



LES DOSSIERS DU RÉSEAU

JUILLET 2025

© RÉSEAU VÉLO ET MARCHÉ

Les mobilités actives, une médecine douce

Pour une politique de santé avec le vélo et la marche

Les modes actifs forment un cocktail de bénéfice pour sa santé et celle des autres. Faire du vélo ou marcher, c'est entretenir son cœur, ses muscles, son moral, réduire son stress. C'est aussi, et cela compte pour lutter contre l'isolement, un vecteur de lien social, d'ancrage dans son quartier, dans sa ville. Un corps qui bouge est un corps qui va bien, une société qui bouge est une société qui respire.

Marcher, pédaler, avancer à son rythme, des gestes du quotidien liant l'utile à l'agréable : se déplacer et améliorer sa santé et celle des autres. Face à la pollution de l'air, aux épisodes de chaleur urbaine, à la sédentarité et au vieillissement de la population, les mobilités actives ouvrent une voie plus résiliente. Moins de voitures, c'est d'abord un air plus respirable, moins chaud et un environnement sonore apaisé. Des collectivités agissent pour améliorer le cadre de vie de

leurs habitants en favorisant les déplacements actifs au bénéfice de la santé publique locale, en partenariat avec les acteurs de la santé.

A l'échelle nationale, aucune politique de santé publique d'ampleur ne se concentre sur cette médecine préventive à la portée de tous : les déplacements actifs. La prévention doit s'inscrire dans une stratégie nationale pour développer la marche et le vélo. 1 kilomètre à vélo c'est 1€ de dépense de santé publique évité : prévenir vaut mieux que guérir surtout quand la prévention se pratique avec ou sans ordonnance, sans effet secondaire, pas à pas, à coup de pédale !

Chrystelle Beurrier et Françoise Rossignol,
co-présidentes du Réseau vélo et marche

Une santé publique à portée de pas et de pédale

Accessible au plus grand nombre, bénéfiques pour la santé, bon marché et respectueux de l'environnement, la marche et le vélo représentent des solutions efficaces face aux défis contemporains et l'une des voies vers une politique publique multipolaire : santé, transport, environnement, solidarité, économie et d'autres.

La pratique régulière de la marche ou du vélo constitue un moyen concret de prévenir de nombreuses pathologies chroniques, de lutter contre la sédentarité, de réduire la pollution de l'air et de favoriser le lien social. Les bienfaits sont aujourd'hui bien documentés tant par les institutions sanitaires nationales que par les grandes agences internationales comme l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Ce constat ne se traduit cependant que très partiellement dans les politiques publiques nationales, où la place des mobilités actives dans les stratégies de prévention en santé reste marginale.

Des collectivités locales s'engagent, expérimentent et innovent pour faire du déplacement actif un outil de transformation des territoires et d'amélioration du bien-être de leurs habitants.

Les mobilités actives vous veulent du bien

UN REMÈDE À LA SÉDENTARITÉ ET SES CONSÉQUENCES

La sédentarité est aujourd'hui reconnue comme l'un des principaux facteurs de risque de mortalité évitable dans le monde. Selon l'OMS, elle constitue la quatrième cause de décès prématuré, derrière l'hypertension, le tabagisme et le diabète. Elle se caractérise par un mode de vie dans lequel la dépense énergétique est extrêmement faible, principalement liée à des comportements passifs prolongés comme la position assise. En France, les indicateurs sont particulièrement préoccupants. Le taux d'obésité chez les adultes a doublé en moins de 25 ans, 47,3 % des adultes français en surpoids, dont 17% en situation d'obésité.

Depuis 1997, l'obésité chez les 18-24 ans a été multipliée par plus de 4%. Moins de 30 % des adultes respectent les recommandations d'activité physique quotidienne, fixées à 30 minutes de mouvement modéré par jour. Seulement 5% des adultes ont une activité physique suffisante pour être protectrice². Le vélo reste largement sous-utilisé : En 2019, les adultes français ne faisaient en moyenne qu'1 minute et 17 secondes de vélo par jour, et le vélo représentait seulement 3% des parts modales de déplacement, bien loin de l'objectif de 12 % fixé pour 2030. Cette pratique, même modeste, aurait évité près de 2 000 morts prématurées et près de 6 000 maladies chroniques en 2019³.

Les conséquences sanitaires sont nombreuses et bien établies. L'inactivité physique augmente considérablement le risque de développer des maladies cardiovasculaires, du diabète de type 2, certains cancers, des troubles musculosquelettiques ou encore de la dépression. La France figure parmi les derniers pays en termes de temps de pratique sportive chez les enfants. Toutes les populations ne sont pas égales : les femmes, les enfants, les personnes âgées et les individus les plus défavorisés sont les plus exposés.

Les conséquences économiques sont considérables. Le coût annuel de l'inactivité physique en France est estimé à 1,3 milliard d'euros en dépenses de santé. **Le développement de la marche et du vélo pourrait pourtant permettre d'éviter près de 10 000 morts prématurées chaque année et générer 34 milliards d'euros d'économies d'ici 2045⁴.**

→ LA SANTÉ DANS LES QUARTIERS : UN ENJEU PRIORITAIRE

Dans les quartiers prioritaires, les inégalités sociales se traduisent directement en inégalités de santé. Selon le rapport ONPV 2019, près de 45 % des habitants déclarent souffrir d'un problème de santé chronique, comme le diabète ou l'asthme. Plus de la moitié des adultes (54,4 %) sont en surpoids, soit 10 points de plus que dans les autres quartiers. Les femmes sont particulièrement concernées : 54,3 % sont en surpoids et seules 26 % pratiquent une activité physique de loisir au moins une fois par semaine, contre 45,4 % ailleurs. Des inégalités sociales aux effets sanitaires majeurs.



