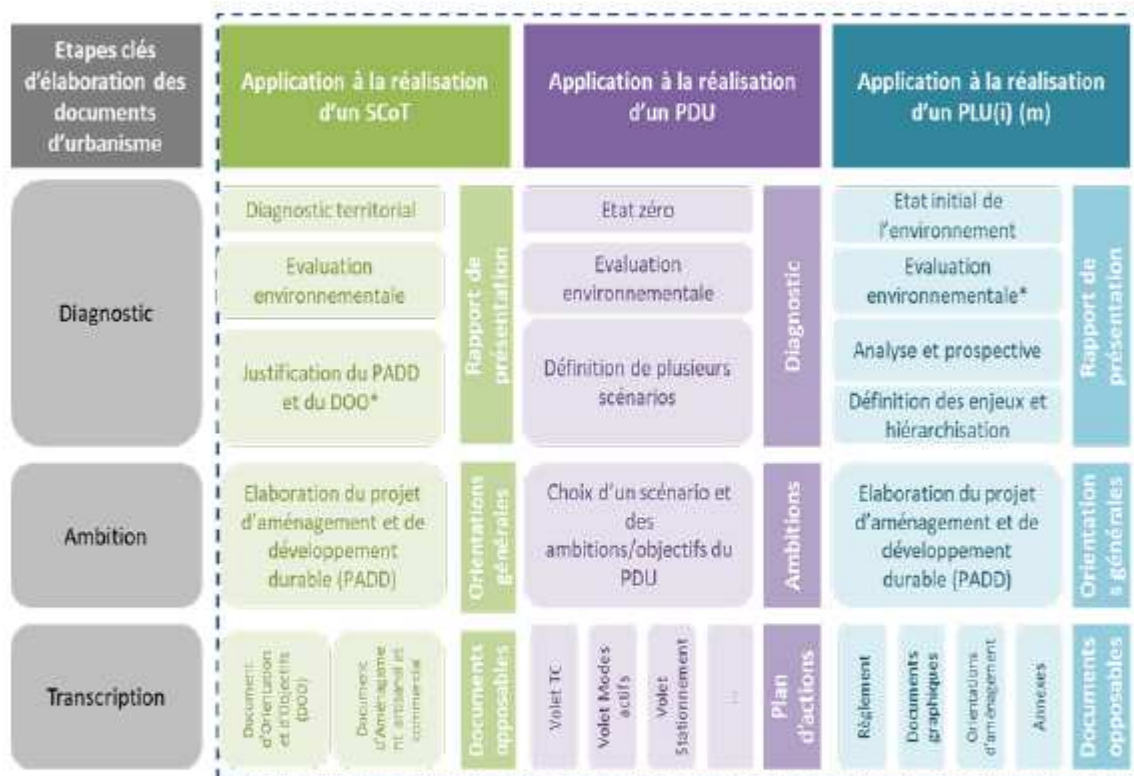


Figure 1 : Etapes-clés d'élaboration des documents de planification
 PADD = Projet d'aménagement et de développement durable / DOO : Document d'orientations et d'objectifs

De nombreuses démarches et outils pour accompagner l'intégration de la santé dans les documents de planification

✓ Les démarches

Trois démarches ont été étudiées en s'attachant à faire le lien avec l'intégration de la santé dans les documents de planification :

- L'Évaluation d'impact sur la santé (EIS).
- L'Évaluation environnementale stratégique (EES).
- L'Approche environnementale de l'urbanisme (AEU).

Zoom sur une démarche : l'EIS

Cette démarche est posée dans le consensus de Göteborg (WHO Regional Office for Europe)^h et a été complétée en 2006 par l'International Association for Impact Assessment (IAIA). Il y est fait mention que l'EIS vise à produire des recommandations fondées sur des données probantes pour éclairer la prise de décision.

Il s'agit d'une démarche d'évaluation anticipative, dynamique, intersectorielle et participative qui est fondée sur une approche globale de la santé via l'étude de l'ensemble des déterminants de santé.

L'EIS permet d'identifier, à l'aide d'informations scientifiques et contextuelles et d'outils variés, les effets potentiels sur la santé de la population et sur la distribution de ces effets, d'un projet ou d'une politique. L'EIS est reconnue au niveau international, ainsi qu'en France, pour être **une démarche flexible et adaptable à tout type de projets, de plans ou de programmes afin d'anticiper ses impacts sur la santé et de produire des recommandations à l'adresse des décideurs.** L'EIS fournit un cadre qui permet de les sensibiliser et constitue une occasion de partager des connaissances sur les déterminants de la santé.

