



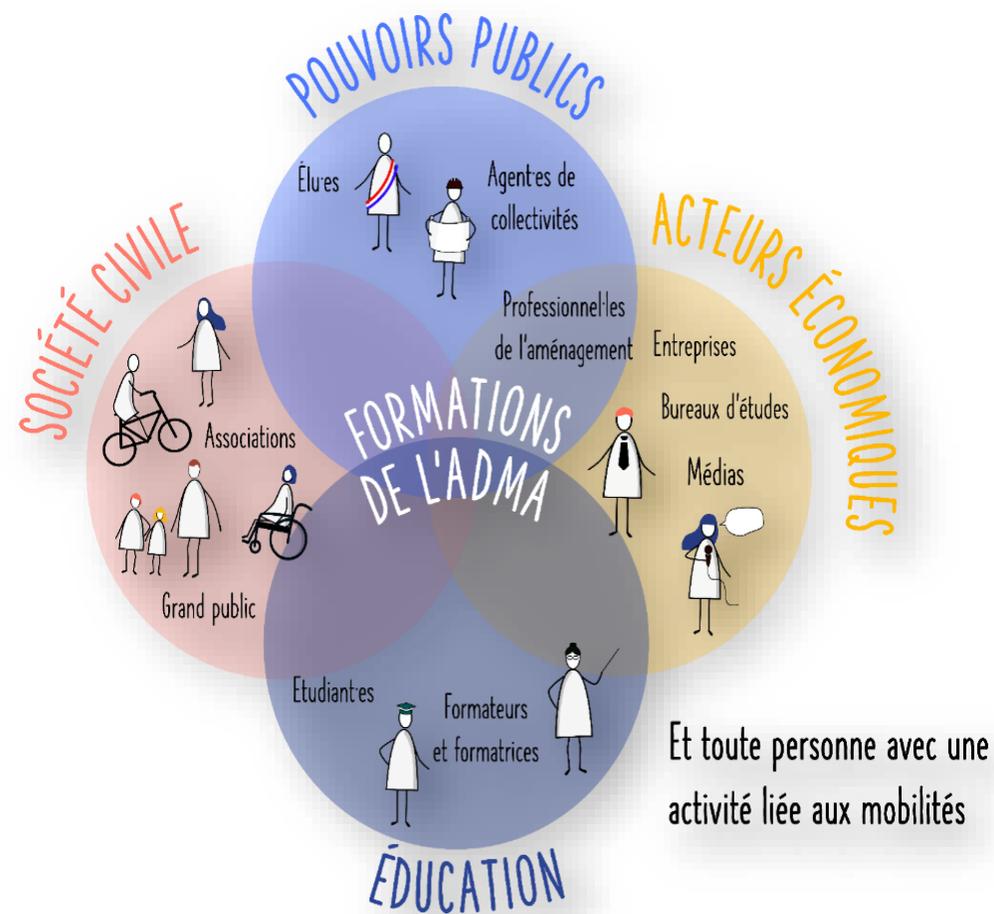
SANTÉ ET MOBILITÉS ACTIVES EN MILIEU RURAL



L'Académie des Mobilités Actives

Accroître et diffuser l'expertise sur les mobilités actives en France

- ➔ Formations sur le développement de la marche et du vélo (en personne, en ligne et mixte)
- ➔ Plateforme de connaissance : diffusion de contenus



Financement 2023-2026
Objectif : 1000 personnes formées/sensibilisées



Pilotage : FUB
(Fédération des Usagers de la Bicyclette)

Catalogue des formations

Milieu rural

De parcours thématique revient sur l'évolution des mobilités en milieu rural et met en lumière les exemples et les outils pour innover à la pratique.



Les formations

Introduction aux mobilités actives en milieu rural

Date: 7 heures (en classe virtuelle)
Session n°1: 21 et 28 mai 2024
Session n°2: 12, 14 et 21 novembre 2024
Objectif: Présenter les bases générales du contexte de développement des mobilités actives en dehors des grands agglomérations.
Pré requis: Aucun

Comprendre son territoire et l'aménager

Date: 8 heures (en classe virtuelle)
Session n°1: 4, 6 et 13 juin 2024
Session n°2: 2, 4 et 11 juillet 2024
Objectif: Appréhender le développement des mobilités actives en milieu rural par le prisme des typologies de territoires et des outils du plan de circulation rural.
Pré requis: Nous vous recommandons d'avoir suivi la formation « Introduction aux mobilités actives en milieu rural ».

Services et initiatives aux mobilités actives en milieu rural

Date: 8 heures (en classe virtuelle)
Session n°1: 8 et 10 septembre 2024
Session n°2: 3 et 5 octobre 2024
Objectif: Découvrir et échanger des actions et services pour développer une culture marche et vélo en milieu rural.
Pré requis: Nous vous recommandons d'avoir suivi la formation « Introduction aux mobilités actives en milieu rural ».

Formations territorialisées à la demande

Action Elus: Porter une politique vélo/marche sur un territoire éligé

Date: 14 heures (en classe présentielle)
Objectif: Favoriser autour des mobilités actives au-delà des limites de territoire pour partager et inscrire une vision commune.
Pré requis: Constituer un groupe de 10 élus de 6 communes voisines.

Journées Laboratoires: Implémenter les mobilités actives dans son territoire pour demain

Date: 14 heures (en classe présentielle)
Objectif: Identifier les axes de développement des mobilités actives sur son territoire pour définir et trouver collectivement les solutions à mettre en œuvre.
Pré requis: Constituer un groupe de 10 personnes travaillant pour une commune ou un EPCI.



Apaisement et requalification de l'espace public

Ce parcours analyse la place des différents usagers-es dans l'espace public et vous propose des outils concrets à mettre au service d'un territoire plus apaisé, sécurisant, inclusif et agréable à vivre.