© RÉSEAU VÉLO ET MARCHÉ

1 **Obésité et surpoids : près d'un Français sur deux concerné. État des lieux, prévention et solutions thérapeutiques**, Inserm (février 2023).

2 **Manque d'activité physique et excès de sédentarité : une priorité de santé publique**, Anses - Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (février 2022).

3 **The untapped health and climate potential of cycling in France: a national assessment from individual travel data**. Schwarz, Emilie et al. The Lancet Regional Health - Europe, Volume 39, 100874 (avril 2024).

4 Ibid.

SE DÉPLACER ACTIVEMENT, UNE ACTIVITÉ PHYSIQUE SIMPLE AUX BIENFAITS MULTIPLES

Marcher ou pédaler quotidiennement permet d'intégrer de l'activité physique dans les trajets ordinaires, sans contrainte de temps ou de moyens. Une pratique régulière du vélo – à raison de 100 minutes par semaine – permet de réduire la mortalité toutes causes de 10 %⁵. Chez les cyclistes réguliers, la mortalité peut diminuer de 35 %. Chaque kilomètre effectué à vélo génère plus d'un euro d'économies de santé publique⁶. La marche, plus accessible encore que le vélo, car ne demandant aucun équipement, constitue l'activité physique la plus répandue. Elle permet d'entretenir la circulation sanguine, de prévenir les risques d'hypertension, et favorise également le bien-être mental par la libération d'endorphines. Sur le plan mental, la pratique régulière d'une activité physique telle qu'une mobilité active, a un effet démontré sur la réduction des symptômes de l'anxiété, de la dépression et du stress⁷. Elle favorise également les fonctions cognitives, la concentration et le sentiment de bien-être général. Ces effets sont renforcés lorsque l'activité est pratiquée en extérieur, dans un environnement végétalisé et apaisé.

→ LES RECOMMANDATIONS DES AUTORITÉS SCIENTIFIQUES

Selon l'Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité, « pour les adultes, 30 minutes d'activité physique développant l'aptitude cardio-respiratoire d'intensité modérée à élevée, au moins 5 jours par semaine, en évitant rester 2 jours consécutifs sans pratiquer » sont essentielles, « et pour les enfants et adolescents de 6 à 17 ans, [...] 60 minutes par jour d'activité physique d'intensité modérée à élevée suffisent pour une bonne santé. » L'OMS, de son côté, recommande aussi 60 minutes d'activité pour les enfants et adolescents entre 5 et 17 ans, et de 150 à 300 minutes par semaine pour les adultes de la tranche des âges entre (18-64) ans (cela se réalise en pratiquant 30 minutes chaque jour ou presque), avec un minimum de trois fois par semaine des activités qui renforcent les muscles. Pour les plus sportifs, 75 à 150 minutes d'activité d'endurance d'intensité soutenue.

LA SANTÉ DANS L'AIR, DES EXTERNALITÉS POSITIVES MAJEURES

Les modes actifs apportent également des réponses concrètes à la réduction de la pollution de l'air, et du bruit, ou encore l'adaptation au changement climatique. Selon Santé Publique France, 40 000 décès par an sont liés à la pollution de l'air aux PM2.5 (Santé Publique France, 2021). Une part importante de cette pollution provient du trafic routier, en particulier dans

5 **Systematic review and meta-analysis of reduction in all-cause mortality from walking and cycling and shape of dose response relationship.** Kelly, P., Kahlmeier, S., Götschi, T., Orsini, N., Richards, J., Roberts, N., Scarborough, P., & Foster, C. (2014). International Journal Of Behavioral Nutrition And Physical Activity, 11(1).

6 **The untapped health and climate potential of cycling in France: a national assessment from individual travel data.** Schwarz, Emilie et al. The Lancet Regional Health – Europe, Volume 39, 100874 (avril 2024).

7 **Mobilités : la santé mentale à l'épreuve des transports,** Institut Terram (avril 2025)



© RÉSEAU VÉLO ET MARCHÉ

les zones urbaines denses, ce qui avait motivé à la mise en place des zones à faible émission (ZFE).

Réduire la place ou l'usage de la voiture dans les déplacements quotidiens permet de limiter l'exposition aux particules fines (PM2.5), au dioxyde d'azote (NO₂) et au bruit, identifiés comme facteurs aggravants des maladies respiratoires, cardiovasculaires, ou encore des troubles du sommeil et de l'attention. Selon l'UNICEF, trois enfants sur quatre respirent un air pollué en France. L'empreinte carbone des mobilités actives est quasiment nulle. Chaque kilomètre non effectué en voiture mais à vélo évite en moyenne 150 à 200 g d'équivalent CO₂.

→ LES RUES AUX ÉCOLES, UN BOL D'AIR FRAIS



La première étude d'évaluation en temps réel menée par les associations Respire et Airgones, autour de dix établissements scolaires en Île-de-France révèle que les rues aux écoles réduisent la pollution. Jusqu'à 30 % de dioxyde d'azote (NO₂) en moins aux abords des écoles piétonnières¹.

