



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.



Credits photo : Adobe Stock

Ce qui est en jeu pour notre santé

- Lutte contre la sédentarité
- Prévention de l'obésité
- Développement psychomoteur des enfants
- Renforcement du système immunitaire
- État de santé des seniors
- Régularité de la pratique d'une activité physique, afin d'atteindre le niveau d'activité physique recommandé par l'OMS
- Lutte contre la pollution atmosphérique et les nuisances sonores liées à la circulation automobile

Points de vigilance

- Risque accidentogène accru en l'absence d'aménagements adaptés pour les cyclistes et les piétons
- 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...
- Continuité des déplacements grâce à des emplacements dédiés aux vélos, trottinettes dans les transports en commun

Ils l'ont fait en Occitanie

- **Sorède** : Plan de mobilité en modes actifs
- **Gaillac** : Plan de mobilité rurale
- **Montpellier Méditerranée Métropole** : schéma directeur des mobilités actives
- **Nîmes, quartier Pissevin** : réorganisation des cheminements piétons entre les nouvelles habitations, les équipements et les commerces de quartier

Chiffres-clés

- 11 % des risques de maladies cardiovasculaires en moins grâce à la mobilité active¹
- 45 minutes de marche par jour évitent 24 639 décès prématurés par an dans la population française de 20 à 74 ans²
- 1 kilomètre marché par jour 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

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. Étude danoise et rapport CGEDD 2013



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 favoriser les reports modaux sur la marche et le vélo.
- Développer un maillage cohérent, continu et sécurisé d'itinéraires adaptés aux déplacements piétons et cyclistes.
- 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.
- 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.

Aménagement

Urbanisme opérationnel

- Supprimer les discontinuités urbaines des trajets en modes actifs.
- Concevoir des trajets quotidiens et sécurisés pour des mobilités actives.
- Répondre aux besoins de stationnement des véhicules motorisés en évitant l'empiétement sur les espaces piétons et cyclistes.
- Dans les espaces commerciaux, favoriser les déplacements sans reprendre le véhicule, intégrer les commerces et services de

proximité de préférence dans le tissu urbain mixte.

Programmation des logements, activités et 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, et stationnement) afin de rendre les transports collectifs et les modes actifs plus attractifs que l'automobile, - 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...

- Mettre en place un schéma directeur « mobilités actives », « piéton » ou « cyclable ».

Autres leviers

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.

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 d'entreprise pour encourager les modes de déplacements actifs.

Ressources

- Guide Cerema sur le plan de mobilité rurale : www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-mobilite-rurale
- Ressources Cerema : www.cerema.fr/fr/activites/mobilite-transport/planification-gouvernance-organisation-mobilites/promotion-modes-actifs
- Territoires Engagés : www.territoire-environnement-sante.fr