



MOBILITÉS ACTIVES

Pour notre santé et celle de tous,
choisissons les mobilités actives



Favoriser les mobilités actives, c'est faire des choix d'urbanisme favorables à la marche et au vélo. Il s'agit de replacer le piéton et le cycliste au centre des préoccupations via des cheminements doux assurant efficacement les liaisons entre les quartiers et de développer une offre vélo globale et cohérente incluant des stationnements dédiés et sécurisés.



© Adobe Stock

Ce qui est en jeu pour notre santé

- Lutte contre la sédentarité, qui est l'une des quatre causes majeures des maladies chroniques.
- Prévention de l'obésité, souvent aggravée par cette sédentarité.
- Renforcement du système immunitaire.
- Développement psychomoteur des enfants (plus l'enfant est petit, plus son espace vécu est proche du logement, d'où l'importance de pouvoir jouer « au pied de l'immeuble »).
- État de santé des seniors de 75 ans et plus, qui réduisent leur mobilité s'ils ne disposent pas de lieux pour s'asseoir et s'ils ne circulent pas à pied en toute sécurité (Cf. point de vigilance).
- Régularité de la pratique d'une activité physique afin d'atteindre le niveau d'activité physique recommandé par l'OMS : au moins 30 minutes par jour pour les adultes et 60 minutes pour les enfants (importance du maillage des équipements sportifs et leur mise à disposition).
- Contribution potentiellement majeure des déplacements en mode actif (même sans autre pratique sportive régulière) à l'atteinte du niveau d'activité physique recommandé, notamment pour réduire les problèmes cardiorespiratoires.

+ Bénéfices complémentaires

- Réduction des traumatismes routiers.
- Forte réduction des nuisances sonores.
- Contribution de chaque report modal de la voiture vers les modes actifs à la réduction globale des émissions de particules fines, du dioxyde d'azote et des gaz à effet de serre.



Points de vigilance

- Risque accidentogène accru en l'absence d'aménagements adaptés pour les cyclistes et les piétons, notamment les plus âgés (près d'un piéton tué sur deux a plus de 65 ans).
- Respiration d'un air pollué ou allergisant lors d'une activité physique.
- Compatibilité des usages de l'espace public entre les différents modes actifs : piétons, cyclistes, vélos avec assistance électrique, trottinettes, gyropodes...
- Renoncement aux transports en commun (et à la mobilité active en lien) par certaines personnes du fait de diverses nuisances ou inconforts (bruit, champ magnétique, odeurs corporelles, pénibilité de la station debout...), du risque sanitaire (ex : Covid 19) ou de l'insécurité ressentie.
- Continuité de la chaîne de déplacements grâce à des emplacements dédiés aux vélos, trottinettes dans les transports en commun.
- Risques liés aux pratiques sportives intensives : malaises cardiaques (personnes âgées ou vulnérables, pratiques excessives ou non contrôlées), toxicité de certains équipements sportifs, salles de sport insuffisamment ventilées, installations sportives à proximité d'axes routiers à forte circulation...

Chiffres-clés

- La mobilité active incluant la marche et le vélo est associée à une **diminution de 11 % des risques** de maladies cardiovasculaires¹.
- Marcher **45 minutes par jour** (par rapport à l'absence totale de marche) se chiffrerait en **24 639 décès** prématurés évités par an dans la population de 20 à 74 ans (France Métropolitaine)².
- **Chaque heure passée en voiture augmente de 6 % la probabilité d'obésité**, tandis que chaque kilomètre marché diminue de 4,8 % la probabilité d'obésité³.
- Il y aurait **30 % de mortalité en moins** chez les personnes qui pratiquent régulièrement une activité physique⁴.
- Troquer l'automobile pour le vélo pour de courts déplacements quotidiens est associé à **un gain de vie potentiel de 3 à 14 mois**⁵.
- En France, les personnes de 11 ans et plus font en **moyenne 13 min de marche par jour** hors Île-de-France (18 min en Île-de-France)⁶.
- En 2018, **66 % des Français de plus de 15 ans (soit un peu plus de 36 millions) ont eu une pratique sportive** au cours des 12 derniers mois. En élargissant le champ de l'étude et en y intégrant les activités physiques et sportives à des fins utilitaires comme les déplacements quotidiens à pied, à vélo ou encore à trottinette, **la proportion de pratiquants est de 75 %**⁷.