✓ Les outils

En complément des démarches, de nombreux outils opérationnels, ont été sélectionnés et étudiés en détail. Ils peuvent être utilisés, aussi bien, dans le cadre d'une démarche que de manière autonome. Ils ont fait l'objet d'une analyse approfondie en estimant leurs atouts et limites.

Il s'agit d'outils variés et complémentaires permettant une meilleure prise en compte de la santé dans les projets d'urbanisme et les documents de planification. Ils ont atteint, durant leur expérimentation et leur application respectives, un stade de développement suffisant pour être particulièrement opérationnels.

^h WHO Regional Office for Europe. 1999. Health Impact Assessment: Main Concepts and Suggested Approach. (Göteborg Consensus)

➤ Outil HEAT / OMS

Il permet l'évaluation économique des infrastructures et politiques de transport, notamment celles liées à la marche et à la pratique du vélo. L'outil estime le bénéfice annuel maximal et moyen en termes de réduction de la mortalité associée à la pratique du vélo ou de la marche (OMS, 2013).

Analyse de l'outil	
Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Evaluation des bénéfices d'une mesure en faveur de la marche ou du vélo en termes de réduction de la mortalité • Apporte également des résultats en termes de bénéfices économiques pour l'amélioration de la santé • Destiné à différentes catégories d'acteurs : planificateurs de transport, ingénieurs de la circulation, spécialistes de la promotion de la santé ou des transports doux ou encore de l'activité physique 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne s'applique pas à tous les groupes d'âges : entre 20 et 64 ans pour le vélo et entre 20 et 74 ans pour la marche • L'outil ne génère pas d'évaluations complètes de tous les bénéfices associés à la marche et au vélo, il ne peut pas se substituer à une analyse coûts-bénéfices approfondie.

➤ Guide : Prise en compte de la qualité de l'air dans les PLU(i) et les PDU en région Nord-Pas-de-Calais

Ce guide a pour objectif de proposer une méthodologie d'intégration de la qualité de l'air dans l'élaboration et l'évaluation des documents d'urbanisme tels que les PLU intercommunaux et les PDU¹ en s'appuyant sur sept grands principes pour la prise en compte de l'enjeu qualité de l'air en urbanisme (cf. figure 2). Le guide propose deux approches : une méthode simplifiée, d'appropriation aisée et une méthode plus élaborée permettant l'intégration de la qualité de l'air à chaque étape d'élaboration du document de planification. Le guide propose une méthode d'auto-évaluation qualitative de l'impact du document de planification sur la qualité de l'air.

L'objectif est de permettre à la collectivité en charge de l'élaboration du document, d'évaluer si les actions choisies ont un impact positif ou négatif plus ou moins important sur la qualité de l'air. Cette partie prend notamment la forme d'une grille d'analyse.

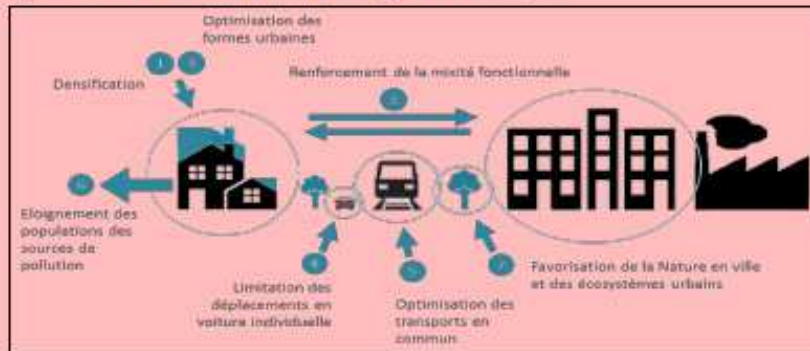


Figure 2 : Illustration des 7 principes-clés d'intégration de la qualité de l'air en urbanisme

¹ DREAL Nord-Pas-de-Calais. 2014. Prise en compte de la qualité de l'air dans les PLU (i) et les PDU en région Nord-Pas-de-Calais.