1 **Projet évaluation des rues aux écoles – Rapport scientifique,** Airgones, Respire (2023)

Les collectivités locales, fers de lance d'une politique de santé par la mobilité

Des collectivités investissent dans des infrastructures, expérimentent des dispositifs d'accompagnement, et nouent des partenariats avec les acteurs de la santé pour promouvoir la pratique quotidienne de la marche et du vélo.

DES AMÉNAGEMENTS PENSÉS POUR LA SANTÉ

La pratique des mobilités actives suppose des conditions matérielles favorables : sécurité des déplacements, continuité des parcours, confort des usagers. L'urbanisme favorable à la santé s'inscrit dans cet objectif et redonne aux espaces urbains une fonction sociale où les déplacements sont plus sûrs, agréables et accessibles.

→ LA SANTÉ EN MARCHANT EN ZONE RURALE, L'ÉQUATION JURANÇONNAISE (64)



La commune de Jurançon, 7000 habitants, dans les Pyrénées-Atlantiques, illustre l'engagement d'une petite ville pour favoriser les déplacements actifs. En 2023, elle a aménagé une boucle de marche urbaine de 4,5 km, traversant le cœur de ville, les berges du Gave et les quartiers résidentiels. Pour sécuriser les piétons, la municipalité a élargi les trottoirs, installé des bancs pour les personnes âgées, et mis en place une écluse sur le pont du Neez afin de réduire la vitesse automobile. Un arrêté a également généralisé la limitation à 30 km/h dans l'ensemble de la ville. Cette démarche s'inscrit dans la volonté de valoriser l'espace public comme vecteur de santé et de lien social.

→ FAVORISER LA MOBILITÉ À PIED AVEC DU MOBILIER URBAIN AU SERVICE DES PIÉTONS DANS LE GRAND EST

Metz et Nancy ont mené des diagnostics participatifs de la « marchabilité » de leurs quartiers. À Metz, ce travail s'est traduit par la mise en place de mobilier urbain adapté aux besoins des seniors, afin de faciliter leurs déplacements quotidiens et d'encourager la reprise d'une activité physique. Nancy a déployé un programme visant à installer des bancs publics dans tous les quartiers de la ville, avec une logique de proximité et d'accessibilité, pour lutter contre l'isolement des personnes âgées.

→ DES PARCOURS PIÉTONS CONSTRUITS AVEC LES SÉNIORS À PÉRIGUEUX (24)

À Périgueux, la création de six parcours piétons sécurisés relie les quartiers au centre-ville en mettant l'accent sur le confort d'usage. Réfection des trottoirs, installation de bancs sélectionnés par des groupes de seniors, végétalisation et points d'eau : tout a été pensé pour encourager les déplacements quotidiens à pied, notamment des personnes âgées. Cette attention portée aux détails incarne une ville du soin, où la marche devient un droit effectif pour tous.





→ LES CHEMINS DE LA FORME LILLOIS (59)



La Ville de Lille a inauguré ses « Chemins de la forme », quatre parcours santé connectés alliant activité physique et découverte culturelle. De 5,2 à 8,9 km, ces circuits sillonnent le Vieux-Lille, Lille-Sud, Saint-Maurice-Pellevoisin et les Bois-Blancs. Ces parcours marchables peuvent être augmentés avec l'application Form'City permettant d'accompagner l'utilisateur comme un guide audio avec davantage d'exercices physiques et en livrant anecdotes et infos sur les lieux parcourus. Plusieurs villes ont également développé des « Chemins de la forme », comme Arras, Valenciennes, Pornic etc.

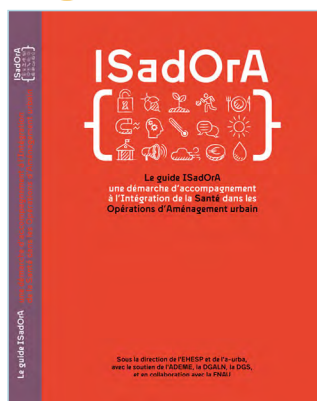


→ POUR ALLER PLUS LOIN

Ressources pour aller plus loin sur les politiques favorables à la marche :

Révéler la marche. Un incontournable des politiques de mobilités et d'espace public, Réseau vélo et marche (2025)

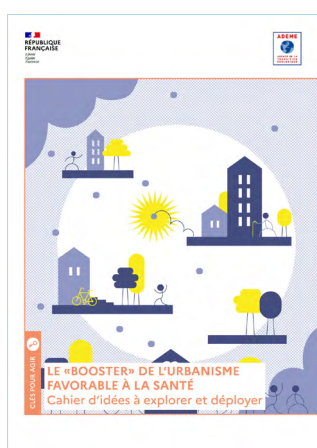
A pied d'œuvre. Mettre les piétons au cœur de la fabrique des espaces publics, ADEME (2022)



Le guide ISadOrA - Une démarche d'accompagnement à l'intégration de la santé dans les opérations d'aménagements urbains. Ecole des hautes études en santé publique EHESP (mars 2020)



Dépasser les idées préconçues entre santé et aménagement urbain : les clefs de l'urbanisme durable. Ademe (décembre 2021)



Le booster de l'Urbanisme Favorable à la Santé - UFS : cahier d'idées. Ademe (octobre 2023)