1 - Selon Hamer et Chida, 2008

2 - D'après l'outil Heat

3 - Selon l'étude de Frank, Andresen et Schmid, 2004, États-Unis

4 - Selon une étude danoise et un rapport du CGEDD, 2013

5 - Selon De Hartog et collab., 2010

6 - D'après une estimation de la base unifiée des enquêtes ménages déplacement en 2018

7 - Selon le CREDOC



Leviers d'actions

Planification : schéma de cohérence territoriale (SCOT) et plan local d'urbanisme (PLU)

- Limiter l'étalement urbain pour réduire les besoins de déplacements longs et pour augmenter les possibilités de reports modaux sur la marche et le vélo pour les motifs courants.
- Développer un maillage cohérent, continu et sécurisé d'itinéraires adaptés aux déplacements piétons et cyclistes. Pour ce faire, la collectivité définit un schéma de principe, qu'elle décline dans son PLU(I) à travers le règlement de zone et d'outils complémentaires tels que des emplacements réservés (ER) et les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). Si un plan de mobilité, PM (ex-plan de déplacement urbain, PDU), obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants) a été adopté, il s'agit pour le PLU(I), d'en décliner les objectifs définis en matière de mobilités actives. L'intégration du PM (ou PDU) dans un PLUI valant plan de mobilité est recommandée pour faciliter la mise en cohérence entre l'urbanisme et les déplacements.
- Favoriser la densification urbaine à proximité des arrêts des transports en commun (train, tramway, métro, bus), avec des accès piétons et PMR qualitatifs et sécurisés. Le document de planification peut instaurer des objectifs de densités moyennes minimales dans un rayon défini (500 mètres par exemple), conditionner l'implantation de certains équipements ou urbanisation nouvelle à un certain niveau de desserte par les transports en commun, et veiller à garantir le confort et la sécurité des différents usagers, plus particulièrement des piétons, cyclistes, et personnes à mobilité réduite.
- Favoriser la mixité fonctionnelle des tissus urbains (habitat, commerces et services de proximité) pour limiter les besoins en déplacements.
- Définir des règles de création de stationnement plus favorables aux vélos, et prévoir des modalités de stationnement automobile préservant les voies cyclistes et piétonnes. Le règlement du PLU permet ainsi de travailler sur le stationnement pour faciliter le report modal en général (ex : normes maximales de stationnement voiture pour les bureaux) et l'utilisation des modes actifs (ex : locaux vélos suffisamment dimensionnés, sécurisés et accessibles pour les constructions d'habitations et d'activités).
- Identifier et localiser, dans le SCOT et le PLU, en cohérence avec le plan de mobilité s'il existe, les espaces stratégiques pour la mise en œuvre du report modal de l'automobile vers les modes alternatifs, incluant les modes actifs dans la chaîne de déplacements : arrêts de transports collectifs et leur accès piéton et PMR, parkings relais, aires de covoiturage, stations de vélos en libre-service, stationnements vélos, services en gare...

Aménagement

Urbanisme opérationnel

- Supprimer les discontinuités urbaines des trajets en modes actifs, éviter les coupures urbaines, soigner les franchissements des voies rapides en évitant les fausses bonnes solutions (par exemple les passerelles et souterrains s'ils sont susceptibles de générer un sentiment d'insécurité). Prévoir la continuité des itinéraires au-delà des limites communales ou de l'agglomération (approche inter territoriale permettant l'accès par les modes actifs aux équipements situés hors territoire).
- Concevoir des trajets quotidiens et sécurisés pour des mobilités actives (notamment : domicile - écoles accès piétons et PMR sécurisés aux arrêts de transports collectifs...).
- Répondre aux besoins en stationnement des véhicules motorisés en évitant l'empiétement sur les espaces piétons et cyclistes (stationnement circonscrit et à l'écart - sans en être trop loin - des espaces à vocation piétonne), en réglementant les usages (stationnement payant et / ou à durée limitée), en limitant l'emprise spatiale (stationnement

MOBILITÉS ACTIVES

Pour notre santé et celle de tous, choisissons les mobilités actives



mutualisé, modulaire, en silo...) et en veillant à la fonctionnalité des trottoirs (largeur, plots empêchant le stationnement sauvage, canisettes, accessibilité PMR, mobilier urbain pour de courtes pauses...).