Analyse de l'outil	
Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Présentation par fiche assez claire et accessible par tous • Présentation par grands enjeux (réduction des émissions, réduction des expositions...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Niveau de détail insuffisant sur l'aspect réglementaire • Pas de présentation des outils mobilisable • Limité à la qualité de l'air

➤ **Diagnostic en marchant**

Il s'agit d'un outil permettant aux habitants de s'exprimer sur leur cadre de vie et ainsi d'intégrer leur expertise d'usage. Il peut être utilisé par tous les acteurs ayant besoin d'un premier diagnostic empreint d'expériences pour réaliser une politique publique à l'échelle d'un quartier. Cet outil prend la forme d'une promenade dans un quartier, pendant laquelle les points forts, les faiblesses ainsi que les problématiques et les enjeux de l'espace publics sont questionnés. Les points de satisfaction des habitants ainsi que leurs besoins sont alors discutés, identifiés et recensés.

Analyse de l'outil	
Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Facile à mettre en œuvre • Participation de la population au processus de diagnostic • Permet aux habitants de transmettre le diagnostic aux responsables • Approche qualitative, qui peut être enrichie par du matériel photographique et des données géolocalisées 	<ul style="list-style-type: none"> • Les participants ne restent pas toujours jusqu'au bout de la promenade • La représentativité des participants peut être une faiblesse • Ne fournit pas de données quantitatives • Le territoire couvert par ce type de diagnostic ne peut être que restreint

Des besoins et des pratiques pour les acteurs de l'urbanisme favorable à la santé

En complément de l'identification de nombreux outils, l'étude a permis de recueillir des informations sur les pratiques actuelles en matière d'intégration de la santé dans les documents de planification et opérations d'aménagement, mais aussi plus largement sur des initiatives de promotion de la santé. De plus, pour mieux intégrer les problématiques de santé publique dans leurs pratiques, les différents acteurs auditionnés ont permis d'identifier :

- Un besoin de sensibilisation des décideurs aux enjeux de l'urbanisme favorable à la santé ;
- Un manque d'accès aux ressources et aux indicateurs pertinents ;
Une attente de formation de qualité pour les évaluateurs EIS ainsi qu'aux autres acteurs comme les bureaux d'études qui sont peu nombreux, aujourd'hui, à pouvoir accompagner des porteurs d'EIS ou d'en réaliser.

Les leviers des documents de planification pour un urbanisme favorable à la santé

L'urbanisme constitue les règles et les outils par lesquels sont dessinés les espaces, les volumes, les infrastructures, les flux de personnes, les lieux de vie etc. d'un territoire¹. Ainsi, l'urbanisme, à travers les documents de planification et les outils associés, dispose de nombreux leviers pour promouvoir la santé des habitants et l'améliorer. Actuellement, même si les évolutions réglementaires conduisent à une amélioration de l'évaluation de l'impact d'un projet/plan/programme sur quelques déterminants environnementaux de la santé, les pratiques actuelles en matière d'évaluation environnementale ne s'inscrivent pas dans une étude systématique de l'ensemble des déterminants. Pourtant les documents de planification peuvent traiter de nombreux enjeux spécifiques de l'urbanisme favorable à la santé, susceptibles d'influencer les déterminants de la santé, lesquels génèrent des effets ayant des impacts positifs ou négatifs sur la santé. Ces impacts sur la santé peuvent être traduits en termes économiques selon plusieurs méthodes et indicateurs étudiés dans l'étude. Le schéma suivant illustre ces liens, de manière non exhaustive (figure 3).