Les formations

La redistribution de l'espace public et la vision zéro pour encourager les mobilités actives

Date: 9 heures (en classe virtuelle)
Session n°1: 13, 20 et 27 juin 2024
Session n°2: 3, 5 et 10 septembre 2024
Objectif: Comprendre comment l'apaisement et la redistribution de l'espace public peuvent encourager les mobilités actives et rendre l'espace public plus sûr, agréable et sain.
Pré requis: Aucun

Cohabitation entre piétons et cyclistes

Date: 11 heures (3 heures en classe virtuelle, 1 heure de travail en autonomie, 7 heures en classe présentielle à Paris)
Session n°1: 20 et 26 septembre 2024
Session n°2: 8 et 10 octobre 2024
Objectif: Comprendre les origines et dynamiques des conflits entre cyclistes et piétons, afin de pouvoir les prévenir et les résoudre plus efficacement.
Pré requis: Nous vous recommandons d'avoir suivi la formation « La redistribution de l'espace public et la vision zéro pour encourager les mobilités actives ».

Plan de circulation en faveur des mobilités actives et du cadre de vie

Date: 10 heures (3 heures en classe virtuelle, 7 heures en classe présentielle à Paris et Lyon)
Session n°1: 12 et 14 novembre 2024
Session n°2: 4 et 11 décembre 2024
Objectif: Définir un plan de circulation cohérent et les arguments pour insister à la modification d'un plan de circulation en faveur de la mobilité à vélo et à pied.
Pré requis: Nous vous recommandons d'avoir suivi la formation « La redistribution de l'espace public et la vision zéro pour encourager les mobilités actives ».

Ateliers participatifs

Développer la mobilité piétonne sur mon territoire

Date: 3 heures pour chaque atelier (en classe virtuelle)
Objectif: Mettre en compétences sur les enjeux de la mobilité piétonne et identifier différentes pistes d'action.
Pré requis: Aucun

- Connaître son territoire et ses usagers-es pour améliorer la marchabilité
- Transversalité et coopération pour développer la mobilité piétonne
- Comment développer son réseau piéton ?
- La diversité des démarches à entreprendre pour développer la mobilité piétonne

Session n°1: 20 février 2024
Session n°1: 9 avril 2024
Session n°1: 10 juillet 2024
Session n°1: 17 septembre 2024

Formation territorialisée à la demande

La diversité des stratégies et actions en faveur de la marche

Date: Entre 7 et 14 heures selon vos besoins (en classe présentielle)
Objectif: Choisir des éléments concrets pour donner à voir la diversité des dispositifs en faveur des piétons et leurs besoins spécifiques.
Pré requis: Constituer un groupe de 10 personnes travaillant sur un même territoire.

Convaincre, concerter, collaborer

Des fondamentaux de la participation citoyenne aux techniques de plaidoyer et de collaboration, les différents outils présentés dans ce parcours ont pour ambition de vous guider vers l'action.



Les formations

Convaincre en faveur des mobilités actives

Date: 10 heures (en classe virtuelle)
Session n°1: 6, 12 et 19 mars 2024
Session n°2: 4, 11 et 18 juin 2024
Objectif: Maîtriser les arguments pour convaincre de mettre en place des actions en faveur de la marche et du vélo.
Pré requis: Aucun

Concierter la participation citoyenne

Date: 7 heures (en classe virtuelle)
Session n°1: 4, 9 et 11 juillet 2024
Session n°2: 18, 21 et 27 novembre 2024
Objectif: Acquies les éléments de cadrage sur les différents processus de participation.
Pré requis: Aucun

Collaborer au service des mobilités actives

Date: 8 heures (7 heures en classe virtuelle et 1 heure de travail en autonomie)
Session n°1: 3, 10 et 12 décembre 2024
Objectif: Comprendre les enjeux de la collaboration entre acteurs publics et société civile, afin de développer des politiques favorables aux mobilités actives.
Pré requis: Nous vous recommandons d'avoir suivi les formations « Convaincre en faveur des mobilités actives » et « Concierter la participation citoyenne ».

Atelier participatif

Collaborer: Associations et Collectivités

Date: 3 heures (en classe virtuelle)
Session n°1: 23 avril 2024
Objectif: Rassembler et retravailler les idées des collectivités et associations dans un contexte de projet d'initiative générale.
Pré requis: Aucun



Voie cyclable et marchable

Des choix de conception aux contraintes de mise en œuvre, les différentes formations de ce parcours vous permettent de développer votre expertise sur la mise en place de voies cyclables et marchables.



Les formations

Voie cyclable et marchable: comment choisir ?

Date: 10 heures (5 heures en classe virtuelle, 2 heures 30 de travail en autonomie, 6 heures 30 en classe présentielle à Paris)
Session n°1: 16, 18 et 23 avril 2024
Objectif: Analyser les caractéristiques des différents aménagements de voies cyclables aux modes actifs et comprendre leur niveau d'adéquation avec les besoins spécifiques des usagers et cyclistes aux usages piétons.
Pré requis: Aucun

Voie cyclable et marchable: quels principes de conception ?

Date: 13 heures (en classe présentielle à Paris et à Lyon)
Session n°1: 26 et 27 juin 2024
Session n°2: 6 et 10 juillet 2024
Objectif: Analyser la qualité des projets cyclables et piétons et proposer des principes d'aménagement adaptés aux besoins des usagers et des modes actifs.
Pré requis: Nous vous recommandons d'avoir suivi la formation « Voie cyclable et marchable: comment choisir ? ».

Voie cyclable et marchable: comment mettre en œuvre un projet partenarial ?

Date: 10 heures (9 heures en classe virtuelle et 1 heure de travail en autonomie)
Session n°1: 22, 24 et 29 octobre 2024
Session n°2: 26, 28 novembre et 3 décembre 2024
Objectif: Animer la mise en œuvre d'un projet d'aménagement avec différents partenaires pour en améliorer la qualité.
Pré requis: Nous vous recommandons d'avoir suivi la formation « Voie cyclable et marchable: comment choisir ? ».

Formation territorialisée à la demande

Voie cyclable et marchable: quels aménagements sur votre territoire ?

Date: 10 heures (en classe présentielle)
Objectif: Mettre les grands principes de conception technique et réglementaire d'aménagements de voies favorables aux cyclistes et analyser leur pertinence pour les usages es.
Pré requis: Constituer un groupe de 10 agents ou de collectivités travaillant sur les espaces publics ou les mobilités.