- Dans les espaces commerciaux, favoriser les aménagements sans reprise du véhicule (mutualisation du stationnement, parcours piétons d'une cellule commerciale à une autre). Préférer l'intégration des commerces de proximité dans le tissu urbain mixte afin de favoriser les mobilités actives vers ces commerces.
- Concevoir le plan masse des opérations d'aménagement avec une vigilance sur la connectivité des réseaux de circulation afin d'accroître l'accessibilité et la proximité des services, commerces, etc. Penser cette porosité non seulement à l'échelle du projet mais aussi en continuité avec le tissu urbain existant, et avec un objectif de réduction des distances, qui contribue très fortement au choix de la mobilité active sur des courtes distances.
- Requalifier les espaces urbains dédiés aux déplacements ou aux stationnements en attribuant une quotité de ces surfaces aux différents modes de déplacements.

Programmation des logements, activités, équipements

- Mettre en place un plan de mobilité (ou plan de mobilité simplifié) traitant notamment des objectifs suivants :
 - Définir des objectifs en matière de mobilité active et programmer les équipements de circulation piétonne et cycliste en conséquence,
 - Redéfinir la place de la voiture en la maintenant « à la bonne distance » (voies dédiées, vitesses, stationnement) afin de rendre les transports collectifs et les modes actifs plus attractifs.
 - Favoriser l'intermodalité entre la marche, le vélo et les transports collectifs : parkings relais, politiques vélo dans les transports en commun, outils d'information en temps réel sur le trafic et horaires, politiques tarifaires, aménagements urbains adaptés...
- À défaut ou en complément d'un plan de mobilité, mettre en place un schéma

directeur « mobilités actives », « piéton » ou « cyclable » reprenant les objectifs précédents.

- Disposer d'un observatoire des cheminements piétons-vélos afin de recenser le linéaire continu de circulations actives en ville.
- Programmer les équipements publics en organisant leur maillage équilibré, sans oublier les équipements de proximité (terrains de foot, terrains de jeux pour enfants, etc.) en accès libre le jour.

Gestion du patrimoine bâti et non bâti de la collectivité

- Mettre en place une signalétique piétonne/cycliste, avec cartographie des temps de parcours, signalétique sonore pour les non-voyants, etc.
- Créer les équipements incitant à l'usage du vélo pour le personnel de la collectivité
- Soigner les ambiances urbaines (esthétique, éclairage nocturne doux, présence du végétal, choix des matériaux...) pour rendre attractives les infrastructures des modes actifs.
- Sécuriser les terrains de loisirs en accès libre pour éviter les dégradations et détournements d'usage (par exemple en veillant aux co-visibilités)
- Sécuriser le parcours des piétons, cyclistes et autres usagers des modes actifs par le partage de la voirie et les petits aménagements associés (revêtement au sol, plots de séparation...)
- Mettre en place un plan de mobilité employeur au sein de la collectivité pour optimiser l'efficacité des déplacements liés à son activité, en particulier les déplacements du personnel.
- En tant que gestionnaire de voirie, établir un plan de circulation sécurisé, en veillant notamment à prendre en compte les nouvelles pratiques de mobilité (trottinettes, segways, etc.) en définissant et réglementant leur place dans la cité, conforter la pratique cycliste par des aménagements adéquats (stationnement sécurisé des vélos, pistes cyclables, voies vertes...), restreindre le stationnement non résidentiel en centre-ville tout en maintenant une solution compétitive d'accès (exemple : parkings relais desservis par les transports collectifs).

MOBILITÉS ACTIVES

Pour notre santé et celle de tous, choisissons les mobilités actives



Accompagnement des professionnels et particuliers

- Mettre en place des dispositifs d'incitations à l'utilisation de vélos (aides à l'acquisition, location, ateliers entretien réparation...).
- Accompagner les entreprises engagées dans l'élaboration d'un plan de mobilité employeur pour encourager les modes de déplacements actifs.