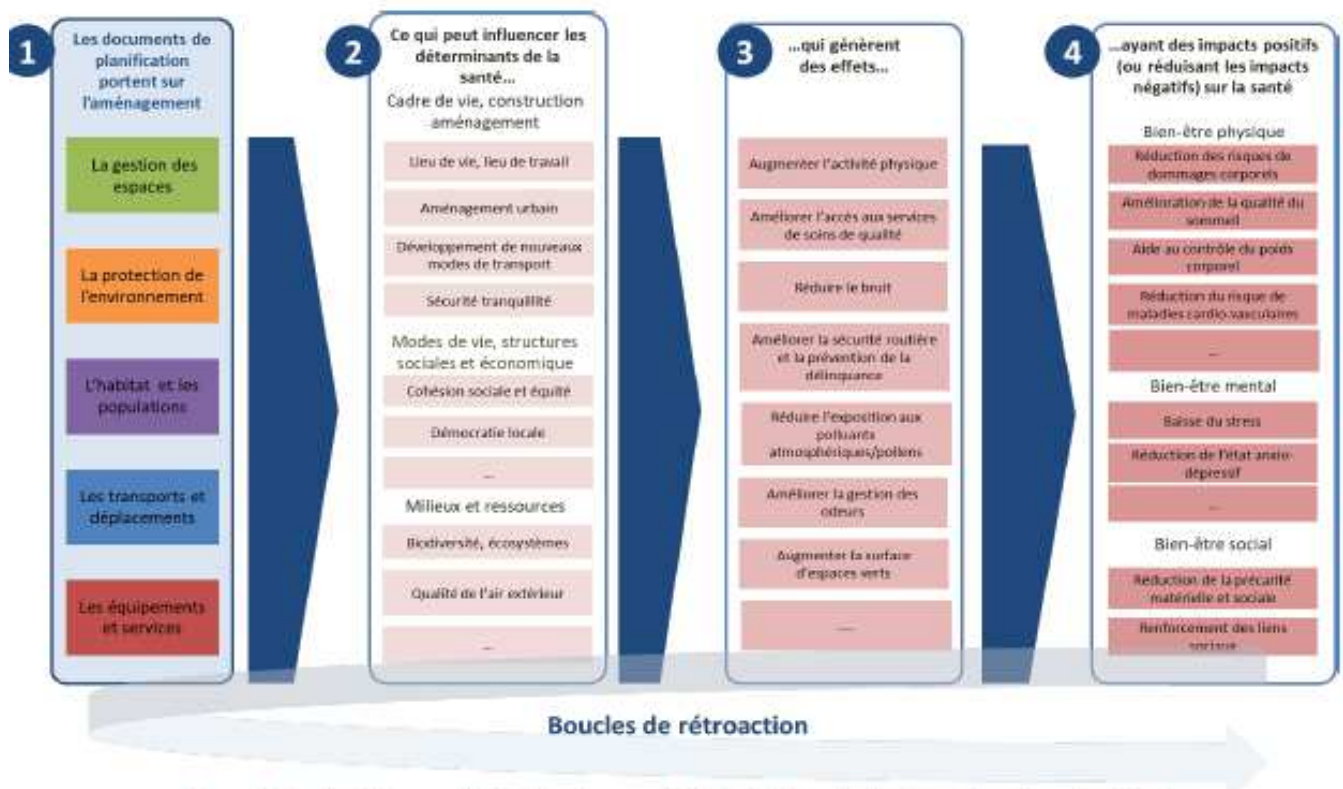


Figure 3 : Représentation possible des liens de cause à effet entre déterminants et impacts sur la santé et bien-être

¹Roué-Le Gall A., Le Gall J., Potelon J.-L. et Cuzin Y. 2014. Guide EHESP/DGS, 2014, « Agir pour un urbanisme favorable à la santé, concepts et outils », 160 p.

La saisine du HCSP

Le HCSP a été saisi conjointement par le Ministère de la Transition écologique et solidaire et le Ministère des Solidarités et de la Santé. Cette saisine porte sur l'identification des outils nécessaires à l'évaluation des impacts sur la santé dans les documents de planification territoriale relatifs aux déplacements, à l'urbanisme et au logement. Elle a pour objectif d'améliorer les connaissances sur les méthodes et outils permettant d'évaluer les impacts sur la santé des projets de planification.

Cette saisine s'inscrit dans le cadre de la feuille de route du groupe « Transports » du Plan national santé environnement 3 (PNSE3).

Conformément aux conclusions de la phase exploratoire, il a été décidé que la présente étude porterait uniquement sur les impacts associés à la mise en œuvre des plans et programmes suivants :

- Schéma de cohérence territoriale (SCoT) ;
- Plan local d'urbanisme (PLU/PLUi/PLUm) ;
- Plan de déplacements urbains (PDU).

Approche méthodologique

L'étude a été composée de 4 étapes :

1. Une phase de cadrage, dont l'objectif a été de définir le périmètre de l'étude.
2. Une seconde phase de recherche et synthèse bibliographique centrée sur les données probantes relatives aux liens entre santé et urbanisme, ainsi qu'à la recherche d'outils et de méthodes relatifs à l'objet d'étude ;
3. Une troisième phase d'auditions ;
4. Une dernière phase de synthèse et valorisation des résultats.

