

LES BIENFAITS DES MODES

DOUX



DE LA VILLE QUI CONDUIT À LA VILLE QUI MARCHE ET PÉDALE À NOUVEAU ?

Philippe DUGOT

Si le « système automobile » est dominant dans les villes, il s'inscrit de plus en plus dans un « mix » de mobilité renouvelée avec des transports en commun améliorés et une intégration des modes actifs¹.

Cette évolution est le produit d'une prise de conscience écologique et de la fatigue croissante des urbains à l'égard de l'automobile du fait de ses externalités négatives. Le transport routier est l'un des responsables majeurs de l'émission de polluants atmosphériques : 57 % des oxydes d'azote (NOx) et 13 à 17 % des émissions de particules en France métropolitaine en 2017. Une étude² montre que parmi les neuf principales villes françaises, dont Toulouse, aucune ne respecte les valeurs guides de l'OMS, tant pour les particules fines que pour l'ozone. Si les niveaux moyens annuels de particules fines étaient ramenés à 10µg/m³, cela permettrait un gain d'espérance de vie à 30 ans de 3,6 mois à Toulouse.

À l'inverse, les modes actifs qui semblaient être la marque d'un monde révolu ou du sous-développement reviennent, nimbés d'une nouvelle urbanité. Le vélo et la marche trouvent alors une place garantie par la prophylaxie qu'on leur prête. En empiétant sur la part modale de l'automobile, ils contribuent à en diminuer les effets néfastes. En remobilisant le corps, ils sont en outre adoucis par le monde médical. Selon l'OMS, l'utilisation régulière du vélo permet de diminuer de 10 à 28 % le risque de mortalité toutes causes confondues. La marche en permet une diminution de 10 à 22 %. Selon l'Inserm, la pratique de modes actifs joue positivement sur un large spectre d'affections : obésité, diabète de type 2, maladies cardio-vasculaires, voire certains cancers. C'est la sédentarité qui tue nos concitoyens et elle coûte cher : 880 millions d'euros chaque année³.

À tous les échelons territoriaux, vélo et marche apparaissent alors comme des compagnons de plus en plus indispensables à la gestion des mobilités. Les desseins législatifs se font plus précis et les

injonctions réglementaires plus pressantes : la CJUE⁴ vient ainsi de condamner la France pour dépassements « systématiques et persistants » de la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote depuis le premier janvier 2010. Toulouse est concernée parmi 12 agglomérations⁵.

Mais ne peut-on pas pousser les bénéfices des modes actifs au-delà ? La marche ne permet-elle pas « au piéton d'être urbain et de faire la ville »⁶ ? En y associant la bicyclette, la marche n'est pas simplement bonne pour ceux qui la pratiquent, mais il en va aussi de la santé de ce qu'est ou devrait être la ville : un espace de vie sociale intense.

Cette thérapie est-elle partagée et applicable partout ? Il y a des héritages avec lesquels il faudra continuer à composer : une périurbanisation automobilisée et une « carchitecture » qui dessinent des environnements urbains « obésogènes » décriés par Marie Demers⁸. Ne risque-t-on pas de voir des déserts de « marchabilité » ou de « cyclabilité » à côté d'espaces centraux apaisés mais gentrifiés ? Si front pionnier de l'action publique il y a, il doit être dans les périphéries. À défaut, les modes doux apparaîtront comme des marqueurs supplémentaires d'une ségrégation socio-spatiale et sanitaire. Les modes doux pour la santé de tous ? Un outil d'amélioration du biotope urbain, mais auquel on ne peut demander de régler tous les problèmes de la ville. ■

1. Modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire : marche à pied, vélo, trottinette (non électrique), rollers... (ADEME, 2015).

2. *Improving Knowledge and Communication for Decision Making on Air Pollution and Health in Europe*, Institut de veille sanitaire, septembre 2012.

3. DING D. et al., *The Lancet*, septembre 2016.

4. Cour de justice de l'Union européenne.

5. Condamnation du 24 octobre 2019.

6. THOMAS R., « La marche en ville. Une histoire de sens », *L'Espace géographique*, n° 1, 2007.

7. Carchitecture : contraction de « car »,

voiture en anglais, et d'architecture : architecture dont les formes sont induites par l'automobile. HOLTZ KAY J., *Asphalt Nation*, NY, Crown, 1997.