- Réaliser des campagnes de communication engageante incluant la promotion des effets sur la santé auprès du grand public sur la promotion des modes de déplacements actifs. Développer en outre une pédagogie du vivre ensemble afin que prendre les transports en commun ne soit pas vécu comme désagréable, voire dangereux, au point que certaines personnes y renoncent. (Cf. points de vigilance)

Ils l'ont fait en Occitanie¹

Sorède : Plan de mobilité en modes actifs

Ce plan de mobilité, action phare de l'Agenda 21 de cette commune de 3000 habitants dans les Pyrénées Orientales, promeut toute forme de déplacement alternatif à la voiture particulière (solo). Le plan d'action repose sur un diagnostic minutieux, et sur l'indispensable hiérarchisation préalable du réseau de voiries entre « voies artérielles », où la fonction circulatoire est prépondérante, « voies de distribution », de liaison inter-quartiers et de distribution vers les quartiers, et « voies de desserte » où la fonction locale est prépondérante. Ce travail permet d'organiser la circulation automobile avec des vitesses adaptées sur les voies artérielles et de distribution, et d'apaiser la circulation, avec priorité aux piétons et aux cyclistes sur les voies de desserte. Ce schéma directeur des mobilités est en quelque sorte un tableau de bord des aménagements à long terme, conçu comme une trame pouvant

évoluer dans le temps. Les premières actions ont consisté à revoir la signalétique des rues fonctionnant déjà en zone de rencontre, à aménager la rue principale en zone 30 et zone de rencontre et à mettre en place un mini-bus. D'autres aménagements visent la constitution de réseaux piétons et cyclistes vers le centre.



© Céréma

Gaillac : Plan de mobilité rurale

À travers ce plan de mobilité rurale, l'agglomération de Gaillac Graulhet, dans le Tarn, souhaitait proposer des déplacements alternatifs à la voiture, renforcer le lien social grâce à la mobilité et confirmer la culture de la mobilité durable sur le territoire. Une des actions vise le développement d'infrastructures cyclables et piétonnes

sécurisées et confortables. Il s'agit aussi, entre autres, d'intégrer la dimension mobilité dans les documents d'urbanisme, d'organiser une formation sur la mobilité durable, de sensibiliser et accompagner les scolaires à l'usage des modes actifs. Approuvé par le Conseil Communautaire le 19 décembre 2019, il est entré dans sa phase opérationnelle en 2020.

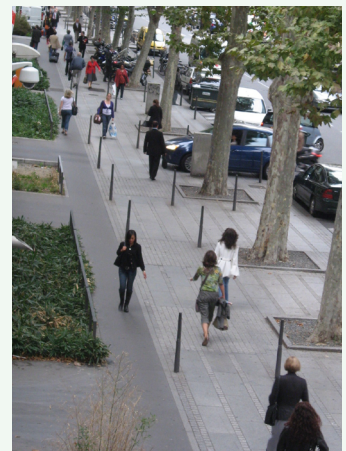
1 - Pour en savoir plus, consulter les fiches retour d'expériences.



Montpellier Méditerranée Métropole : schéma directeur des mobilités actives

Ce schéma directeur, adopté en décembre 2018, vise à mettre œuvre, à partir d'un diagnostic complet de la situation actuelle en termes de mobilité active, un réseau des liaisons cyclables structurantes et une politique cyclable transversale dans les services favorisant la promotion des déplacements actifs. Il débouche sur la proposition d'un réseau cyclable hiérarchisé en 3 niveaux : magistral, structurant, et de proximité. Le réseau identifie la desserte des pôles générateurs, la résorption des coupures, l'utilisation optimale des aménagements cyclables existants et la

généralisation des zones de circulation apaisée. Il se compose de 42 itinéraires, pour lesquels ont été identifiés les enjeux, les solutions d'aménagement et de stationnement.



