

Outil d'évaluation économique des effets sanitaires (HEAT) liés à la pratique du vélo et à la marche

L'outil HEAT pour la pratique de la marche et du vélo est convivial et s'appuie sur des données probantes ; il est destiné aux professionnels et aux décideurs politiques souhaitant mesurer les effets sur la santé des programmes de la marche et du vélo.

Mesurer l'impact économique de la réduction de la mortalité

Quels sont les bienfaits pour la santé des programmes nationaux, infranationaux ou locaux de pratique du vélo ou de la marche ?

Comment quantifier les retombées positives pour la santé ?

Quelles mesures en faveur de la pratique du vélo et de la marche ont le plus d'effets positifs sur la santé ?

Quelle est leur valeur économique ?

Quelles sont les fonctions de HEAT ?

L'outil HEAT peut être utilisé dans différentes situations. Il permet par exemple :

- d'évaluer les niveaux actuels (ou passés) de pratique du vélo ou de la marche, en indiquant leur volume sur un lieu de travail spécifique, dans une ville ou dans un pays ;
- d'estimer les changements dans le temps – par exemple, comparer des situations antérieures et postérieures, ou les scénarios A et B (avec ou sans prise de mesures, par exemple) ou la situation dans laquelle les cibles d'augmentation de la pratique du vélo ou de la marche seraient atteintes ;
- d'apprécier des projets, nouveaux ou non, en calculant notamment le rapport coûts-avantages (pour soutenir la prise de décision et l'élaboration de politiques, et défendre la réalisation d'investissements).

Photo crédits @WHO



Pour accéder à l'outil et en savoir plus : www.heatwalkingcycling.org
Maintenant inclus : le vélo électrique

Pour qui l'outil HEAT est-il conçu ?

Les planificateurs des transports ont recours à des évaluations économiques telles que des rapports coûts-avantages, qu'ils utilisent comme **outils normalisés pour soutenir des décisions politiques et de financement**. Ce type d'évaluation est de plus en plus souvent appliqué aux programmes de pratique du vélo et de la marche. Pourtant, elles ne prennent pas toujours pleinement en compte les effets sur la santé des interventions relatives aux transports. L'outil HEAT est déjà utilisé dans une série de pays en Europe, Amérique, Asie et Afrique. Et dans votre pays ? HEAT peut aussi s'avérer utile aux groupes d'intérêt œuvrant dans les domaines du transport, de la marche, de la pratique du vélo ou de l'environnement. Les économistes de la santé et les professionnels des activités physiques et de la santé peuvent mettre au point des données probantes sur la pratique du vélo et de la marche.

Comment l'outil a-t-il été élaboré ?

L'outil HEAT est un projet sans limite de temps, coordonné par l'OMS et soutenu par un groupe intersectoriel d'experts visant la recherche d'un consensus. Ces experts ont été spécifiquement choisis pour représenter un large ensemble de milieux professionnels et de spécialités, notamment la santé et l'épidémiologie, la pollution de l'air, les émissions de carbone, la sécurité routière, l'économie de la santé, celle des transports, les points de vue des praticiens et/ou des défenseurs, et l'élaboration et la mise en œuvre de politiques. **Fondé sur les meilleures données probantes disponibles**, l'outil HEAT s'appuie si nécessaire sur des hypothèses ayant été émises dans la plus grande transparence. Il est continuellement amélioré, étendu et développé.

Comment l'outil HEAT fonctionne-t-il ?

L'outil HEAT estime l'impact sociétal d'une réduction de la mortalité prématurée que procure la pratique régulière de la marche ou du vélo (vélos électriques et en libre-service compris) chez les adultes, en s'appuyant sur une méta-analyse des données de risque relatif extraites d'études publiées. La réduction du risque est appliquée au volume de marche ou de vélo indiqué par l'utilisateur et tient compte des effets de la pollution de l'air et des accidents de la circulation. Les données peuvent être fondées sur la durée, la distance, les trajets ou le nombre de pas (en ce qui concerne la marche). L'outil calcule finalement une estimation de l'impact économique sur la société produit par la réduction calculée des décès prématurés, de même que des valeurs escomptées et des valeurs moyennes annuelles. Les effets en termes d'émissions de carbone peuvent également être calculés et évalués sur le plan économique.

Voici quelques exemples.

Royaume-Uni

En Angleterre, 20 000 employés se sont remis à la pratique du vélo suite à un projet de promotion du vélo sur le lieu de travail ; il en a résulté un rapport coûts-avantages supérieur à 1 pour 7, dû à la hausse de l'espérance de vie entraînée par la pratique régulière du vélo.¹

Espagne

D'après une autre étude réalisée en Catalogne (Espagne), si les adultes ne pratiquant pas les niveaux minimaux recommandés d'activité physique remplaçaient au moins un court trajet en voiture par jour par de la marche, les économies réalisées atteindraient environ 200 millions EUR, grâce à la réduction de la mortalité.²

Canada

Selon une analyse des investissements planifiés en infrastructures cyclistes dans des villes canadiennes de 2016 à 2020, les rapports coûts-avantages étaient compris entre 1 pour 1,7 (à Victoria) et 1 pour 2,1 (à Halifax) dans le cas d'un scénario moyen, et entre 1 pour 3,9 (à Victoria) et 1 pour 4,9 (à Halifax) dans le cas du scénario le plus ambitieux ; de 9 à 18 décès prématurés étaient évités et la baisse des émissions carbone était comprise entre 87 000 et 142 000 tonnes sur une décennie.³

1 Cyclists' Touring Club (CTC). Programmes to promote cycling – evidence for NICE from CTC. Guilford: CTC; 2012 (www.nice.org.uk/guidance/ph41/documents/expert-testimony-3-ctc2, consulté le 27 septembre 2023).

2 Olabarria M, Pérez K, Santamaría-Rubio E, Novoa AM, Racioppi F. Health impact of motorised trips that could be replaced by walking. Eur J Public Health. 2013;23(2):217–22. doi: 10.1093/eurpub/cks015.

3 Whitehurst DGT, DeVries DN, Fuller D, Winters M. An economic analysis of the health-related benefits associated with bicycle infrastructure investment in three Canadian cities PLoS ONE. 2021;16(2):e0246419. doi: 10.1371/journal.pone.0246419.