[A découvrir ici](#)



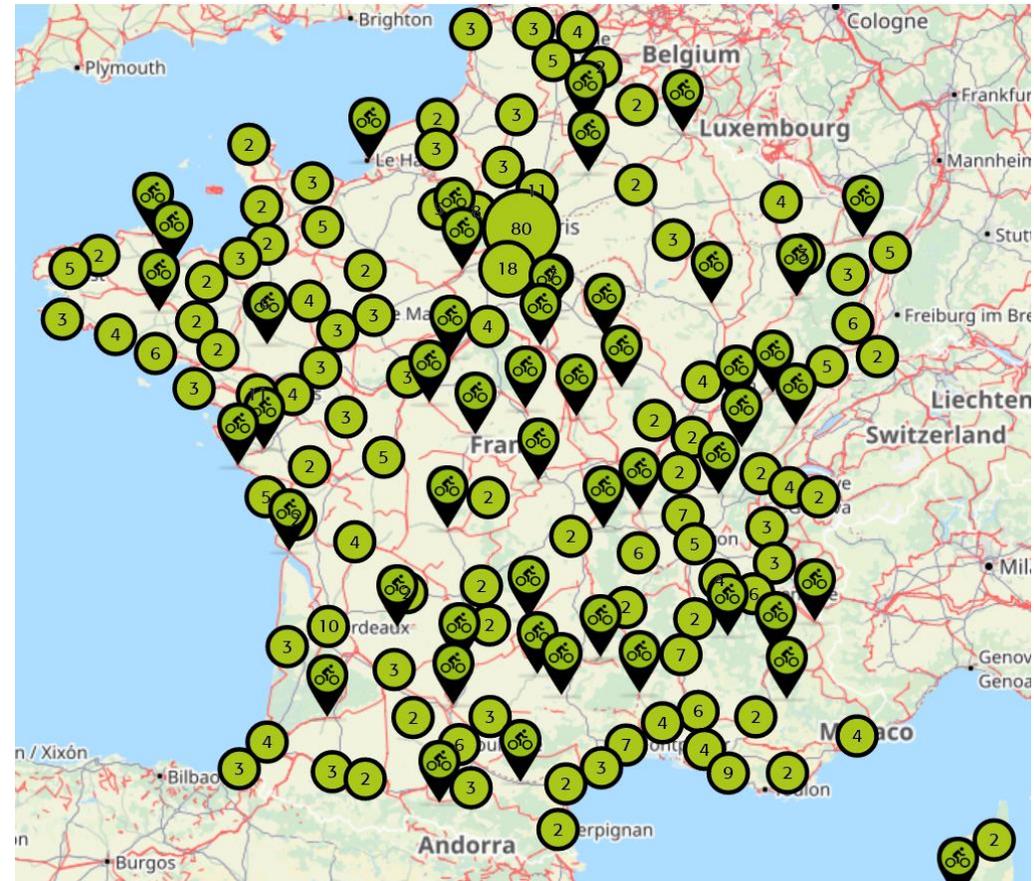
Depuis 1980 – bientôt 45 ans !

Actions pro-vélo

- Concertation entre usagers et collectivités
- Programmes CEE : Génération Vélo, Alvéole+, OEPV, etc.
- Conseils et tests: sécurité, matériel

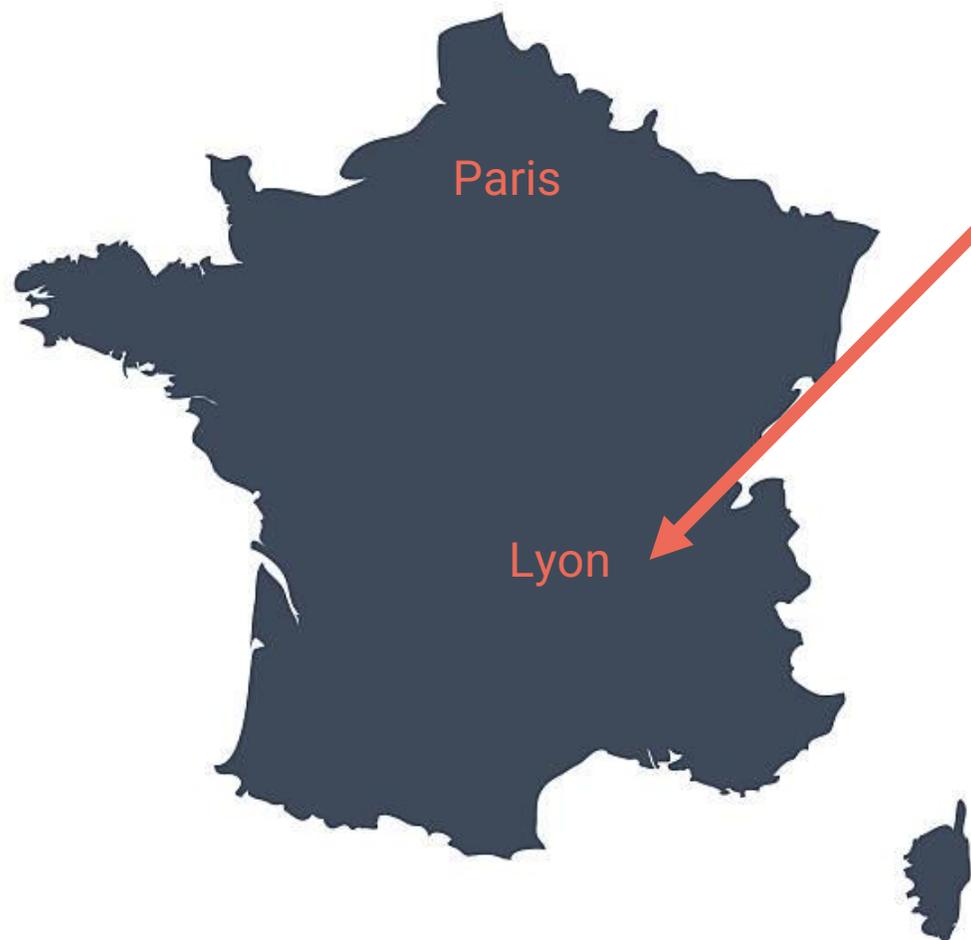
Rendez-vous vélo

- Mai à Vélo
- Campagnes : Cyclistes, Brillez !
- Baromètre des villes et villages cyclables



510 associations et antennes adhérentes

Qui sommes-nous ?