✓ Constitution du groupe de travail

Pour répondre à cette saisine, le HCSP a réalisé la présente étude entre octobre 2016 et novembre 2017. Un groupe de travail composé d'experts de différentes disciplines a été constitué pour répondre à la saisine et piloter cette mission. Le groupe de travail a également été accompagné par une assistance à maîtrise d'ouvrage composée d'I Care & Consult et Atelier TEL.

✓ Recherche bibliographique

Environ 500 documents liés au sujet d'étude intégrant littérature grise et littérature scientifique ont été identifiés lors de la recherche bibliographique. Leur analyse a permis d'obtenir une vision globale des données probantes relatives aux liens entre santé et urbanisme ainsi qu'un panel large d'outils et méthodes existants pour mieux intégrer la santé dans les projets d'urbanisme.

✓ Auditions

Les auditions ont complété la recherche bibliographique en apportant un regard sur les pratiques des acteurs de terrain à différents niveaux territoriaux. Cela a permis d'éclairer le groupe de travail sur les attentes et les besoins de ces acteurs. 22 auditions ont été réalisées entre janvier et mars 2017, avec un total de 51 personnes auditionnées, représentant 40 organismes et institutions.

✓ Synthèses et recommandations

Grâce aux retours d'expérience obtenus durant les nombreuses auditions concernant les pratiques et les besoins des différents acteurs interrogés, le groupe de travail a formulé des recommandations à l'ensemble des acteurs territoriaux. Ces recommandations se déclinent sous deux formes, des recommandations générales selon 7 grands thèmes et des recommandations opérationnelles pour chacun des documents de planification étudiés. Le rapport du groupe de travail a été soumis pour une première validation à la Commission spécialisée des risques liés à l'environnement du HCSP.

Pour une meilleure intégration de la santé dans les documents de planification territoriale

Dans le cadre du 3^{ème} Plan national de Santé Environnement (PNSE 3, 2015-2019), le HCSP a été chargé de mener une réflexion sur la prise en compte de l'évaluation des impacts sur la santé (EIS) dans les documents de planification territoriale.

Les liens entre les différents déterminants de la santé et leurs impacts sur celle-ci sont exposés. Ensuite, les démarches et outils disponibles pour contribuer à l'intégration de la santé dans les documents d'urbanisme sont présentés. Enfin, les pratiques des différents acteurs sur le terrain en matière d'urbanisme et de santé sont intégrées à travers les retours d'expérience issus de nombreuses auditions.

Le HCSP fait notamment les recommandations suivantes :

- Adapter le Code d'urbanisme de manière à prendre systématiquement en compte la santé.
- Mettre en place un Centre national de ressources en santé, environnement et urbanisme.
- Élaborer et diffuser un plaidoyer national qui s'appuie sur le présent rapport.
- Améliorer les compétences des acteurs.
- Promouvoir une série de mesures spécifiques aptes à améliorer la prise en compte de la santé dans les documents de planification territoriale.
- Renforcer la participation citoyenne afin que l'intégration de la parole du public concerné ne soit pas vécue comme une contrainte mais comme une valeur ajoutée au projet.

Haut Conseil de la santé publique

14 avenue Duquesne
75350 Paris 07 SP
Téléphone : 01 40 58 79 80

Site : www.hcsp.fr
Courriel : hcsp-secr-general@sante.gouv.fr

Bureaux

10 place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon
75015 Paris
1^{er} étage
Métro : Montparnasse, Pasteur, Gaîté
Bus : 88, 91

Annexe 5 - Fiche pour l'élaboration des troisièmes Plans Régionaux Santé Environnement (PRSE3)

Mars 2017

Exemples d'actions "TRANSPORTS, MOBILITES ET SANTE" mis en place dans les PRSE2 ou CLS

Cette fiche a pour objet d'inciter les partenaires régionaux en charge de l'élaboration des PRSE3 à inscrire des actions "transports, mobilités et santé" compte tenu des nombreux bénéfices pour la santé et l'environnement des transports durables et actifs (amélioration de la qualité de l'air, réduction du bruit et des gaz à effet de serre, accroissement de l'activité physique...).

