

Bien dans sa vi(II)e

Bouger et être actif



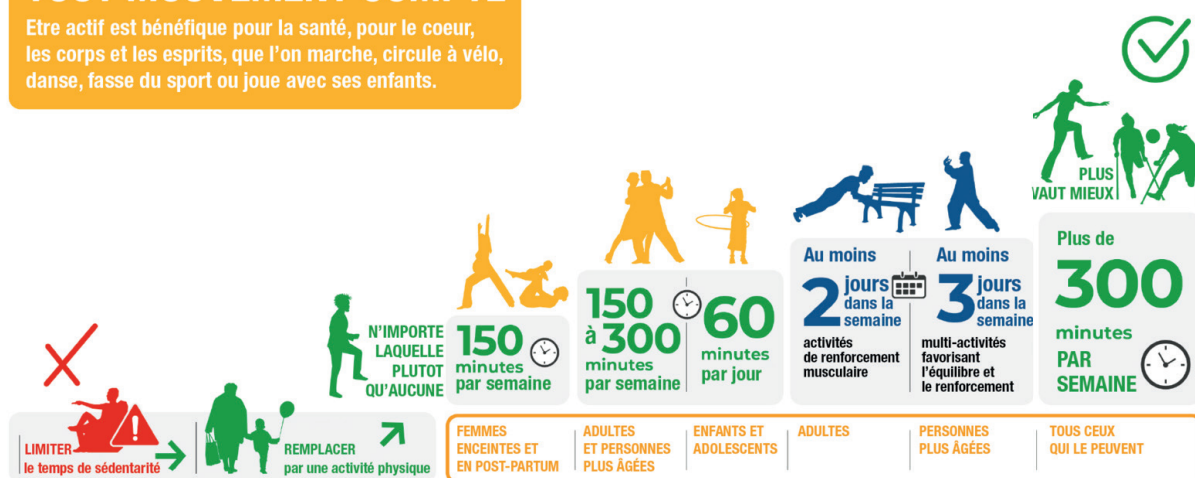
L'importance d'être en mouvement pour la santé mentale, physique et sociale : de quoi parle-t-on ?

L'activité physique joue un rôle essentiel pour la santé physique et mentale, le bien-être et la qualité de vie. Elle contribue à la prévention de nombreuses maladies chroniques (maladies cardio-vasculaires, diabète de type 2, cancers, maladies psychiatriques...) mais aussi à leur prise en charge. C'est un outil thérapeutique essentiel dans de nombreuses maladies chroniques pour ralentir l'évolution, prévenir les complications et les récives. Elle aide également à maintenir l'autonomie lors du vieillissement. Les activités physiques et sportives contribuent aussi au bon développement moteur et social des enfants.

i En 25 ans, les enfants ont perdu 40 % de leurs capacités cardio-vasculaires. Aujourd'hui, 17 % des jeunes de 6 à 17 ans sont en surpoids dont 4% en situation d'obésité (source : santé.gouv.fr). La grande majorité des adultes (95 %) sont exposés à des risques pour la santé en raison d'un manque d'activité physique ou d'une sédentarité excessive (ANSES, 2022).

TOUT MOUVEMENT COMPTE

Etre actif est bénéfique pour la santé, pour le cœur, les corps et les esprits, que l'on marche, circule à vélo, danse, fasse du sport ou joue avec ses enfants.



WHO guidelines on physical activity and sedentary behaviour (2020).

For more information, visit: www.who.int/health-topics/physical-activity

LET'S Be active
Everyone Everywhere Everyday

World Health Organization

Cette sédentarité et le manque d'activités physiques s'expliquent en partie par la dépendance à la voiture et une part importante d'emploi statique (emploi de bureau).

Bien que doté en transport en commun, les villes se sont développées au travers du prisme des déplacements automobiles individuels (dimensionnement des voiries, stationnements...), la voiture devient souvent le moyen de transport principal, même pour des trajets relativement courts, ce qui a des conséquences directes sur la santé des habitants et sur les émissions de polluants (voir → fiche n°1 : **Respirer !**, → fiche n°2 : **Bien dans ses baskets, bien dans sa tête !**, → fiche n°3 : **Bien dans son quartier !**).