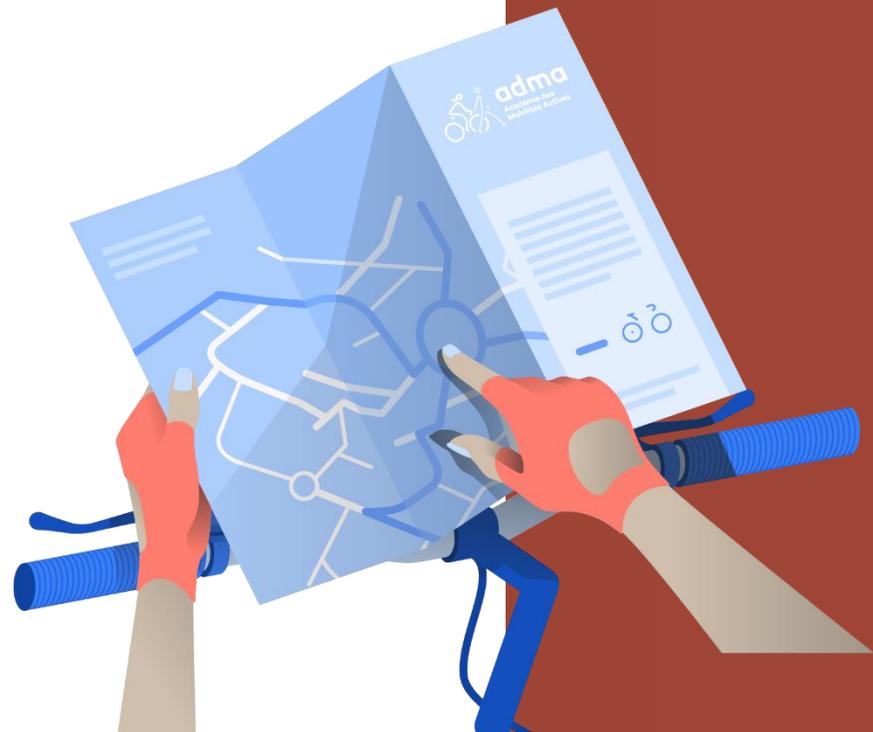


Nicolas Notin



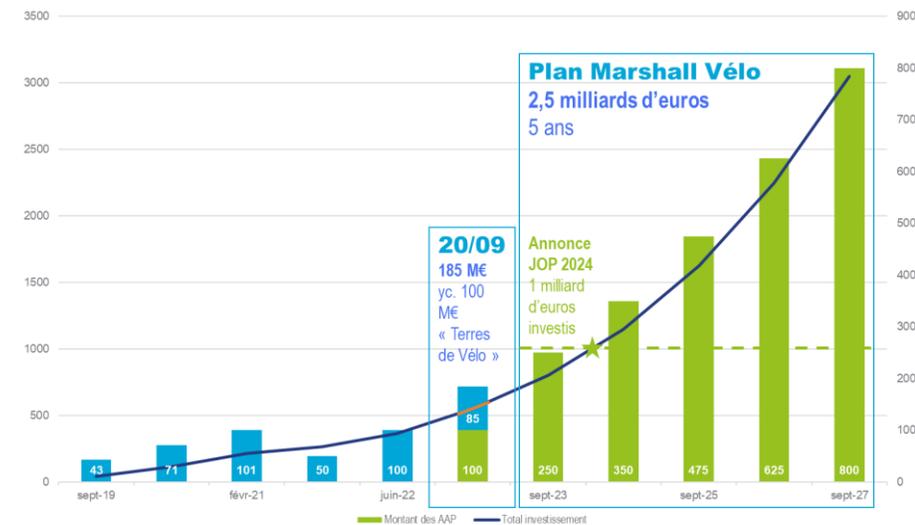
Fannie Bélanger-Lemay

MOBILITÉS ACTIVES ET SANTÉ



1. Préalable : un développement important de la pratique et des investissements en faveur du vélo

- D'après la plateforme nationale des fréquentations (Vélo & Territoire), la pratique du vélo aurait augmenté de **39% au niveau national entre 2019 et 2022**.
- En parallèle, **deux plans vélos** ont été lancés au niveau national en 2018 et 2022, avec des budgets dédiés en constante augmentation.



Source : FUB, 2022.

Les projections au-delà de 2023 sont une revendication des associations d'utilisateurs.

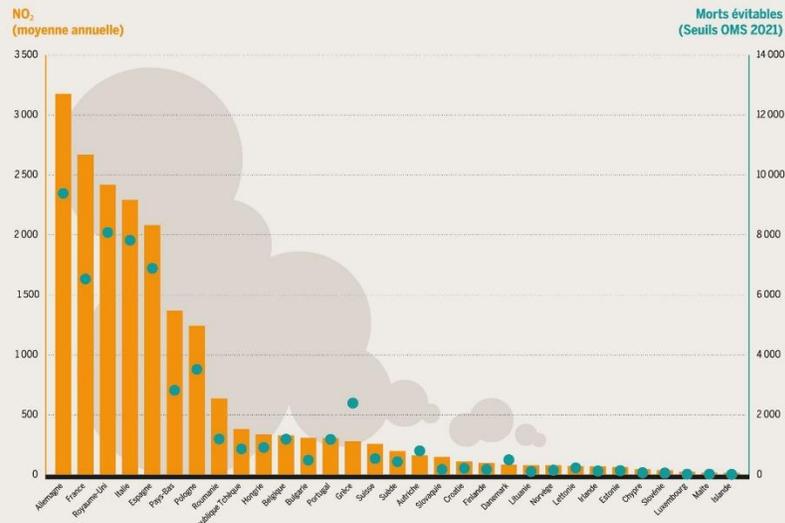
1. Préalable : le « tout voiture », un système de mobilités en France qui impacte l'état de santé des populations

Risque accru de la pollution atmosphérique (Nox, PM) à proximité des grands axes de circulation automobile. Auquel, nous pourrions également ajouter les nuisances sonores.

