

Article écrit par Michèle MUHLMANN-WEILL le 15 octobre 2018

# Encourager les modes actifs de déplacements

L'OMS a lancé son nouveau plan pour lutter contre l'inactivité physique. Marche à pied et vélo sont non seulement bénéfiques pour la santé mais aussi pour l'environnement.

## DES DÉPLACEMENTS À FAIBLE IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

La mobilité active définit toute forme de déplacement effectué sans apport d'énergie autre qu'humaine et par le seul effort physique de la personne qui se déplace : elle concerne essentiellement la marche et le vélo. Le "transport actif" est le terme utilisé pour décrire la mobilité active. Elle peut aussi inclure différents équipements non motorisés comme le patin à roues alignées, le roller, la trottinette, la chaise roulante non motorisée, bien que la part modale de ces équipements soit négligeable.

Le terme de "mobilité douce" est souvent utilisé à la place de mobilité active, mais il n'y a pas de consensus pour cette appellation. En effet, elle inclut, en plus des modes actifs, des modes motorisés qui ont un faible impact sur l'environnement, comme les transports en commun ou les vélos à assistance électrique. Ces deux expressions s'inscrivent dans la mobilité durable puisque ces modes de déplacement visent à diminuer les impacts négatifs de la mobilité et sont souvent complémentaires (pour accéder aux transports en commun il faut aller à pied ou à vélo). L'intérêt de son usage se justifie d'autant plus que la Commission Européenne a précisé que le transport routier contribue pour environ un cinquième des émissions totales de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) dans l'UE. Malgré une diminution, elles sont toujours 20 % plus élevées qu'en 1990.

Le transport routier est le seul secteur de l'UE où les émissions de gaz à effet de serre continuent d'augmenter.

## 10 000 PAS PAR JOUR SOIT 30 MINUTES DE MARCHÉ

Par ailleurs, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) a lancé son nouveau plan d'action mondial pour l'activité physique et la santé pour la période 2018-2030. Dès 2006, l'OMS signalait que le manque d'activité physique était l'un des principaux facteurs de risque de mauvaise santé dans les 53 États membres en Europe contribuant à près d'un million de décès par an. L'inactivité est encouragée par la sur-utilisation de la voiture particulière.

Ce nouveau plan d'action montre comment les pays peuvent réduire l'inactivité physique chez les adultes et les adolescents. En effet, un adulte sur cinq et quatre adolescents sur cinq dans le monde n'ont pas une activité suffisante. Le plan prévoit un renforcement de la formation des professionnels de santé afin d'assurer une intégration des bénéfices de l'activité physique sur la santé et le bien-être de la population.

En effet, la pratique d'une activité physique bénéfique pour la santé devrait être intégrée dans les habitudes quotidiennes quel que soit le motif de déplacement.

La mobilité active est réalisable à un coût faible ou nul car elle requiert peu d'équipement et concerne tous les groupes d'âge. Elle rend également la ville plus conviviale et plus sûre à mesure que les modes actifs prennent de l'importance. L'OMS recommande de faire 10 000 pas par jour. Ce n'est pas un chiffre aussi considérable qu'il semble. Nous faisons environ 8 000 pas par jour dans une activité normale. Il suffit d'en rajouter 2 000 en descendant du bus à un arrêt avant celui prévu, en arpentant son salon en téléphonant, en se déplaçant pour discuter avec les collègues, car 10 000 pas correspondent à 30 minutes de marche.

## **LA MARCHÉ À PIED, UNE ACTIVITÉ OMNIPRÉSENTE**

Marcher est aussi naturel que respirer. C'est la première chose qu'un bébé veut faire et la dernière qu'une personne âgée veut abandonner.

La quasi-totalité des gens sont piétons à un moment ou l'autre. L'utilisation de la marche dépend de la distance à parcourir et les termes utilisés pour celui qui se déplace à pied sont nombreux (piéton, passant, marcheur, promeneur, flâneur, coureur, joggeur, chemineur...). La marche est plus pratiquée par les femmes, les jeunes, les personnes âgées et les gens à faible revenu ; elle est peu influencée par les saisons ou la météo. Plus on se rapproche du centre-ville, plus la marche est pratiquée. La part modale de la marche est plus élevée en Europe qu'en

Amérique ou en Australie où l'aménagement urbain a été conçu en fonction de la voiture. Mais même en Europe elle varie selon les villes (16 % à Athènes et 52 % à Stockholm).

## **LE VÉLO, UN MODE DE DÉPLACEMENT ACTIF**

Il nécessite un véhicule et son usage dépend de la disponibilité de ce véhicule et d'espaces de rangement. Son usage est affecté par le relief et les conditions météorologiques.

La pratique du vélo varie aussi beaucoup d'un pays à l'autre ainsi que d'une ville à l'autre. Il est préféré dans les villes de tailles moyennes ou petites. La progression de l'usage du vélo en France entre 2016 et 2017 est notable (+ 6 %) à la fois pour des motifs utilitaires et touristiques. La mobilité active peut cependant connaître de nombreux obstacles et limites : une distance trop grande à parcourir, une organisation spatiale où les fonctions d'usage sont séparées les unes des autres, un environnement peu sûr à cause de la circulation routière motorisée, l'absence d'aménagements pour les piétons et les cyclistes, des conditions climatiques extrêmes, le poids des habitudes. Mais, au-delà des obstacles, la mobilité active doit être agréable, pratique et sûre.

## **LA CROISSANCE DE LA MOBILITÉ ACTIVE**

Elle repose sur un nouveau partage de la voirie et de l'espace public entre les véhicules motorisés et les autres utilisateurs tant dans les aménagements que de la réglementation afin d'assurer une meilleure cohabitation entre les différents modes. Le développement des transports publics est un facteur favorable à la mobilité active. Mais cela passe également par la transformation de l'espace public.

Un des principaux défis des villes est d'améliorer le système de transport et l'accessibilité d'une manière respectueuse de l'environnement : réduire les émissions, le bruit, accroître la sécurité, passe par une augmentation des modes actifs et une combinaison des différents moyens de transport en

favorisant le report modal de la voiture pour des distances courtes (la moitié des déplacements en voiture se fait sur des distances inférieures à cinq kilomètres).

L'urbanisme doit avoir une vision globale et un regard critique sur le développement des villes et la maîtrise de leur extension et intégrer la santé dans tous les programmes de renouvellement urbain. En analysant les besoins des piétons et des cyclistes, l'urbanisme contribue à améliorer la qualité de vie des habitants et la durabilité des centres urbains.

**Pour consulter le détail des recommandations de l'OMS, [cliquez ici](#).**

© Daniel Myjones - Adobestock