Parallèlement, le manque d'espaces dédiés à la marche ou au vélo dans certaines zones urbaines renforce cette tendance, créant un cercle vicieux où les possibilités d'adopter un mode de vie actif sont limitées. **Malgré les nombreux avantages d'une ville dense en termes d'accès aux services ou de connectivité**, elles peuvent d'une part, offrir des infrastructures favorables à l'activité physique (parcs, trottoirs, pistes cyclables sécurisées et accessibles) et d'autre part, générer des freins tels que le manque d'espaces verts.

La façon dont les espaces urbains sont conçus influe donc directement sur la qualité de vie des habitants et sur leur capacité et envie à être actifs en ville. Partager l'espace public, donner plus de places aux piétons et au vélo c'est aussi donner plus d'urbanité, favoriser l'attractivité urbaine et l'économie locale (le tourisme et le commerce).

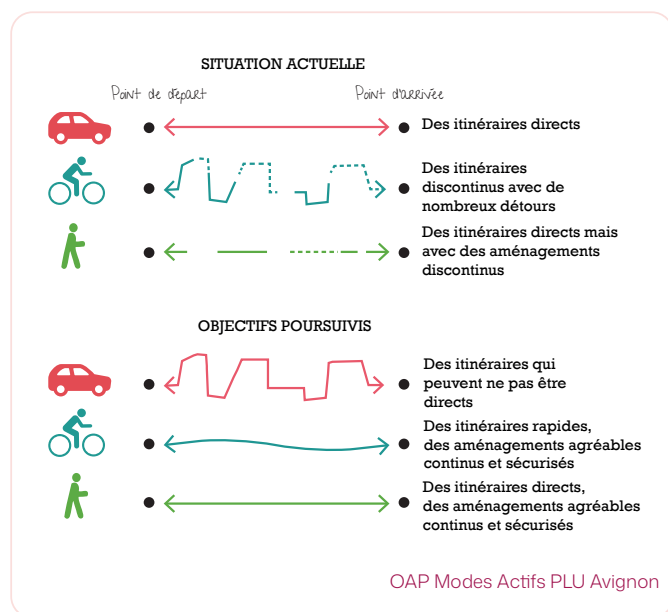
Peut-on concilier ville dense et activité physique ou lutte contre la sédentarité ?

Les zones urbaines densément peuplées sont susceptibles d'être un facteur aggravant

Le lien entre le niveau d'activité physique et l'environnement urbain a fait l'objet de nombreux travaux, dont la plupart montrent une relation entre certaines caractéristiques de l'environnement bâti et le niveau d'activité physique de la population (notamment avec la marche). Il est ainsi question de la capacité d'un territoire à susciter la pratique de la marche et plus largement la pratique d'activités physiques. En agissant sur l'environnement construit, l'aménagement urbain peut contribuer à modifier les modes de déplacement en favorisant la mobilité active (marche, vélo), et à faire évoluer nos modes de vie en luttant contre la sédentarité.

La densité : une opportunité en matière d'incitation à l'activité physique et à la lutte contre la sédentarité

Les trajets en mode actifs ont un bénéfice collectif en termes de diminution de la pollution et de réduction du bruit (voir [fiche n°1 : Respirer !](#)) et individuel en termes de santé pour celui qui le pratique. Le vélo se pratique à tous âges et, est accessible à tous (émancipation par le vélo). Son utilisation est d'autant plus facilitée par l'émergence des vélos à assistance électrique (VAE) qui permet de s'affranchir des difficultés liées à la topographie ou à la distance. Il en est de même pour la marche à pied, qui augmente lorsque les habitants bénéficient d'un réseau piétonnier sûr, continu et confortable. L'idée est donc de faciliter l'utilisation des modes actifs en ville en proposant des itinéraires nombreux, directs, sécurisés et idéalement apaisés.