Repenser les actions de la ville au prisme de la santé mentale. Réseau français Villes-Santé (janvier 2025)

VERS UNE MOBILITÉ INCLUSIVE FAVORISANT ACTIVITÉ PHYSIQUE, LA SANTÉ MENTALE ET LE LIEN SOCIAL POUR TOUTES ET TOUS

L'un des atouts des mobilités actives est leur capacité à créer du lien. Elles favorisent l'interaction sociale, l'attention à l'environnement et la convivialité dans l'espace public. Le simple fait de marcher ou de pédaler quotidiennement améliore le sentiment de bien-être, le rapport au temps et à l'espace, et favorise une meilleure qualité de vie. Une politique en faveur de ces mobilités peut participer à la lutte contre l'isolement et à l'amélioration de la santé mentale des usagers. Une étude récente⁸ souligne l'impact du transport sur la santé mentale : 41 % des personnes ayant souffert de symptômes dépressifs considèrent que leurs problèmes de déplacement sont partiellement responsables. Pour 39 % des urbains, leur mobilité est source d'anxiété. A contrario, une mobilité reposant sur les modes actifs semble plus vertueuse : la marche est le mode le moins stressant, 71 % des marcheurs réguliers estiment même qu'elle réduit leur stress (68 % pour les cyclistes réguliers).

Certaines collectivités développent des actions spécifiquement orientées vers les habitants les plus vulnérables ou les moins mobiles, qu'ils vivent dans des quartiers prioritaires, qu'ils soient âgés, en situation de handicap ou atteints de maladies chroniques. La collaboration avec les maisons sport-santé, les associations locales, les CCAS ou les maisons de quartiers est souvent un prérequis pour mener au mieux ces projets.

⁸ **Mobilités : la santé mentale à l'épreuve des transports**, Institut Terram (avril 2025)

→ LES « MARCHES DÉCOUVERTES SANTÉ » À SAINT-QUENTIN EN YVELINES (78)



L'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines déploie une politique ambitieuse en matière de sport-santé avec son institut de Promotion de la Santé (IPS). Un programme de « marches découvertes santé », encadrées par des professionnels de la prévention, a été lancé pour sensibiliser les habitants aux bienfaits de la marche. Ces parcours, d'une durée de 90 minutes, visent les personnes souffrant de maladies chroniques ou en risque de pathologies cardiovasculaires. L'agglomération prévoit d'étendre ce dispositif au vélo, en s'appuyant sur la vélostation locale pour fournir des cycles adaptés et accessibles. Le territoire a reçu le label « Talent de la Marche » 2024 pour cette initiative.



© SAINT-QUENTIN-EN YVELINES

→ **TRIPORTEURS, VÉLOS ABAISSÉS, TANDEMS : DES REMISES EN SELLE ADAPTÉES À LA CRÉATION DE SERVICES POUR LES SITUATIONS DE HANDICAP, LES SOLUTIONS SE DÉPLOIENT, DE LAVAL À ARRAS (53) (62)**

Plusieurs collectivités ont imaginé des dispositifs de mobilité active inclusifs. À Laval, le projet « Prendre l'air en triporteur » permet à des personnes âgées isolées de bénéficier de balades en bord de Mayenne, conduites par des volontaires en service civique. L'association **A vélo sans âge**, lauréate des Talents du vélo 2021, offre ce service aux personnes dépendantes avec des antennes partout en France.

Dans le département voisin, à La Flèche, le pôle seniors propose également un service de déplacement et balade en triporteur depuis 2024. Parallèlement, la ville porte avec l'association Cyclopédie et l'entreprise Néomouv, un projet intergénérationnel mêlant balades, ateliers et initiations aux vélos électriques pour les seniors. À Arras, le dispositif « Mobilo » met à disposition des triporteurs électriques conçus pour accueillir directement les

fauteuils roulants, rendant la mobilité active accessible aux personnes en situation de handicap. À Bourges, le CCAS a mis en place un programme de sorties en vélo tandem électrique avec animateur, incluant les personnes à mobilité réduite.

À Dijon, DiviaMobilités enrichit également son offre en proposant un service de location de tricycles pour adultes. A Strasbourg, le service de location longue durée de l'Euro-métropole « Vélhop » propose aussi une large flotte de vélos adaptés, tels que des vélos à assise abaissée ou des vélos fauteuils, disponibles à la location jusqu'à 3 mois. L'utilisateur est accompagné par des conseils, des sessions d'initiation et d'apprentissage à l'utilisation de ces vélos. Lors de la première location, ces sessions sont obligatoires pour les vélos permettant de transporter plusieurs personnes.

© COMMUNAUTÉ URBAINE D'ARRAS



© RÉSEAU VÉLO ET MARCHÉ

→ **DE LA FABRIQUE PROSPECTIVE AUX ACTIONS CONTRE LA SÉDENTARITÉ À MOUANS-SARTOUX (06)**



Dans le cadre de la fabrique prospective de l'ANCT menée en 2021 sur « Petites villes et santé environnementale : quelles attentes, quelles mutations et quelles ressources ? », la ville de Mouans-Sartoux s'est engagée pour lutter contre la sédentarité avec des actions de proximité, notamment avec le défi « famille mobilité active » et des activités menées avec le CCAS pour la mobilité des personnes âgées. En parallèle, la commune développe ses aménagements cyclables et piétons. Un observatoire local de la santé environnementale permet de sensibiliser et informer la population sur leurs pratiques.