8. Obésogène : propice à l'obésité. DEMERS M., *Pour une ville qui marche. Aménagement urbain et santé*, Montréal, Écosociété, 2008.

LE VÉLO, UN CHOIX DE POLITIQUE PUBLIQUE !

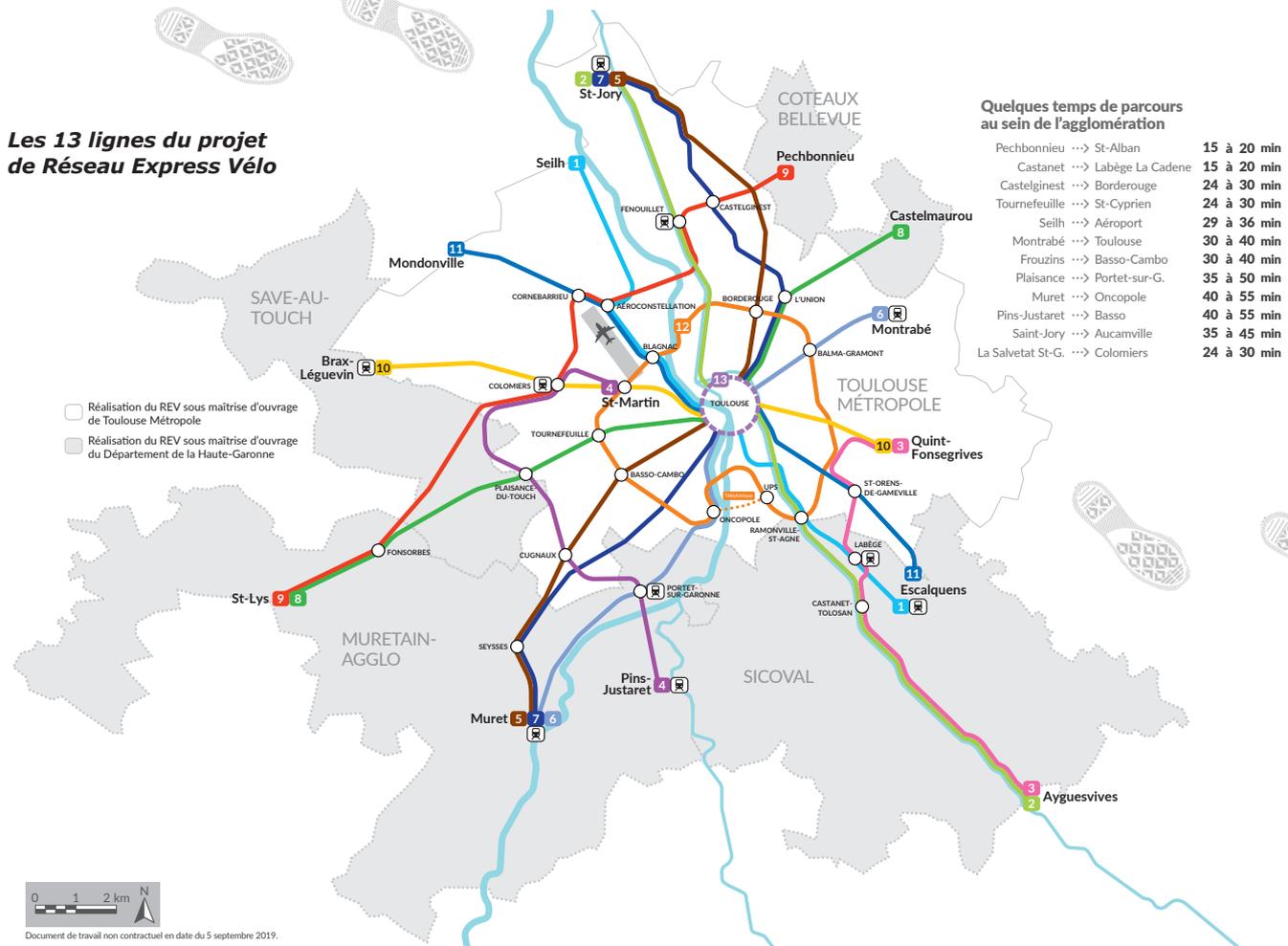
Christophe DOUCET

En 1996, les PDU¹ sont devenus obligatoires pour favoriser les moyens de déplacement les moins consommateurs et les moins polluants : transports en commun, vélo, marche. Le rattrapage de ces modes sur l'automobile reste difficile dans une agglomération toulousaine étalée et de faible densité, alors même que la recherche d'une « ville des proximités » induit de facto un usage plus important des modes actifs. Des disparités territoriales se font jour : le centre-ville de Toulouse se prête davantage à la marche (33 % des déplacements)

et au vélo (5 % en général et 9 % pour les déplacements liés au travail), la voiture y étant devenue minoritaire.