Cette fiche s'appuie sur des exemples d'actions déjà mises en oeuvre et/ou inscrites dans des plans d'actions (PRSE2...) ou d'autres dispositifs (contrats locaux de santé...). La liste des sources d'information utilisées figure à la fin du document.

Favoriser les transports durables et sains par l'aménagement et l'urbanisme

Urbanisme et santé

- Favoriser la prise en compte des enjeux de santé (évaluations d'impact santé, utilisation du guide « Agir pour un urbanisme favorable à la santé »... lors de l'élaboration des documents et des projets d'urbanisme → PRSE2 Bretagne.
- Élaborer et rendre publiques des "cartes stratégiques air" à destination des élus, services des collectivités, urbanistes-aménageurs, afin d'aider à la décision notamment en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire → PNSE 3 (action n°42) et Plan National de Surveillance de la Qualité de l'Air (PNSQA) (action n°13).

Aménagement

- Intégrer et promouvoir une approche sanitaire en amont des projets de travaux, ouvrages et opérations d'aménagement → PRSE2 Rhône-Alpes.
- Développer les zones de circulation apaisée (30 km/h, 20 km/h) et piétonne, l'aménagement des places et des espaces verts → Guide « Mobilités actives » du Réseau Français des Villes Santé (RFVS) de l'OMS ainsi que les zones de circulation restreinte.
- Favoriser les contrats d'axe entre les gestionnaires de transports et les collectivités afin de favoriser l'intermodalité transports en commun / mobilités actives → PRSE2 Haute-Normandie.
- Sensibiliser et former à la démarche « Ville durable » → PRSE2 Nord-Pas-de-Calais.
- Intégrer dans les dispositifs d'aides aux opérations d'urbanisme et d'aménagement écoenvironnementales (ECO-FAUR pour la Région, Approche Environnementale de l'Urbanisme pour l'ADEME) des critères visant à promouvoir un cadre de vie favorable à la santé → PRSE2 Bretagne.

Sensibilisation, information, formation

- Favoriser l'échange d'expériences et de bonnes pratiques (organisation de journées d'échanges régionales ou interrégionales à destination des collectivités et des administrations en charge d'urbanisme...) → PRSE2 Bretagne.

- Sensibiliser les agents de l'Etat, les élus, les agents des collectivités territoriales et le grand public aux déplacements durables → PRSE2 Haute-Normandie.

Amélioration de la connaissance

- Créer un observatoire des transports afin d'améliorer la connaissance des transports pour mieux réguler la mobilité, être force critique et de proposition sur les projets d'aménagement et les travaux → PRSE2 Haute-Normandie.

Favoriser les mobilités actives (marche, vélo...) ou via la promotion d'activité physique

Plans

- Mettre en oeuvre un plan vélo, un plan marche.

Evaluation

- Evaluer la marchabilité et/ou la cyclabilité d'un quartier pour mettre en place des aménagements favorables à la marche et au vélo → Guide « Mobilités actives » du RFVS.
- Evaluer les bénéfices sanitaires et économiques d'aménagements ou d'actions de développement de la marche et du vélo (création de pistes cyclables...) grâce à des outils tels que HEAT de l'OMS → Brochure « L'outil HEAT : évaluation économique des effets sur la santé des mobilités actives » du RFVS.

Signalétique

- Mettre en place une signalétique piétonne et/ou cyclable, élaborer des cartes de temps de parcours à pied ou à vélo → Guide « Mobilités actives » du RFVS, kit d'accompagnement des collectivités locales, INPES / ANSP SPF.

Incitation à la pratique

- Mettre en place des services vélos (location, stationnement intermodal, aide à l'achat, vélos écoles etc.) → Guide « Mobilités actives » du RFVS, étude ADEME²⁸.
- Mettre en place un prêt de vélo longue durée gratuit → PRSE2 PACA.
- Développer les vélos-écoles et les maisons du vélo (location de cycles, atelier de réparation, balades à vélo...), → Guide « Mobilités actives » du RFVS.
- Promouvoir les pédibus, patobus, carapattes et caracycles → PRSE2 Aquitaine, Centre, PACA, Guide « Mobilités actives » du RFVS.
- Mettre en place des marches collectives → Guide « Mobilités actives » du RFVS.