→ LE SAVOIR ROULER À VÉLO POUR TOUS ET LA FORMATION DES PROFESSIONNELLS DE SANTÉ



La Ligue Sport Adapté Nouvelle-Aquitaine a organisé à Jonzac, en avril 2025, une formation d'intervenants au Savoir Rouler à Vélo Adapté (SRAV-A), destinée à accompagner enfants et jeunes adultes en situation de handicap mental ou psychique. Étendu à 30 heures, contre 10 pour la version classique, le programme s'ajuste aux rythmes d'apprentissage spécifiques et utilise des équipements adaptés, comme tricycles ou tandems. L'objectif est de favoriser l'autonomie à vélo pour un public souvent privé de permis de conduire, et ouvrir de nouvelles voies de mobilité. Le SRAV-A est déployé dans les structures médico-sociales et les dispositifs scolaires inclusifs comme les ULIS.

Pour en savoir plus sur le SRAV-A : [Génération Vélo](#)

À Villeurbanne, le bureau d'études Praxie Design a créé le **centre de formation professionnelle « PlasMA »**, pour former les professionnels des mobilités actives mais aussi de santé et du social à la mobilité active et adaptée aux handicaps. Grâce à des formations mêlant théorie, pratique et tests de matériel. En 2024, une cinquantaine de professionnels ont été formés. Ce projet était lauréat d'un « Coup de cœur » du jury des Talents du vélo 2024.



RESSOURCES

Diag'Act, un diagnostic territorial sur-mesure

Diag'ACT est un outil de diagnostic territorial développé par l'Onaps pour analyser l'offre, les pratiques et les freins liés à l'activité physique et mieux adapter les politiques publiques locales. La démarche repose sur quatre objectifs : évaluer l'adéquation entre l'offre existante et les besoins, identifier les ressources et bonnes pratiques, sensibiliser et décloisonner les acteurs, et intégrer les constats dans les documents de planification territoriale. Un guide comprenant onze fiches méthodologiques et dix-neuf fiches d'indicateurs, conçu pour les collectivités et les structures locales de santé.

→ [Présentation vidéo de Diag'ACT.](#)



© PRAXIE DESIGN

Vers une stratégie nationale de prévention à pied et à vélo ?

UNE RECONNAISSANCE ENCORE MARGINALE DANS LES POLITIQUES DE SANTÉ

Mieux vaut prévenir que guérir ! En France, seulement 4 % du budget de la santé est consacré à la prévention⁹, alors même que les maladies chroniques liées à l'inactivité physique représentent près des deux tiers des dépenses de la Sécurité sociale. L'activité physique est reconnue depuis 2011 par la Haute autorité de santé comme thérapeutique non médicamenteuse. Depuis 2016, la loi de modernisation du système de santé autorise la prescription d'activité physique pour les patients atteints d'affections de longue durée. Toutefois, cette disposition reste largement sous-utilisée : seuls 30 % des médecins prescrivent une activité physique (sport sur ordonnance), contre plus de 60 % dans les pays scandinaves¹⁰. Le vélo et la marche sont ainsi reconnus par la Haute Autorité de Santé comme des thérapies non médicamenteuses efficaces, en prévention comme en accompagnement de nombreuses pathologies (diabète, dépression modérée, obésité, cancers, etc.). Pourtant, aucune stratégie nationale de santé n'intègre à ce jour de manière transversale et opérationnelle le développement des mobilités actives comme levier structurant. L'objectif affiché de porter la part modale du vélo à 12 % d'ici 2030 n'est pas encore soutenu par des mesures suffisamment ambitieuses pour être atteint.

LA PRISE EN COMPTE DANS LES POLITIQUES LOCALES DE SANTÉ

À l'échelle locale, des collectivités inscrivent des actions en faveur de la marche et du vélo dans leur contrat local de santé. Les Agences régionales de santé (ARS) investissent progressivement la question des mobilités actives, souvent par le biais de partenariats locaux ou de programmes thématiques. Leur action reste cependant hétérogène selon les territoires, et dépend fortement des dynamiques locales et de la mobilisation d'acteurs associatifs ou municipaux.

→ LE CONTRAT LOCAL DE SANTÉ, DOCUMENT CADRE D'UNE POLITIQUE MULTIPOLAIRE À SAINT-DIZIER (52)

L'ARS Grand Est soutient des actions intégrées aux contrats locaux de santé, comme à Saint-Dizier. Dans cette agglomération de 56 000 habitants, les mobilités actives sont pensées comme un outil d'urbanisme favorable à la santé. La collectivité a mis en œuvre une stratégie cyclable structurée autour des établissements scolaires, des équipements sportifs et des centres de santé. La ville a également signé la Charte du Programme National Nutrition Santé, renforçant son engagement en faveur de l'activité physique. L'ARS accompagne la réalisation d'évaluations d'impacts sur la santé et finance ponctuellement des aménagements ou des actions de sensibilisation.