En réponse, le nouveau PDU prévoit deux schémas directeurs en faveur de la « ville qui marche et qui pédale » : un schéma cyclable et un schéma piéton. Ils ont pour objectif de développer l'usage des modes actifs, de partager l'espace public, d'améliorer la qualité de l'air. Ils répondent également à un sujet qui prend de l'importance, celui de la santé publique.

Les 13 lignes du projet de Réseau Express Vélo



L'avenir c'est le vélo

Le vélo bénéficie d'une image très positive : 71 % des habitants pensent que « le vélo en ville, c'est l'avenir »². Argument supplémentaire s'il en fallait pour en promouvoir une utilisation plus régulière et par une population plus nombreuse. Il est particulièrement efficace pour les déplacements de moins de trois kilomètres (soit environ 50 % de l'ensemble des déplacements). Le projet de Réseau Express Vélo et le développement du vélo électrique vont permettre d'accroître ces distances et le nombre de déplacements quotidiens, notamment domicile-travail. Le vélo peut ainsi devenir un outil de « santé au travail ». Si l'on connaît les effets positifs du vélo dit « musculaire » sur la santé – et indirectement sur la qualité de l'air –, il faut aussi reconnaître que le vélo électrique, quoiqu'il

génère un effort plus modéré sur une même distance, entraîne des usages plus longs et conduit in fine aux mêmes effets positifs³.

Le potentiel de développement du vélo s'avère très important et l'argument santé doit favoriser sa promotion. Cela nous oblige à nous pencher sur des questions d'aménagement urbain : aménagements continus plus roulants, mieux entretenus, mieux éclairés... Cela nous demande aussi de concevoir un système de transport durable associant marche, vélo, transports en commun et voiture partagée. Le vélo y joue un rôle d'entraînement en limitant les coûts d'investissements dans les transports publics et en diminuant la place donnée à la voiture.

La ville peut pédaler, c'est un choix de société, c'est le choix d'une politique de déplacements plus équilibrés, de finances publiques mieux maîtrisées et de santé publique préventive. ■

1. Plans de déplacements urbains.

2. Enquête Ménages Déplacements 2013.

3. Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité, 2018.

L'APPUI INATTENDU DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES À LA BONNE SANTÉ DES HABITANTS !

Antoine MUSARD

Il y a quelques mois, une marque automobile dévoilait un nouveau concept : une trottinette électrique connectée, mais surtout intégrée et directement rechargeable dans les coffres de ses voitures.

Ludique et économe, cette « option intégrée » apparaît sous diverses formes chez plusieurs constructeurs automobiles. Cela illustre une petite révolution, celle d'une nouvelle offre globale de mobilité individuelle, un écosystème imbriquant automobiles, vélos pliables et autres trottinettes électriques. Dans nos sociétés individualisées et périurbaines, l'usage de la voiture est bien

souvent considéré comme indispensable. Pour autant, congestion, difficultés de stationnement et zones à faibles émissions contraignent de plus en plus l'accès automobile au cœur des agglomérations. À l'image du report modal de l'automobile vers les transports en commun, nous pourrions bientôt « abandonner » notre voiture aux premiers embouteillages pour continuer les derniers kilomètres de nos trajets quotidiens à vélo ou à trottinette électrique. La complémentarité de ces modes de déplacement individualisés pourrait changer la donne en matière de congestion et de pollution des villes. Elle permettrait aussi d'améliorer la condition physique de nos

concitoyens... pour ceux qui prendront l'option du vélo, électrique ou non, plutôt que la trottinette électrique !

Si elles trouvaient un véritable écho chez les automobilistes, ces initiatives de grands constructeurs automobiles pourraient – ou devraient –, constituer un encouragement de plus pour améliorer les connexions entre périphéries et centres-villes via des parking relais et des itinéraires cyclables sécurisés, continus et rapides. Des itinéraires que l'on aimerait apaisés, empruntant les grands corridors naturels, valorisant les territoires et leurs particularismes locaux... pour qu'ils soient plus incitatifs et participent à la meilleure santé des habitants !