Stationnement

- Installer des arceaux de stationnement pour les vélos.
- Mettre en place des abris vélo et places de stationnement vélo sécurisés au niveau des bâtiments résidentiels, professionnels, scolaires et de services.

Aménagements spécifiques

- Intégrer des parcours de santé (aménagements spécifiques...) → Contrat local de santé (CLS) d'Orly.
- Elaborer des parcours cyclo-pédestres → CLS de Longwy.

²⁸ <https://www.ademe.fr/etude-devaluation-services-velos>

- Créer des voies vertes au sein d'une commune ou entre plusieurs communes → Brochure « La qualité de l'air extérieur et la santé » du RFVS.

Sensibilisation, information

- Sensibiliser les enseignants et animateurs à l'utilisation d'outils pédagogiques sur les mobilités actives tels que Mouv&co²⁹.
- Sensibiliser les collectivités à la qualité de l'air en zone urbaine ; exemple : « petit déjeuner aménagement et transport » à l'attention des collectivités, sous parrainage d'un élu porteur et avec la collaboration des associations des maires de la région → PRSE2 Champagne Ardenne.
- Sensibiliser les entreprises à mettre en place des actions pour réduire la pollution de l'air (PDE, livraisons...).
- Sensibiliser les habitants aux bienfaits des mobilités actives et aux risques liés à la pollution de l'air (réunion publique, exposition...).

Favoriser les transports collectifs et des transports « propres »

Dispositifs locaux de réduction de la pollution

- Mettre en place des zones à circulation restreinte (certificats qualité de l'air)³⁰.
- Prendre en compte l'impact sur la santé des différents modes de transport dans le cadre des Plans de protection de l'atmosphère (PPA) → PRSE2 Languedoc Roussillon.

Véhicules innovants

- Mettre en place des bus à haut niveau de service → PRSE2 PACA.

Équipements des véhicules ou liés aux véhicules

- Installer des bornes de recharge pour les véhicules électriques.
- Financer l'équipement en filtres à particules de flottes de transports en commun → PRSE2 PACA.
- Financer l'amélioration de la performance des véhicules de transport de marchandises et des engins de chantier → PRSE2 PACA.

Avantages de circulation, de stationnement

- Faciliter la circulation des transports collectifs sur les voies rapides → PRSE2 PACA.
- Créer des avantages pour le stationnement des véhicules à faibles émissions.

Logistique urbaine

- Favoriser des approvisionnements en circuit court des marchandises → Brochure « La qualité de l'air extérieur et la santé » du RFVS.
- Adopter des chartes de logistique urbaine durable³¹.

²⁹ <https://solidarites-sante.gouv.fr/prevention-en-sante/preserver-sa-sante/Mouv-co>

³⁰ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/certificats-qualite-lair-critair>

³¹ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/france-logistique-2025>

<https://www.economie.gouv.fr/france-logistique-2025-strategie-nationale-pour-logistique>

Multimodalité, intermodalité, interopérabilité

- Aménager l'offre de transports publics et l'intermodalité : développer l'information multimodale, implanter des abris éclairés pour vélo aux abords des pôles multimodaux, sécuriser l'accès des vélos, offrir des services complémentaires aux cyclistes, faciliter les conditions d'embarquement des vélos dans les transports collectifs → Guide « Mobilités actives » du RFVS.
- Assurer une continuité entre les modes de déplacements doux et les transports collectifs pour favoriser la mobilité → CLS de Romans-sur-Isère.
- Suivre et déterminer la qualité de l'air intérieur des différents modes de transports : Lig'Air³² → PRSE2 Centre.

Plans de mobilité d'entreprises (PDE et PDIE dans les entreprises, PDA dans les administrations, PDES dans les établissements scolaires)

- Inciter les collectivités, entreprises, administrations, établissements scolaires à s'engager dans une démarche PDE, PDIE, PDES, PDA → PRSE 2 Aquitaine, Centre, PACA.
- Inciter les salariés à venir travailler avec un mode de transport alternatif à la voiture individuelle, exemple « Bougeons Autrement » 6 : → PRSE2 Bretagne.