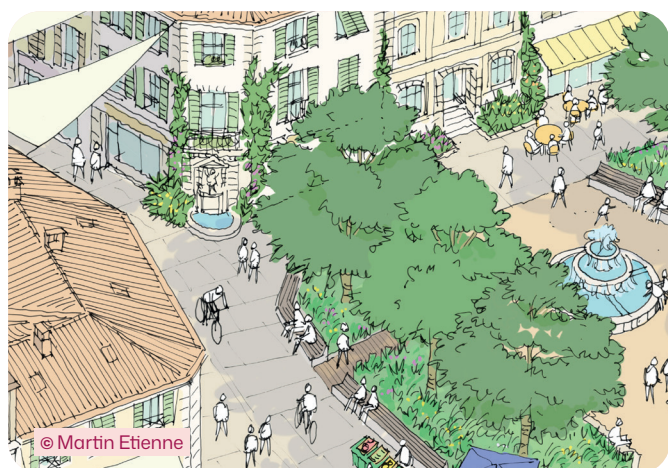


Une zone dense :

- **Raccourcit les distances** et, de ce fait, incite ses habitants à marcher ou se déplacer à vélo pour la plupart de leurs activités quotidiennes – et cet effet est d'autant plus important que l'on favorise la mixité fonctionnelle des quartiers ;
- À cela s'ajoute **le rôle des transports en commun** (dès qu'ils sont efficaces et cadencés) qui, parce qu'ils sont les modes de transports les plus rapides en milieu urbain dense, nous incitent à marcher pour accéder aux stations ;
- **Les parcs publics ou parcours piétons** peuvent proposer des aménagements ludiques et sportifs.

Cette qualité potentielle suppose cependant de porter attention au risque d'un manque d'espaces verts dans les quartiers les plus denses (voir [fiche n°3 : Bien dans son quartier !](#)), de zones piétonnes sécurisées ou d'infrastructures adaptées à l'activité physique. Cela accentue les inégalités d'accès à une vie active.

Dans une moindre mesure comparativement à l'importance de la qualité des espaces publics, la pollution de l'air, peut être un facteur décourageant pour l'utilisation des modes de transport actifs ou la pratique d'activités physiques en ville. Lors des pics de pollution il est déconseillé de pratiquer du sport.



© Martin Etienne

Les leviers et pistes d'amélioration pour être actif en ville

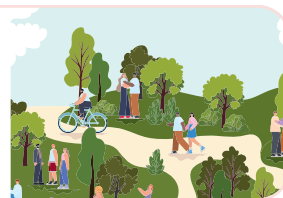
Réduire l'exposition aux facteurs de risque (guérir) & agir pour produire des environnements favorables à la santé (prévenir)

Les acteurs qui développent des projets – qu'ils soient publics ou privés – doivent relever deux défis qui peuvent sembler opposés :



D'un côté, **construire une ville plus dense**, avec plus de logements et d'activités dans des espaces déjà urbanisés, pour **éviter d'étendre la ville sur les terres agricoles, naturelles et forestières**.

De l'autre, **protéger les habitants** tout en offrant une capacité à se **mouvoir et à se déplacer dans le territoire**.



Les outils de connaissance

Socle de la mise en place des stratégies favorables à la santé et de l'évaluation des politiques publiques engagées

France Mobilités

Les observatoires de mobilité : France Mobilités, qui vise à fournir des données et des analyses sur les politiques locales de mobilité en France et propose des cartes interactives et des données actualisées sur le déploiement de la compétence mobilité au sein des territoires.

Observatoire des MaaS (Mobilité Améliorée par Association de Services)

Cet observatoire vise à faciliter le partage de connaissances en matière de MaaS, qui désigne les outils numériques intégrés visant à améliorer l'usage des services de mobilité. Il met en lumière l'avancement des différents systèmes vers l'objectif d'intégration de plusieurs modes de transport et de fonctionnalités intégrées.

Observatoire de la micromobilité :

Cet observatoire a notamment vocation à publier des connaissances objectives sur l'usage, l'accidentalité et l'impact environnemental des engins de déplacement personnel motorisés (EDPm), qu'ils soient partagés ou non.

Baromètre des villes marchables :

Le baromètre des villes marchables est un classement des villes de France selon leur adaptation aux piétons et aux déplacements à pied. Il a été créé par un collectif associatif dont la Fédération française de la randonnée pédestre.

<https://www.ffrandonnee.fr/la-federation/marche-en-ville/barometre-des-villes-marchables>



Les ateliers citoyens et enquêtes de terrain (à l'échelle des quartiers par exemple) pour comprendre les usages (en termes de stationnement, de déplacements), les attentes et besoins des habitants du quartier et réfléchir avec eux aux évolutions de l'espace public (adaptation à la pluralité des usages et usagers).