→ PLAN VÉLO, CONTRAT LOCAL DE SANTÉ ET POLITIQUE DE LA VILLE, UNE CORRESPONDANCE À STRASBOURG (67)

Strasbourg fait figure de ville pionnière en matière de mobilité cyclable, avec un réseau dense de pistes et un plan piéton ambitieux. Le contrat local de santé 2023-2027 de l'Eurométropole prévoit de renforcer les synergies entre urbanisme, mobilités et santé. Dans ce cadre, plusieurs actions de sensibilisation et de mise en mouvement sont organisées notamment avec des groupes de marche dans les quartiers prioritaires. Mise en image des actions à Strasbourg en QPV avec le Réseau français des Villes-santé : **Agir pour la santé dans les quartiers prioritaires de la ville**

En cohérence avec cette stratégie, la ville déploie depuis 2021 des « rues scolaires » où la circulation motorisée aux abords des établissements scolaires est interdite pendant les heures d'entrée et de sortie des élèves, avec une priorité donnée aux écoles dans les QPV. Cette mesure, adoptée dans plus de vingt rues vise à améliorer la qualité de l'air et encourager les déplacements actifs des enfants dans un cadre sécurisé. Elle s'accompagne de médiations en lien avec la Ligue contre le cancer et d'évaluations régulières auprès des usagers.



© RÉSEAU VÉLO ET MARCHÉ

⁹ Les dépenses de santé en 2023 - Résultats des comptes de la santé - DREES (2024)

¹⁰ Étude Marche, vélo et sport-santé : le vélo, facteur de mieux-être - Vélo & Territoires (octobre 2023)

Pour en savoir plus sur les dispositifs d'accompagnement vers l'activité physique adaptée :



RESSOURCES



→ Alexandre Feltz, médecin et adjoint à la santé à la ville de Strasbourg, conçoit en 2012, le dispositif « sport santé sur ordonnance » et développe son application à Strasbourg avec ses homologues. Il publie un ouvrage en 2020, « Sport santé sur ordonnance. Manifeste pour le mouvement » aux éditions Equateurs.



Marche, vélo et sport-santé : vers de nouvelles alliances dans les territoires
- Adma, Onaps (juin 2023)

LA PRÉVENTION PAR LA SENSIBILISATION ET LA COMMUNICATION

La prévention passe par l'information et la sensibilisation sur les bienfaits des modes actifs, les récits positifs autour de leur pratique, les bénéfices socio-économiques, les risques évités en termes de santé etc. Autant de sujets à explorer pour changer les comportements et autant d'acteurs qui s'en saisissent à leur échelle :

LES BIENFAITS DE LA MARCHÉ



Marcher transforme la santé, le corps et l'esprit



Fédération Française de Cardiologie

Association régionale Nord-Pas-de-Calais



www.nord-pas-de-calais.fedecardio.org
www.parcoursducoeurhautsdefrance.fr

Région Hauts-de-France



Avec le documentaire **Les Roues du possible**, Praxie design propose une mise en image du vélo accessible à la plus grande majorité et vecteur d'inclusion. La santé passe aussi par la lutte contre l'isolement, les vélos adaptés peuvent répondre à cet enjeu.

→ APAISEMENT ET SANTÉ DES HABITANTS, LES PORTRAITS VIDÉO DE GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLÉ (38)

Avec son magazine Roue Libre, la métropole grenobloise a réalisé une vidéo « Vélo et Santé : bon pour le physique, bon pour le mental » sur les cyclistes quotidiens de son territoire, leur retour d'expérience de la (re)mise en selle et ses impacts sur leur bien-être.



RESSOURCES



→ **Alimentation et activité physique : les villes et intercommunalités actrices en promotion de la santé**, Réseau français Villes-Santé (février 2023).





→ L'ACCESSIBILITÉ, PREMIER PAS AVANT L'USAGE : HANDIVÉLO.FR, LA PLATEFORME ENGAGÉE POUR LES CYCLISTES EN SITUATION DE HANDICAP

Lauréate des Talents du vélo 2023 dans la catégorie Innovation de service, la plateforme handivelo.fr facilite l'accès au vélo pour les personnes en situation de handicap. Ce site collaboratif propose des informations pratiques sur les vélos adaptés, les aides financières, les itinéraires accessibles et les points de location. Le jury a salué un outil concret pour l'inclusion et souhaite qu'il poursuive son développement.

HANDIVÉLO

→ LES MUTUELLES : PRÉVENIR PAR LA COMMUNICATION

Fiche 7 Engagements et communication des mutuelles



Dans le but de comprendre l'importance donnée au lien entre la santé et le vélo dans notre société, l'objectif de cette note est de mettre en lumière la manière dont les mutuelles s'engagent sur le sujet. De fait, il est incalculable que la pratique cycliste comporte de nombreux bénéfices sur la bien-être physique et mental mais c'est une dimension qui reste trop peu mise en avant.

Les mutuelles jouent un rôle clé en France en matière de santé et certaines d'entre elles, à l'image d'AG2R La Mondiale ou de Ciroqua, ignorent directement des équipes de cyclisme. Cela représente un bon moyen de réaliser leur engagement en faveur de la pratique du vélo. En croisant davantage, on se rend compte que certaines mutuelles peuvent leur engagement encore plus loin.

LE VÉLO DANS LES STRATÉGIES RSE DES MUTUELLES

Les rapports RSE (Responsabilité Sociale des Entreprises) sont un bon moyen d'observer quels sont les domaines d'actions propres à chaque mutuelle et quels sont les sujets qui sont importants pour elles.