Nîmes, quartier Pissevin : réorganisation des cheminements piétons entre les nouvelles habitations, les équipements et les commerces de quartier

Cette action s'inscrit dans le cadre du Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine (NPNRU) des quartiers d'habitat social Pissevin - Valdegour, une ZUP des années 60. Les démolitions mises en œuvre sont l'occasion de recomposer la trame urbaine pour simplifier le fonctionnement urbain et réinvestir les lieux

de vie, en favorisant les déplacements piétons. Par exemple, sur les 174 logements de la résidence Corot, les 50 démolis par Habitat du Gard ont laissé place à une liaison douce. Cette démarche est accompagnée par l'association de quartier « les mille couleurs ».

Ailleurs en France et en Europe

Copenhague (Danemark)

Copenhague est considérée comme la capitale européenne de la mobilité douce : en 2010, pas moins de 31 % des déplacements quotidiens, en moyenne annuelle, étaient effectués à vélo, et la proportion atteignait même 55 % dans le centre-ville.

- <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2014/05/09/comment-copenhague-est-devenue-la-capitale-europeenne-du-velo>

Villeurbanne, quartier des Buers (Rhône)

La Ville de Villeurbanne et l'Agence Régionale de la Santé Rhône-Alpes ont réalisé une évaluation d'impact sur la santé (EIS) qui avait pour objectif principal d'identifier l'influence du projet de rénovation de la résidence Le Pranard, dans le quartier des Buers, sur la mobilité des enfants de 5 à 8 ans afin d'émettre des recommandations visant à maximiser les bénéfices et à minimiser les risques pour leur santé. Le quartier des Buers

à Villeurbanne, est un quartier prioritaire de la politique de la ville, en mutation. Situé à proximité du boulevard périphérique, il pâtit de mauvaises conditions de vie, avec une mixité sociale peu importante et un tissu urbain hétérogène. On relève, dans ce quartier, une corrélation entre nuisances environnementales, insécurité, manque de fonctionnalité et d'attrait des espaces extérieurs, d'une part, augmentation du nombre

MOBILITÉS ACTIVES

Pour notre santé et celle de tous, choisissons les mobilités actives



d'enfants en surpoids d'autre part. L'hypothèse de départ était que le projet de rénovation via une attention toute particulière à la qualité des équipements sportifs et un réaménagement du trajet résidence - école pouvait jouer un rôle sur la remise en mouvement des enfants scolarisés en primaire dans le quartier et par suite diminuer les risques d'obésité. Une quinzaine de déterminants de santé ont été retenus, regroupés sous quatre grandes catégories : environnement extérieur,

usages des espaces verts, offres sportives et dispositifs adaptés, voiries. L'analyse a été faite en confrontant les données issues d'une revue de la littérature avec des entretiens menés auprès d'une vingtaine de personnes ressources et des observations de terrain.

- <https://blogs.grandlyon.com/developpementdurable/files/2017/10/EIS-Villeurbanne-2016.pdf>

Enjeux de territoires

Urbain

- Urbanisme favorisant la mise à distance de la voiture et connecté aux transports collectifs en sites propres (TCSP).
- Réflexion sur l'accès piéton sécurisé aux arrêts de transports collectifs.
- Stations vélo.

Rural

- Favoriser le maintien des écoles et autres commerces / services dans les centres bourgs (et non dans les périphéries).
- Prévoir un stationnement favorisant la fréquentation des centres bourgs par les communes voisines mais non envahissant (travail sur l'espace public, la « non-reprise » du véhicule, la tarification, etc.).
- Signalétique des chemins de randonnées pédestres et VTT.
- Il en est de même pour la montagne.
- Pour le littoral avec un accès à la plage en modes actifs pour éviter la saturation du trafic en haute saison touristique.

Ressources

- Guide Cerema sur le plan de mobilité rurale : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-mobilite-rurale>
- Kit d'accompagnement des collectivités pour le développement de la marche (temps de marche) : https://www.mangerbouger.fr/pro/IMG/pdf/inpes-kit_accompagnement-fr_accessible.pdf
- Mobiliscope : <https://mobiliscope.parisgeo.cnrs.fr/fr>
- Territoires Engagés : www.territoire-environnement-sante.fr
- Ressources Cerema : <https://www.cerema.fr/fr/activites/mobilite-transport/planification-gouvernance-organisation-mobilites/promotionmodes-actifs>