Une approche participative pour répondre aux besoins

Sensibilisation et concertation

L'information et la sensibilisation à l'importance de l'activité physique, ainsi que l'incitation à l'usage des transports actifs (marche, vélo), doivent être renforcées. Des campagnes publiques peuvent encourager les citoyens à intégrer l'activité physique dans leur quotidien. Par ailleurs, des politiques incitatives, telles que des subventions pour les transports en commun, des réductions sur l'achat de vélos ou des initiatives de marche active, peuvent être mises en place.



Planification et démarches stratégiques

Des leviers pour anticiper des villes favorables à la santé

🚲 Le Plan de Mobilité (PDM)

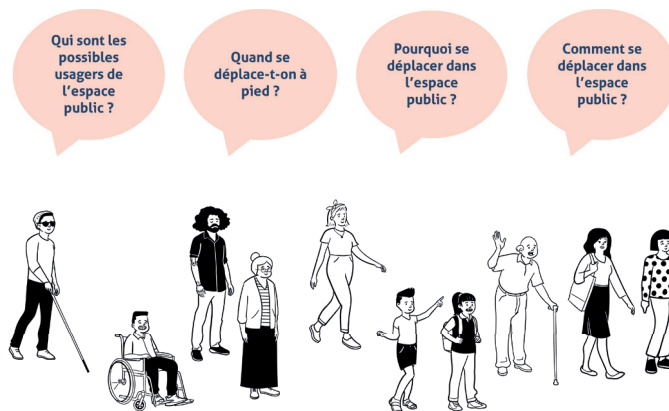
Il permet de promouvoir les modes de transport alternatifs à la voiture, comme la marche, le vélo ou les transports en commun. En développant des infrastructures adaptées (pistes cyclables, trottoirs sécurisés, zones piétonnes), il facilite la mobilité douce, réduisant ainsi l'empreinte carbone. Le plan de mobilité intègre également des mesures incitatives pour encourager ces pratiques, comme des tarifs réduits pour les transports publics ou des subventions pour l'achat de vélos.

🚶 Les études de marchabilité

Développé notamment via le programme Petites Villes de demain (PVD), les études de marchabilité permettent de croiser les regards sur les facteurs de marchabilité des villes pour améliorer les aménagements.

La fabrication d'une stratégie d'actions en faveur de la marchabilité passe par la réalisation d'un travail d'identification et de compréhension des usages.

Ci-contre : les 4 questions à se poser pour définir les parcours marchables, source : audatvar



📄 Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU/PLUi)

Via les OAP et le zonage, les PLU permettent de traduire concrètement la volonté de mise en place de stratégie modes actifs en agissant sur la définition des parcours publics (emplacements réservés) mais aussi sur les équipements (stationnement vélo sécurisés) / l'accès au sein des parcelles privées.

DES AMÉNAGEMENTS POUR LES MODES ACTIFS SÉCURISÉS, ATTRACTIFS ET CONFORTABLES

Lors des créations ou requalifications de voies, les aménagements doivent garantir des déplacements sécurisés pour les cyclistes et les piétons. Ces aménagements doivent être adaptés au contexte urbain, au trafic routier et à la vitesse autorisée pour les véhicules.

L'APAISEMENT ET LE PARTAGE DE LA VOIRIE À GÉNÉRALISER

La création de zones de circulation apaisée (aire piétonne, zones de rencontre, zones 30), où les différents modes de déplacement partagent la voie, est à privilégier hormis sur certains axes structurants où le trafic et/ou la vitesse des véhicules ne le permettent pas. Leur aménagement (largeur de voie, contraintes à la circulation, végétalisation, matériaux, traitement des entrées de zones...) doit permettre de faire respecter les limitations de vitesse et d'assurer la sécurité des cyclistes et piétons, un simple panneau en entrée de zone ne suffit pas.

DES FLUX CYCLISTES ET ROUTIERS À SÉPARER SUR LES AXES TRÈS PASSANTS

Sur les secteurs où le trafic routier est important (+ de 3 000 véhicules/jour), l'objectif est de séparer les modes actifs des flux routiers par la création, par exemple, de pistes cyclables ou de voies vertes.