Pollution de l'air

UNE POLLUTION ROUTIÈRE MEURTRIÈRE

Le dioxyde d'azote (NO₂), irritant pour les bronches, est produit en Europe à 47 % par le secteur routier. Mise en regard de la quantité de NO₂ dans l'air et du nombre de morts évitables si les seuils fixés par l'OMS en 2021* avaient été respectés



*La valeur de 10 µg/m³ (moyenne annuelle) actuellement recommandée par l'OMS a été fixée pour protéger le public des effets du dioxyde d'azote gazeux sur la santé.

Source : ISGlobal, Barcelona Institute for Global Health

En 2019, **94 % des décès liés à des collisions sur la route ou dans l'espace public** en France auraient impliqué des personnes conduisant des deux-roues motorisés, voitures et poids lourd.

Accidentalité

Faiblesse de l'activité physique

En Ile-de-France, les personnes utilisatrices d'une voiture, d'une moto ou d'un scooter **ne réalisent en moyenne que 8 minutes d'activité physique** (à pied généralement) dans le cadre de ce déplacement. Contre 47 minutes pour les utilisateurs du vélo. ([INSERM – NEMESIS, 2016](#))

1. Préalable : la santé, au cœur des motivations des Français pour le vélo

🚲 La santé serait l'un des principaux facteurs motivationnels expliquant le choix du vélo en France.

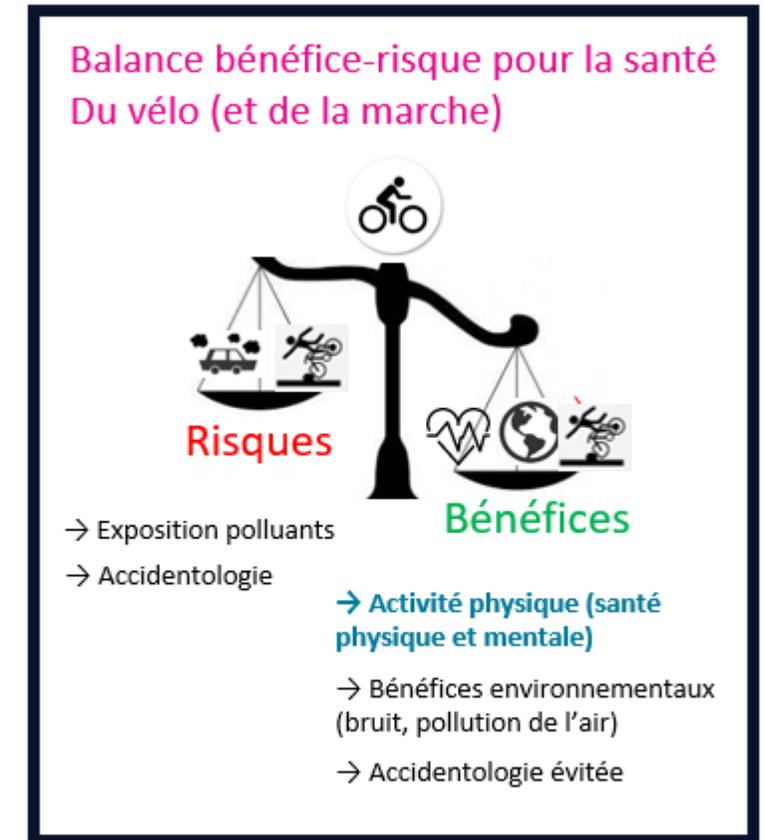
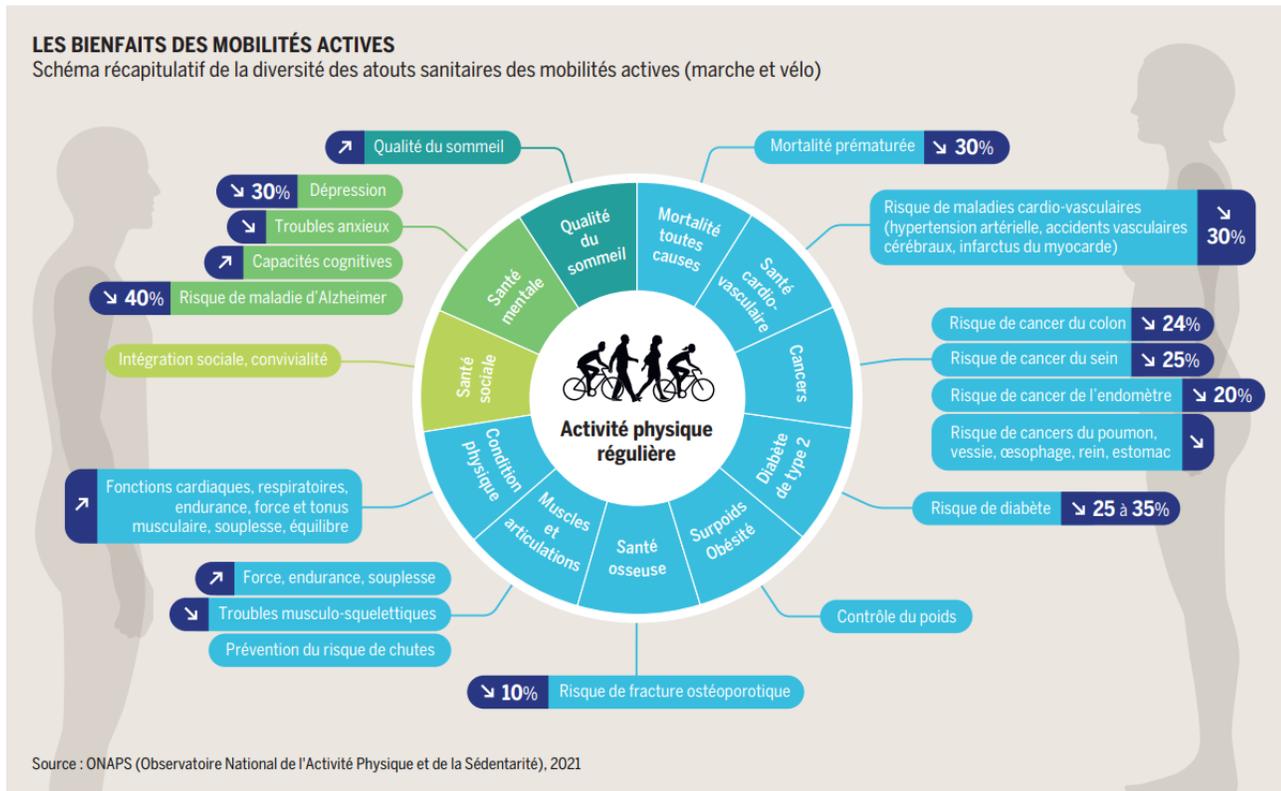
🚲 C'est de loin la première raison avancée par les usagers de 35 à 54 ans.

