Mark J. Nieuwenhuijsen

## Mark J. Nieuwenhuijsen

**Professeur d'épidémiologie environnementale, Barcelona Institute of Global Health**

> *La mobilité active est associée à une meilleure santé mentale, à un bien-être physique. Se déplacer en vélo réduit le stress et apporte de la joie.*

**Mark J. Nieuwenhuijsen** est expert en **évaluation des risques et des impacts sanitaires de l'exposition à l'environnement.** Il dirige **le projet BlueHealth,** dont les recherches portent sur les liens entre l'usage des infrastructures bleues urbaines, le climat et la santé. Il a également contribué à **l'étude PHENOTYPE,** sur les relations entre les espaces verts et la santé, et a coordonné **le programme TAPAS,** dont l'objectif était d'examiner les risques des transports actifs tout en encourageant ces modes de déplacement, au bénéfice de l'environnement et de la santé.

## CHIFFRES-CLÉS

**2 904**
**décès/an**
prématurés à Barcelone dus à une planification urbaine et des transports peu optimisés.

**-24 %**
**de $NO_2$**
à Barcelone si le modèle « superblocks » était mis en place.

**-10**
**décibels**
les jours sans voiture (max.)

*Sources : Mueller et al, 2017 ; Mueller et al, 2020 ; Nieuwenhuijsen & Khreisi, 2016.*

## LIENS UTILES

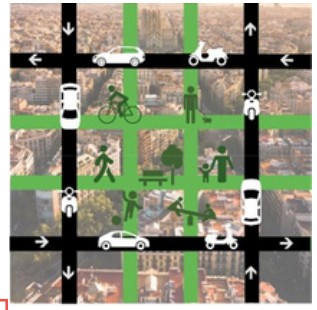
- Nieuwenhuijsen, M. J., & Khreisi, H. F. (2016). Car free cities: Pathway to healthy urban living. *Environment International*, 94, 251-262.
- Nieuwenhuijsen, M. J. (2020). Urban and transport planning pathways to carbon neutral, liveable and healthy cities; A review of the current evidence. *Environment International*, 140, article 105661.
- Nieuwenhuijsen, M. J. (2020, 25 mars). *COVID-19 and the City: How is the Pandemic Affecting Urban Health?* ISGlobal.
- Nieuwenhuijsen, M. J. (2020, 29 octobre). *Post-COVID-19 Cities: New Urban Models to Make Cities Healthier.* ISGlobal.

# L'AVENIR DES SYSTÈMES URBAINS : SAUVER NOS VILLES POUR SAUVER NOTRE SANTÉ À L'ÈRE POST-COVID

### La ville sans voiture

Paris, Londres, Milan... La question de la réduction de l'utilisation de la voiture après le confinement s'est posée dans de nombreuses villes européennes. Cela permet non seulement de faire face à la crise sanitaire mais aussi à la crise climatique. Redonner la place aux cyclistes et aux piétons présente des bénéfices essentiels : meilleure santé physique, plus grand usage des transports publics et actifs, réduction des pollutions atmosphérique et sonore, extension de l'espace public, des parcs...

### Le modèle des « superblocks »



Ces « superblocks », comme au sein du quartier Sant Antoni à Barcelone, sont des îlots urbains dédiés et conçus pour **favoriser la mobilité active et le piéton.** Ils agissent ainsi sur la santé des citoyens car adopter ce modèle c'est : ↗ d'activité physique, ↗ d'espaces verts, ↘ de chaleur urbaine, ↘ de bruit, ↘ d'émission de $NO_2$.

*Source : Nieuwenhuijsen & Khreisi, 2016.*

### La « ville du quart d'heure »

La crise sanitaire a relancé l'intérêt des politiques pour le concept de « ville du quart d'heure », cocréé dans les années 90 par Carlos Moreno. L'objectif est de pouvoir accéder aux **fonctions et services fondamentaux en 15 minutes à pied autour de son domicile** : travailler, apprendre, se soigner, s'approvisionner, (bien) se nourrir, s'épanouir, s'aérer, circuler, se dépenser.

### La ville verte

**La renaturation des villes** présente de **nombreux avantages pour la santé physique et mentale** : espérance de vie plus longue, amélioration de la fonction cognitive, bien-être... Une ville verte atténue la pollution de l'air, la chaleur, les niveaux de bruit et stocke le $CO_2$. L'environnement urbain est d'autant plus bénéfique lorsque les routes et les parkings sont remplacés par des espaces verts. En somme, **les approches transverses et systémiques sont nécessaires pour gérer les problèmes quotidiens et trouver des solutions adaptées.**