DES AMÉNAGEMENTS SÉCURISÉS ET CONFORTABLES

De manière générale, pour les aménagements pour les modes actifs, il est recommandé de :

- utiliser des matériaux différents pour distinguer piétons et cyclistes. Afin que la rue ait un aspect moins routier, il est recommandé d'utiliser un matériau autre que l'enrobé sur les trottoirs ;
- utiliser des matériaux respectueux de l'environnement ;
- utiliser des matériaux de couleur claire, à fort albédo avec une émissivité élevée, en évitant les phénomènes d'éblouissement ;
- pour les aménagements dédiés aux vélos, utiliser des revêtements très roulants pour assurer un confort d'usage.

La largeur des aménagements doit être suffisante pour assurer la sécurité et le confort des usagers. Ainsi, les largeurs recommandées sont :

- pour une bande cyclable : 1,50 mètre. 2 mètres minimum si la bande longe du stationnement ;
- pour une piste cyclable unidirectionnelle : 2 m à 2,50 mètres ;
- pour une piste cyclable bidirectionnelle : 2,50 m à 3 mètres ;

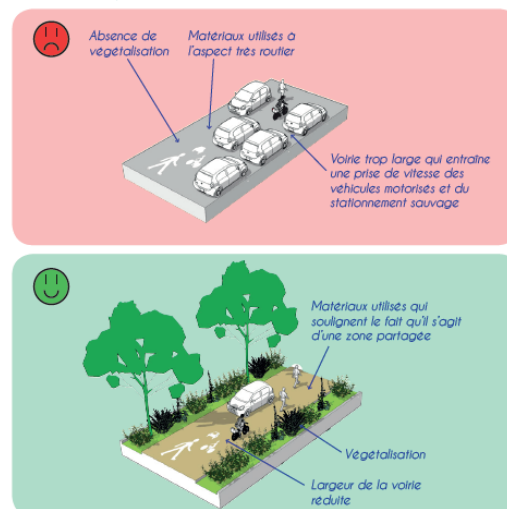
- pour une voie verte : 3 m à 5 mètres ;
- pour les trottoirs, au niveau des nouvelles voies (et pour les requalifications si l'emprise de la voie le permet) : 2,50 mètres, au moins d'un côté de la voie, afin de pouvoir se croiser aisément.

Au niveau des voies nouvelles (et pour les requalifications si l'emprise de la voie le permet), l'objectif est de faciliter les déplacements pour les piétons, notamment en créant des trottoirs des deux côtés de la voie (hormis pour les aires piétonnes et les zones de rencontre).

DU STATIONNEMENT POUR LES VÉLOS FACILEMENT ACCESSIBLE ET INTÉGRÉ À L'OPÉRATION

Lors de la création ou de la requalification de bâtiments, le stationnement des vélos doit être pensé en amont. Il doit être facilement accessible depuis le bâtiment et depuis l'accès à la parcelle et intégré paysagèrement s'il est situé à l'extérieur du bâtiment.

Principes d'aménagement pour une requalification ou création de voiries - exemple d'une zone de rencontre



Extrait OAP Modes Actifs, PLU Avignon



Planification et démarches stratégiques (suite)

Des leviers pour anticiper des villes favorables à la santé

Composante 2 : Accessibilité aux espaces de nature de la Métropole Toulon Provence Méditerranée

Accessibilité aux espaces de nature par communes



Part de la population ayant accès à un espace de nature en moins de 10 minutes à pied