Source : Etude nationale « France à vélo » (2022) ;
Modélisation : FUB



2. Mobilités actives et santé

A. Une balance bénéfices-risques en faveur des modes actifs :



Source : Onaps (**Observatoire National de l'Activité Physique et la Sédentarité**), 2022

Etudes spécifiques sur les impacts sanitaires liés à l'utilisation du vélo dans les déplacements domicile-travail (Celis-Morales et al., 2017)
→ mêmes ordres de grandeur

2. Mobilités actives et santé

B. La diversité des déterminants de la santé et des enjeux liés à la pratique des mobilités actives

Santé
environnement

Activité physique et
sédentarité

Accidentologie

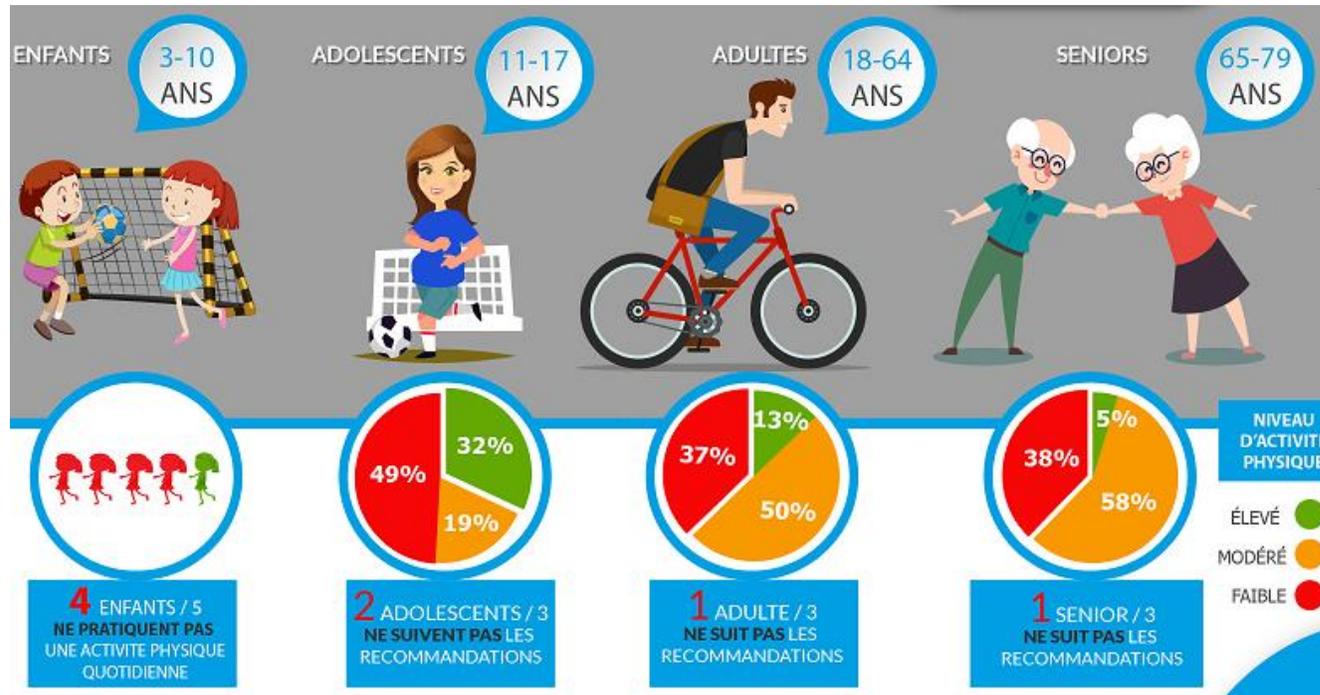
Santé mentale

Inégalités de santé

2. Mobilités actives et santé

C. Activité physique : une vigilance particulière sur la pratique d'activité physique des enfants et les adolescents