Dans sa stratégie RSE, **AG2R La Mondiale** mentionne le vélo dans le cadre de la mise en place d'un "plan de sobriété énergétique". L'objectif de ce plan est de réduire l'impact énergétique de l'entreprise dans le prolongement des recommandations formulées par les pouvoirs publics. L'un des leviers d'action d'AG2R pour atteindre la sobriété énergétique est de favoriser la mise en place du vélo pour l'ensemble de ses collaborateurs.

Dans le même esprit, **Horizon Mutuelle** mentionne également, dans sa stratégie RSE, l'usage du vélo en lien avec ses effets bénéfiques pour l'environnement. Toutefois, l'aspect bénéfique du vélo sur la santé est également souligné : "Nous agissons pour une relation saine entre la santé et l'environnement". Afin d'encourager ses collaborateurs à utiliser le vélo pour se rendre au travail, **Horizon Mutuelle** a mis en place une indemnité kilométrique vélo (IKV). Cette indemnité est une compensation financière calculée sur la base de kilomètres parcourus à vélo entre le domicile et le travail.

Dans sa stratégie RSE, **Solo Life** met l'accent sur l'encouragement vers le choix d'une



Encourager le choix d'une mobilité durable

Solo Life fait la promotion des mobilités douces et offre à ses collaborateurs des avantages financiers et fiscaux.

Quand présent sur la page de la stratégie RSE de Solo Life

Dans sa stratégie RSE, **Solo Life** met l'accent sur l'encouragement vers le choix d'une

RÉSEAU VÉLO ET MARCHÉ

Dans le cadre d'un projet étudiant mené en collaboration entre le Réseau vélo et marche, Sciences Po Saint-Germain-en-Laye Saint-Quentin et l'Université Paris-Saclay, **un benchmark** a été réalisé. Composé de 7 fiches, l'une d'elles de concentre sur la communication des mutuelles sur la pratique et l'impact des modes actifs sur la santé (Cette ressource est réservée aux collectivités adhérentes au Réseau vélo et marche).

Pour une politique de santé ancrée dans le territoire

Si la marche et le vélo sont des alternatives fondamentales de mobilité décarbonée, elles sont aussi des outils essentiels de prévention, de soin et de cohésion sociale. Par ailleurs, les travaux de recherche ont montré à quel point elle pouvait alléger les dépenses de santé des comptes publics. Les collectivités et les acteurs locaux ont montré qu'il est possible d'agir, à toutes les échelles, pour mettre en œuvre

des politiques concrètes, inclusives et transversales. Mais pour que ces démarches se généralisent, une impulsion nationale est nécessaire. Il est temps d'inscrire les mobilités actives au cœur d'une stratégie de santé publique nationale ambitieuse, dotée de moyens, de dispositifs de formation, et d'indicateurs d'impact.

→ POUR ALLER PLUS LOIN

Ressources de [L'Onaps - Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité](#)

Ressources du [Réseau français Villes-Santé](#)

Les mobilités actives scolaires, quels effets sur la santé des enfants et des adolescents ? – Onaps, Mobiscol (avril 2025)

[Marche, vélo et sport-santé : vers de nouvelles alliances dans les territoires](#) – Adma, Onaps (juin 2023)

[Marche, bouger, pédaler ! 21 propositions pour maintenir l'autonomie et vivre en bonne santé -Rapport](#), Jean-Marc Zulesi – député des Bouches-du-Rhône (mars 2022)

[Rapport Sédentarité, mobilités actives et santé. Rue de l'avenir, 2021](#) – Rue de l'avenir (octobre 2021)

[Le vélo, un potentiel inexploité pour améliorer la santé \(et le climat\)](#) – The Conversation (avril 2024) – Kevin Jean, Audrey de Nazelle, Marion Leroutier, Philippe Quirion

[Tableau de bord Mobilité et santé physique, Cerema](#) (juin 2025)





CHIFFRES CLÉS

1 km de vélo =
1,02€
d'économies de santé¹

Plus de **40 000** décès prématurés par an
liés à la pollution de l'air (Santé Publique France)

100 minutes de
vélo par semaine = -10 % de
mortalité toutes causes

La sédentarité est la
4^e
cause
de mortalité
mondiale (OMS)

95 %
des adultes
exposés à un risque
de santé lié à
l'inactivité (ANSES)

L'inactivité physique est devenue la
1^{ère} cause de mortalité évitable
dans le monde,
responsable de plus de décès que le
tabagisme²

61 %
des Maisons Sport-Santé
réalisent des actions autour
du vélo⁴

71 % des marcheurs réguliers estiment même
qu'elle réduit leur stress (68 % pour les cyclistes réguliers)³

4 % = la part des dépenses de santé
consacrée à la prévention⁶ en France
(DRESS 2023)

Venir au travail à vélo =

-15 %
d'arrêt maladie⁵

47 % des femmes et **29 %** des
hommes sont considérés comme inactifs, avec une activité
physique journalière inférieure à 30 minutes⁷.



© RÉSEAU VÉLO ET MARCHÉ

1 The untapped health and climate potential of cycling in France: a national assessment from individual travel data. Schwarz, Emilie et al. The Lancet Regional Health – Europe, Volume 39, 100874.