Accessibilité aux espaces de nature en moins de 10 minutes à pied

Espaces de nature

★ Plage

▲ Massif forestier

Espace vert public

● Espace vert de proximité

● Parc urbain

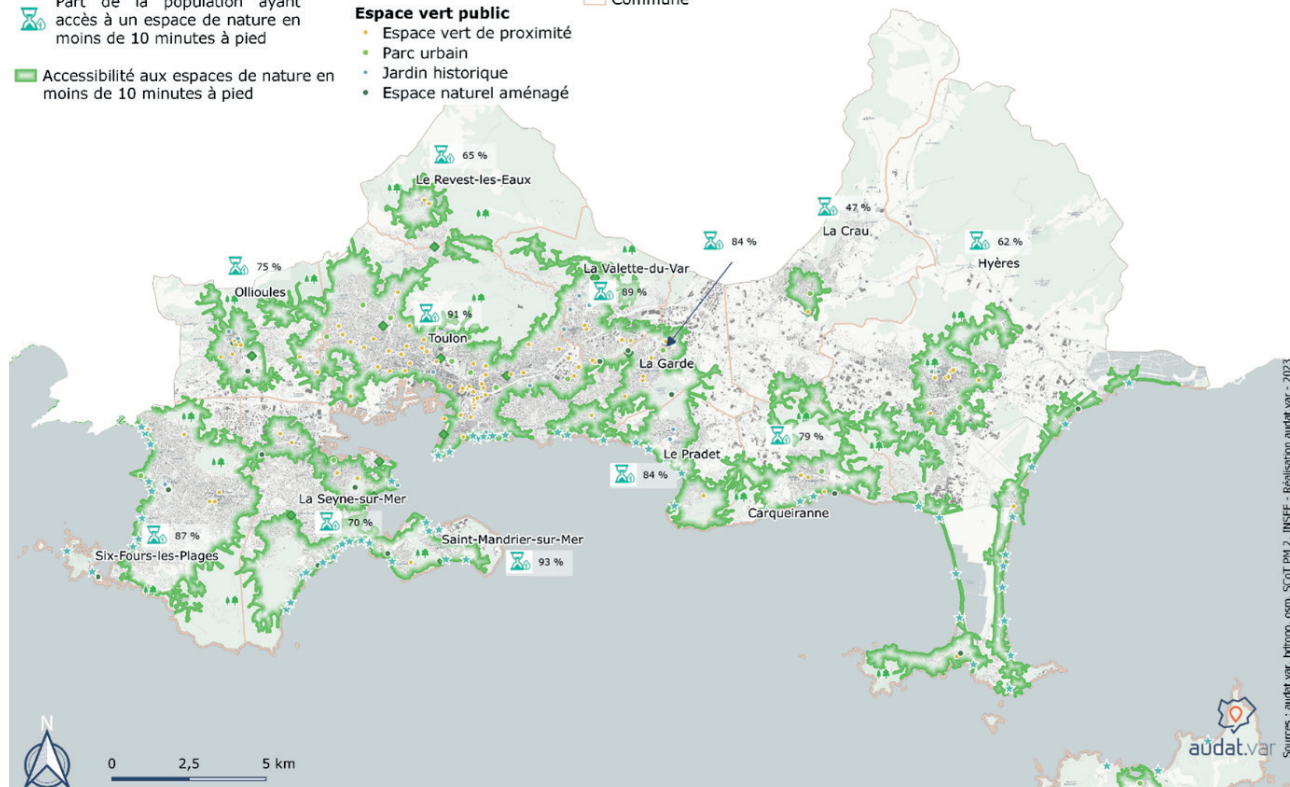
● Jardin historique

● Espace naturel aménagé

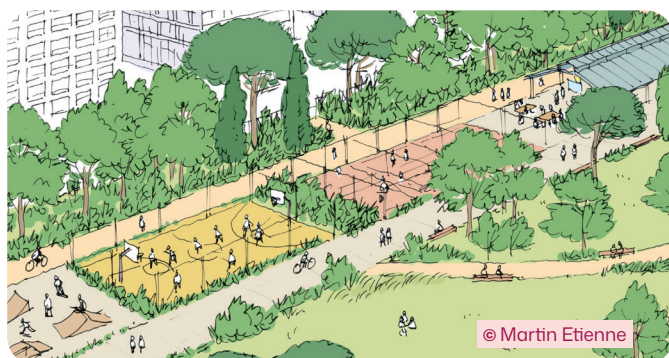
◆ Espace vert public en projet

■ Bâti

□ Commune



Accessibilité aux espaces de nature de la Métropole Toulon Provence Méditerranée (audat.var)



Doter la ville d'espaces verts

Il s'agit donc de permettre un accès aux espaces verts. L'OMS recommande qu'en milieu urbain, chaque personne vive à moins de 300 m d'un espace vert de plus de 0,5 ha. Vérifier ces éléments chiffrés à l'échelle des villes dense est une première étape pour mettre en place une stratégie de végétalisation. Il s'agit aussi de révéler le potentiel de l'existant pour revégétaliser les villes.