Sources d'information

- PRSE 2 :
 - **Champagne Ardenne** : <http://www.grand-est.prse.fr/le-prse-2-en-champagne-ardenne-a29.html>ARS_Internet/actualites/Plan_sante_environnement/PRSE2_Champagne-Ardenne_version-finale.pdf
 - **Aquitaine** : <http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/presentation-du-prse2-a729.html>
 - **Normandie** : <https://www.normandie.ars.sante.fr/plan-regional-sante-environnement-prse-0>
 - **Centre** : <http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr/le-plan-regional-sante-environnement-prse-2-r582.html>
 - **PACA** : <http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/le-plan-regional-sante-environnement-prse-2-paca-r1395.html>
 - **Bretagne** : <http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/programme-regional-sante-et-environnement-prse-r639.html>
 - **Rhône Alpes** : <http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/plan-regional-sante-environnement-2-prse2-a2207.html>
 - **Nord-Pas-de-Calais** : <http://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Plan-Regional-Sante-Environnement-PRSE2>
- Guide « Mobilités actives au quotidien : le rôle des collectivités »³³ (Réseau français des villes santé de l'OMS, RFVS) ;
- Brochure « La qualité de l'air extérieur et la santé »³⁴ du RFVS ;

³² https://www.ligair.fr/media/docutheque/Rapport_ASTAIR.pdf

<https://www.ligair.fr/actualites/que-respirons-nous-dans-les-transport>

³³ http://www.villes-sante.com/wp-content/uploads/guide_methodo_mobilites_actives-1.pdf

- Brochure « L’outil HEAT : évaluation économique des effets sur la santé des mobilités actives »³⁵ du RFVS ;
- Guide « Agir pour un urbanisme favorable à la santé »³⁶ (EHESP/DGS) ;
- Plan national de surveillance de la qualité de l’air (PNSQA)³⁷ ;
- Kit d'accompagnement des collectivités locales « Comment mettre en place une signalétique piétonne pour favoriser la marche ? »³⁸ (INPES / Santé publique France) ;
- Contrats locaux de santé (CLS) : Romans-sur-Isère³⁹, Orly (CLS 94)⁴⁰ ...

³⁴ <http://www.villes-sante.com/qualite-air/>

³⁵ <http://www.villes-sante.com/thematiques/heat/>

https://solidarites-sante.gouv.fr/IMG/pdf/03brochure_pvsoutil_heat_marsv2.pdf

³⁶ <https://www.ehesp.fr/wp-content/uploads/2014/09/guide-agir-urbanisme-sante-2014-v2-opt.pdf>

³⁷ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques-publiques-reduire-pollution-lair>

https://www.lcsqa.org/fr/system/files/ressources/pnsqa_vf-avril2016.pdf

³⁸ <http://www.mangerbouger.fr/pro/collectivites-locales/agir-74/favoriser-l-activite-physique/mettre-en-place-une-signalétique-pietonne.html>

³⁹ https://www.auvergne-rhone-alpes.ars.sante.fr/system/files/2017-09/20150410_CLS_Romans_signe.pdf

<https://www.ville-romans.fr/actualites/romans-signataire-dun-contrat-local-de-sante>

⁴⁰ <https://www.iledelfrance.ars.sante.fr/contrat-local-de-sante-cls>

Sigles et acronymes utilisés

ADEME Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

ANSES Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail

Cerema Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CFTC Confédération française des travailleurs chrétiens

CGEDD Conseil général de l'environnement et du développement durable

CIDUV Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo

DGALN Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature

DGEC Direction générale de l'énergie et du climat

DGITM Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

DGPR Direction générale de la prévention des risques

DGS Direction générale de la santé

DSR Délégation à la sécurité routière

EHESP Ecole des hautes études en santé publique

FNE France Nature Environnement

GES Gaz à effet de serre

GSE Groupe santé environnement du PNSE3

GT5 Groupe santé transports du PNSE3

HCSP Haut Conseil de la santé publique

Ifsttar Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux

IKV Indemnité kilométrique vélo

LTECV Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte

PAMA Plan d'actions pour les mobilités actives

PDU Plan de déplacements urbains

PLU Plan local d'urbanisme

PLU-I Plan local d'urbanisme - intercommunal

PNSE 3 3^{ème} Plan national santé environnement

PPE Programmation pluriannuelle de l'énergie

SCoT Schéma de cohérence territoriale

SNBC Stratégie nationale bas carbone

SRADDET Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

UTP Union des transports publics et ferroviaires

ZCR Zone de circulation restreinte