2 Sport, santé, activité physique, sédentarité : de quoi parle-t-on ? Ministère en charge des sports (2015)

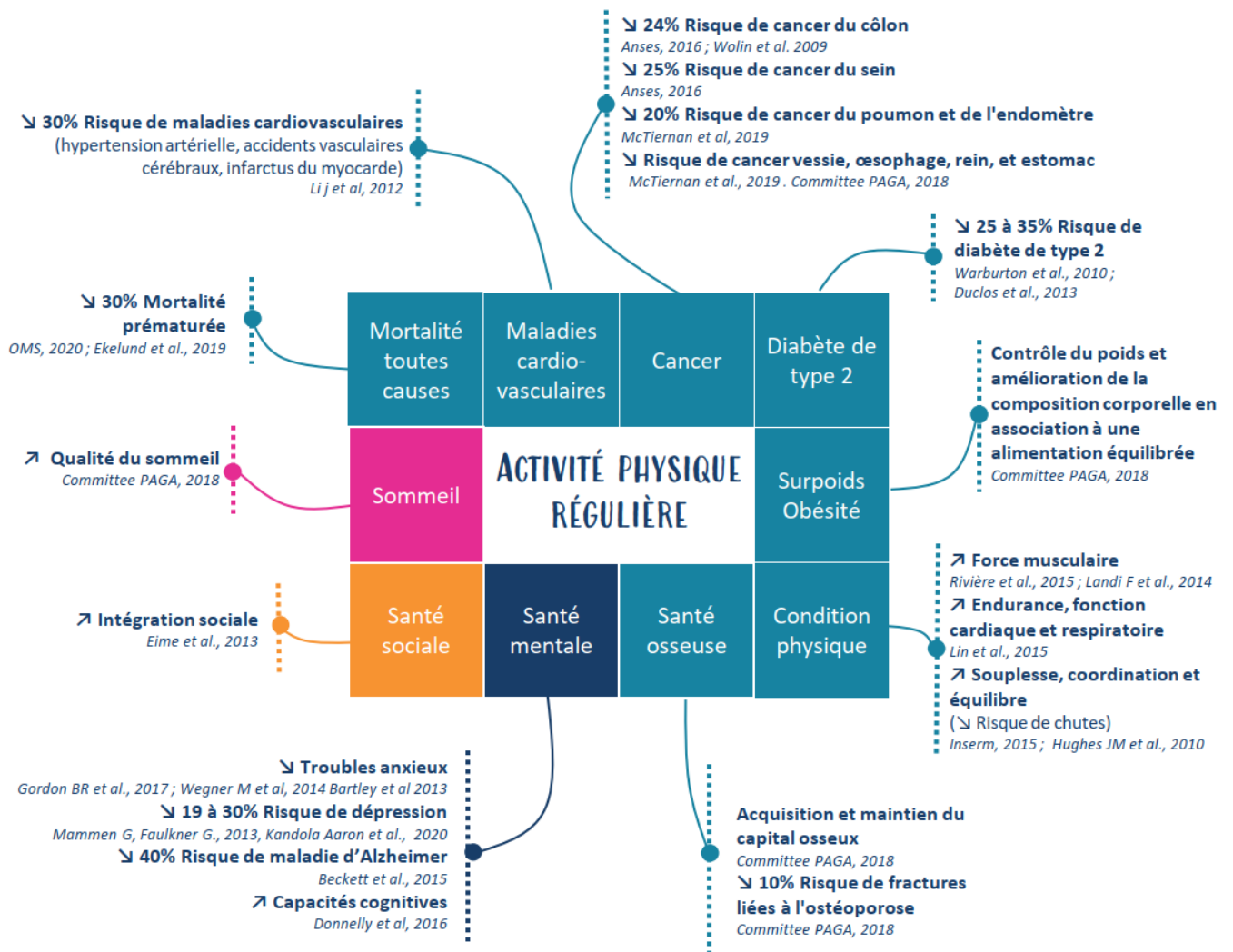
3 Mobilités : la santé mentale à l'épreuve des transports, Institut Terram (avril 2025)

4 Marche, vélo et sport-santé : vers de nouvelles alliances dans les territoires - Adma Onaps (juin 2023)

5 Étude néerlandaise, Hendriksen et al. (2010)

6 Les dépenses de santé en 2023 – Résultats des comptes de la santé - DREES (2024)

7 Activité physique et sédentarité dans la population française Situation en 2014- 2016 et évolution depuis 2006- 2007. Verdot, C., Salanave, B., Deschamps, V. (2020). Bull. Épidémiol. Hebd. (2020) ; (15), 296-304.



La diversité des atouts d'une pratique d'activité physique régulière (Adma, Onaps - 2023)



09 72 56 85 05
info@reseau-velo-marche.org
www.reseau-velo-marche.org



QUI SOMMES-NOUS ?

Le Réseau vélo et marche, issu de la fusion du Club des villes et territoires cyclables et marchables et de Vélo & Territoires, regroupe plus de 450 collectivités engagées pour les mobilités actives. Ce réseau unique de collectivités œuvre à faire de la marche et du vélo une priorité des politiques publiques et une évidence dans le quotidien des Français. Il fédère et outille des collectivités de toute taille, de la commune à la région et porte leur voix nationalement. Le Réseau vélo et marche anime également un club transpartisan d'élus parlementaires pour intégrer les mobilités actives dans une politique nationale ambitieuse.

La collection des dossiers du Réseau fait l'objet d'un soutien de l'Agence de la transition écologique (ADEME).

Soutenu par



Dossier réalisé par Jeanne Limousin et Valentin Joubert,
Réseau vélo et marche