Pratiques ludiques et physiques dans l'espace public : pour que bouger soit un loisir

Les formes d'aménagement variées sont des moteurs de l'activation du corps : terrains de pétanques, tables de jeux pour les échecs, dessins au sol pour inciter les usagers à courir, monter, sauter, implantation de mur d'escalade pour grimper, mobilier de gymnastique pour faire bouger ou aménagements pour les cyclistes afin de pédaler. Ces formes d'aménagement ont des coûts variables mais des bénéfices importants pour les usagers et participent à une (re)valorisation de l'espace public.

Des études permettent d'établir une relation entre qualité de l'environnement et pratique de la marche de loisirs. À l'échelle d'un quartier, la présence de parcs, de places, de bancs, de cheminements sûrs et éclairés est un facteur qui influence le niveau d'activité physique de ce type de marche, à l'inverse, le relief et l'absence d'aménagement sont un frein (voir [fiche n°3 : Bien dans son quartier !](#)).



L'urbanisme opérationnel

Améliorer la fabrique de la ville

Les opérations d'aménagement ont un rôle à jouer dans la (re)structuration des îlots urbains et dans les équipements proposés pour sécuriser les stationnements vélo et la pratique de mobilités douces. Il s'agit en particulier de favoriser les perméabilités du tissu urbain : « ouvertures » d'îlots en pied d'immeuble, création d'espaces publics, d'espaces communs, de cheminements dans les îlots. Les coeurs d'îlots végétalisés et en pleine terre permettent l'usage d'espaces extérieurs de proximité pour le jeu, le jardinage, les liens sociaux et les liens avec l'environnement proche (voir → [fiche n°2 : Bien dans ses baskets, bien dans sa tête !](#), → [fiche n°3 : Bien dans son quartier !](#), → [fiche n°4 : Soigner et prendre soin !](#))

Les aménagements des voiries et des espaces publics pour les modes actifs : en fonction des contextes urbains, il s'agit d'adapter les voiries aux modes actifs en proposant des pistes ou bandes cyclables voire de prioriser ces aménagements par rapport à la place la voiture.

Pour cela, l'urbanisme transitoire est très efficace. Par exemple, supprimer des stationnements temporairement pour créer une fête de quartier permet d'essayer l'espace public sans voiture et d'expérimenter ses gains. L'aménagement définitif pourra ensuite être engagé (exemples : la rue des écoles et cour oasis).

Le code de la route comme allié : la limitation de la vitesse est une action fondamentale pour diminuer l'insécurité ressentie. Pour cela, l'aménageur peut conjointement utiliser le code de la route, qu'il pourra associer à des aménagements en profil qui « renverseront » les priorités. Sur le modèle des espaces de rencontre : le piéton est prioritaire sur le vélo, lui-même prioritaire sur la voiture. Associer une diminution du profil de voirie permet de diminuer le cout de l'enrobé (la chaussée), de faire ralentir, et de confier les espaces gagnés à d'autres usages : jardin, terrains de jeux, de pétanque, de plantations, barbecue etc. Par ailleurs, limiter les vitesses réduit la pollution atmosphérique (voir → [fiche n°1 : Respirer !](#)).



QUELS SONT LES LIEUX À VALORISER POUR L'ACCUEIL D'ACTIVITÉS LUDIQUES ET SPORTIVES ?

Les centres-villes, en articulant les actions d'aménagement de l'espace public aux objectifs de revalorisation

Créer une expérience unique !



Les parcs et jardins publics pour les moderniser et les rendre plus accueillants

Penser à tous les publics ! et aux horaires d'ouverture !



Le littoral, par des aménagements en bord de mer non-artificialisants

Valoriser la notion de parcours long !



Les espaces naturels

S'appuyer sur le génie du lieu



L'environnement des écoles et des collèges pour en dynamiser les sorties

Se regrouper, s'attendre/se retrouver, se rencontrer, discuter...



La sécurité, l'apaisement et la convivialité en première ligne !