Source : Onaps, d'après les données de l'Anses, Etude INCA3, 2014-2015



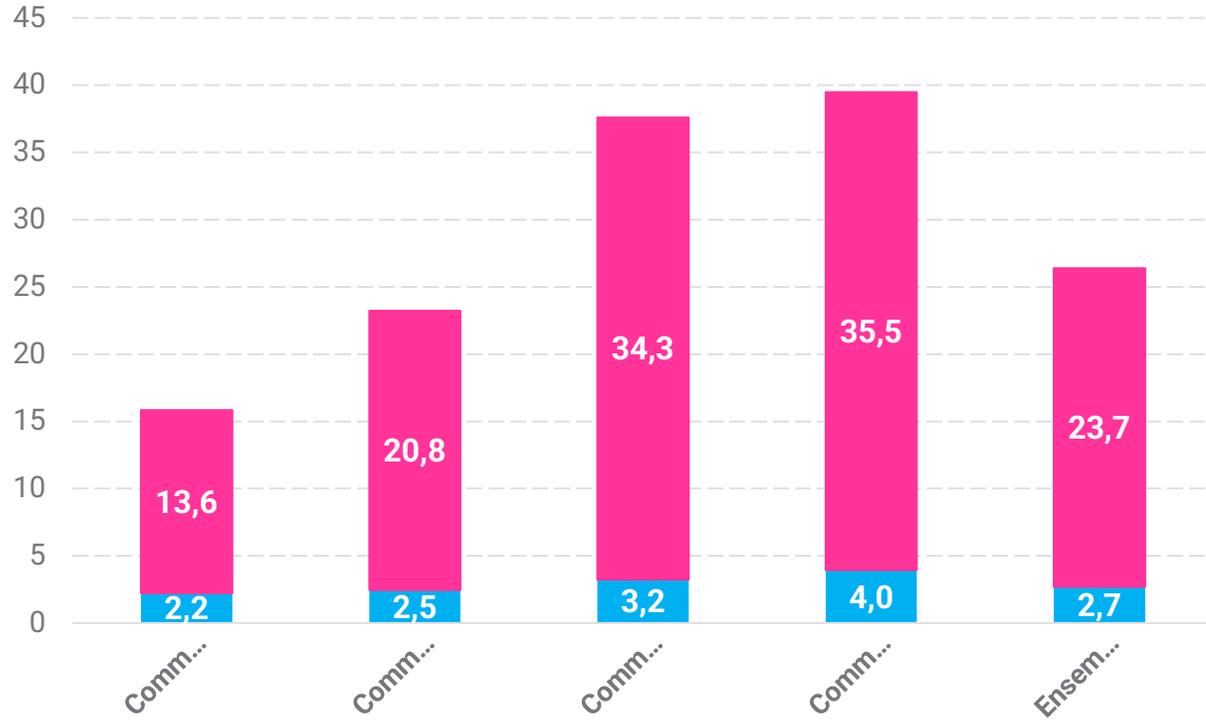
- Une chute de la pratique d'activité physique quotidienne chez les jeunes enfants.
- Une vulnérabilité spécifique des adolescentes.

**Filles (74%) > Garçons (61%)
Augmentation avec l'âge (76% des 15-17 ans)**

Source : Onaps (Observatoire National de l'Activité Physique et la Sédentarité), Etude INCA3, 2015

C. Activité physique : une vulnérabilité spécifique des territoires ruraux et périurbains

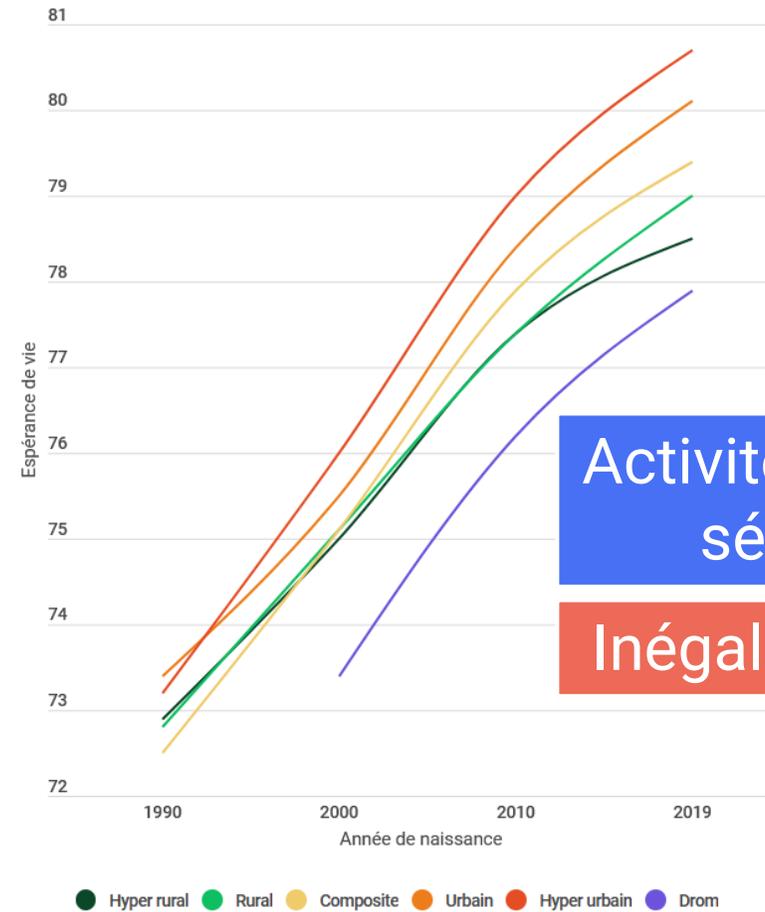
Part d'utilisation du vélo et de la marche dans l'ensemble des déplacements (en %)
(Enquête mobilité des personnes 2019)



Dépenses des collectivités sur les politiques cyclables :
8€/an/habitant → 1 à 2 €/an/habitant en milieu rural



Espérance de vie à la naissance chez les hommes
(AMRF 2020)