L'environnement des équipements sportifs pour faire le lien dedans/ dehors en profitant de l'espace extérieur

Se retrouver, s'attendre, débriefer, se reposer...

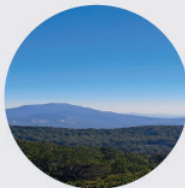


Jouer la transparence !

Les points hauts du territoire, en valorisant des parcours sublimant les vues lointaines

Contempler, se connecter à la nature...

Se situer dans son environnement



Source audat.var

Conclusion :

La densité, une solution pour lutter contre la sédentarité et être actif en ville

L'**activité physique** est fondamentale pour la santé physique et mentale, essentielle à la prévention et à la prise en charge de nombreuses maladies chroniques. Pourtant, la majorité des adultes (95 %) et une part importante des jeunes en France manquent d'activité physique ou sont excessivement sédentaires. Cette situation est en partie liée à la **dépendance à la voiture** et au manque d'espaces dédiés à la marche ou au vélo dans certaines zones urbaines.

Bien que les villes denses puissent générer des freins (pollution, bruit, sensation d'insécurité liée au partage de la voirie), elles offrent d'importants **atouts pour la mobilité active** : elles raccourcissent les distances, incitent à la marche ou au vélo pour les trajets quotidiens, et encouragent la marche pour accéder aux transports en commun efficaces (voir : → **fiche n°1 : Respirer !**). Le défi est donc d'**aménager les environnements urbains** pour qu'ils suscitent et facilitent l'activité physique (voir : → **fiche n°3 : Bien dans son quartier !**).

Les leviers d'action incluent l'**observation** des usages (observatoires, enquêtes de terrain), la **planification urbaine** (Plans de Mobilité, PLU via les OAP) pour des infrastructures adaptées et sécurisées, et l'**urbanisme opérationnel** pour des voies favorisant les modes doux et la perméabilité des îlots. Enfin, la végétalisation et l'intégration d'**aménagements ludiques et sportifs** dans les espaces publics rendent l'activité physique plus agréable et donc plus attractive. Une approche proactive de l'aménagement urbain est essentielle pour **transformer les villes denses en environnements favorables à la santé et à l'activité physique**, améliorant durablement le bien-être des habitants.

🔍 Pour aller plus loin ...

Sources thématiques :

Publications audat.var : Marchabilité et espaces publics ludiques : <https://audat.org/les-espaces-publics-comme-moteur-de-la-pratique-physique-des-potentiels-pour-les-espaces-publics-du-voir/> et <https://audat.org/marchabilite-nous-sommes-tous-pietons/>

Publication AURAV sur la pratique du vélo : http://www.aurav.org/documents/publication_velo_vff.pdf?065AF69B6A-1093

Publication AUPA : Définir une stratégie pour les mobilités actives : une méthodologie en 3 étapes : <https://oupa.fr/wp-content/uploads/2024/05/atelier-transitions-ep5-modes-actifs-vf-web.pdf>

Publication AUPA > Faire travailler collectivement élus, habitants et acteurs d'un quartier pour imaginer son devenir : <https://oupa.fr/wp-content/uploads/2025/02/atelier-transitions-ep4-ateliers-participatifs-web.pdf>

France Mobilités : <https://www.francemobilites.fr/>

L'observatoire des MAAS : <https://www.francemobilites.fr/outils/maas>

L'observatoire national de la micromobilité : <https://www.francemobilites.fr/observatoire-micro-mobilite>

Exemples

OAP Modes actifs du PLU d'Avignon : https://www.avignon.fr/fileadmin/actualites/Documents/2023/06_Juin/PLU/3_OAP.BD_Partie2.pdf

OAP Mobilité Douce La Farlède (83) : https://www.lafarledede.fr/sites/default/files/atoms/files/3_oap.pdf

Crédits :

Conception graphique : **Brine studio**

Illustration page de garde : **Martin Étienne**

© Tous droits réservés à **©DREAL PACA**



Retrouvez toutes les fiches **Vers une ville dense favorable à la santé** et les actualités du réseau **UrbaSanté** sur la page dédiée du site internet de la DREAL en scannant ce QRcode ou directement sur : <https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/urbasante-provence-alpes-cote-d-azur-un-reseau-a16431.html>