Activité physique et
sédentarité

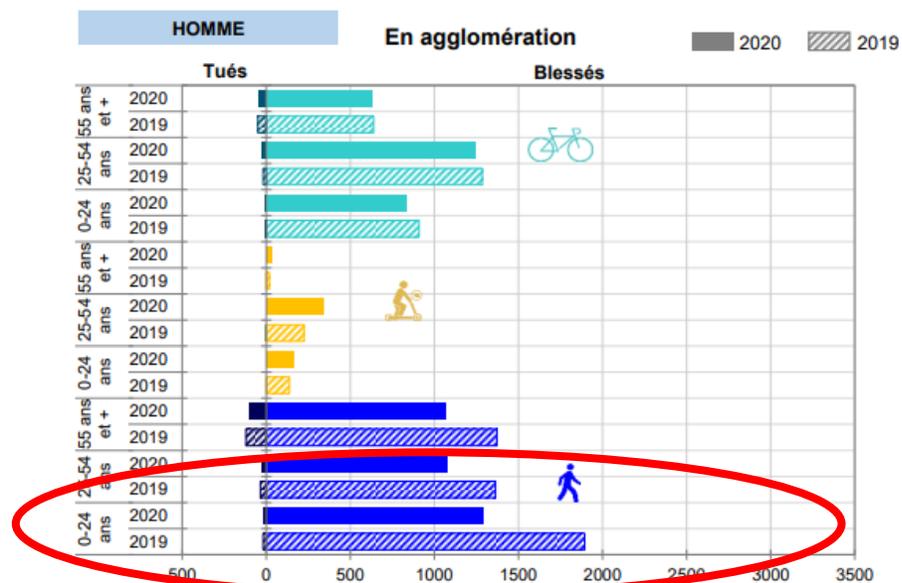
Inégalités de santé

**Attention à ne pas accroître
les inégalités de santé territoriales**

2. Mobilités actives et santé

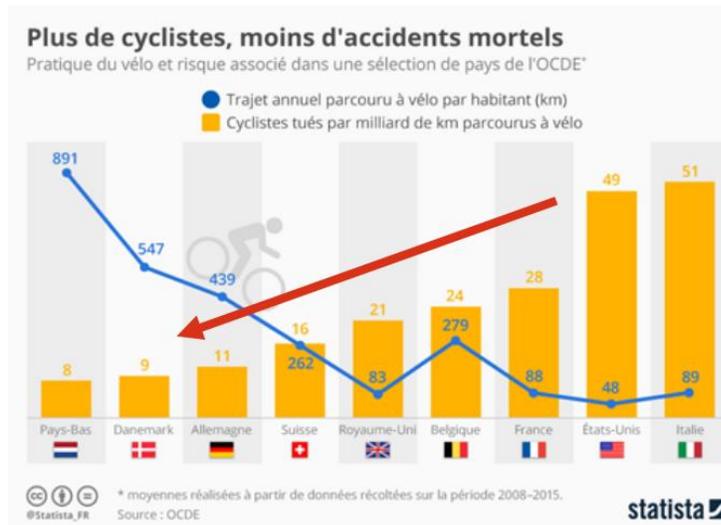
D. Accidentologie: les mobilités actives et le principe de sécurité par le nombre

Une surexposition des piétons de 0-24 ans au risque accidentogène, notamment chez les hommes



Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

La « sécurité par le nombre » dans les pays où la pratique du vélo est le plus répandue chez les enfants



OCDE (2018) Cycling Safety Summary and Conclusions

2. Mobilités actives et santé

D. Accidentologie: les mobilités actives et la vulnérabilité des territoires ruraux

Cela peut être contre-intuitif, mais ce n'est pas en milieu urbain qu'un cycliste est le plus en danger. Par exemple, si l'on regarde la situation parisienne, on dénombre seulement un décès à Paris, en 2022.

🚲 C'est plutôt hors agglomération que se concentre le danger, comme l'expliquait déjà l'ONISR en 2021 : « *La mortalité en agglomération (+ 7 %) augmente quatre fois moins vite que (...) la pratique, hors agglomération [la hausse de la mortalité] est beaucoup plus marquée (+ 37 %).* »

🚲 **Les seniors en sortie de loisir sont les plus exposés.** En 2022, 38 % des cyclistes tués ont plus de 55 ans et ont perdu la vie sur une route de campagne. La principale augmentation de mortalité concerne les 75 ans et plus, toujours hors agglomération, le mercredi.

🚲 Parmi les différentes explications possibles, l'allure deux à trois fois plus élevée des voitures par rapport aux vélos – a fortiori dans les départements où la limite de vitesse autorisée a été relevée à 90 kilomètres/heure, seuls départements où la mortalité sur les routes a progressé en 2022.

3. Mobilités actives et politiques publiques de promotion de la santé

Plans et directives nationales

Programme National Nutrition Santé (PNNS)

Plan National Santé Environnement 3 et 4

Plans Régionaux Santé Environnement (PRSE)

Coordinations locales en promotion de la santé
(villes ; intercommunalités)

Démarches et actions locales

3. Mobilités actives et politiques publiques de promotion de la santé : Zoom sur les plans régionaux de santé et prévention primaire

Trophées des mobilités actives du Grand Est

Valoriser les aménagements et démarches en faveur
de la pratique des modes actifs de déplacements



Trophées mobilités actives/santé

*4ème édition d'un trophée des mobilités actives récompensant chaque
année des initiatives exemplaires d'aménagement et d'action en faveur de
la marche et du vélo dans le Grand Est –*

PRSE Grand Est

**Sensibiliser les seniors
à la pratique des mobilités actives
et au développement de nouvelles
solutions de mobilités individuelles**

*Action de sensibilisation sur les outils et
leviers à disposition des seniors pour
pratiquer la marche ou le vélo au quotidien*

PRSE Bourgogne Franche Comté

**Évaluer les bénéfices en santé des
mobilités actives grâce à l'outil
HEAT®**

Etude mobilités actives et santé -

*Outil OMS d'évaluation du nombre de vies évitées
du fait du développement des mobilités actives
dans 3 métropoles du Sud de la France
(Aix-Marseille ; Toulon et Nice) –*

PRSE PACA

3. Mobilités actives et politiques publiques de promotion de la santé : Zoom sur les plans régionaux de santé 4 (2023-2028)

Deux mesures consacrées aux mobilités actives dans le PRSE 4 en Occitanie

Mesure 2.2.1 Favoriser le développement des aménagements sécurisés et des services associés dans l'espace public

Mesure 2.2.2 Sensibiliser et communiquer sur l'impact favorable des mobilités actives sur la santé et sur l'environnement..

PRSE 4 Occitanie

- Développement de stratégies et d'infrastructures en faveur des mobilités actives
- Actions de sensibilisation des jeunes à la pratique du vélo hors SRAV ☒
- Création d'un répertoire des outils et dispositifs utiles pour les déplacements à vélo (ex : applications mobiles, les forfaits mobilité durable des employeurs, formations pour les cyclistes, label Ecomobilité, dispositif AVELO II...) ☒
- Actions de communication (affiches ou sur les réseaux sociaux)

3. Mobilités actives et politiques publiques de promotion de la santé

Plans et directives nationales

Programme National Nutrition Santé (PNNS)

Plan National Santé Environnement 3 et 4

Plans Régionaux Santé Environnement (PRSE)

Coordinations locales en promotion de la santé (villes ; intercommunalités)

Contrats locaux de Santé

Ateliers Santé Ville

Démarches et actions locales

3. Mobilités actives et politiques publiques de promotion de la santé : les CLS et la prévention primaire

Contrat Local de Santé (CLS) – Marseille

Mise en place d'une
boucle sécurisée de 30km
pour piétons et vélos avec
itinéraire balisé

Atelier Santé Ville – Strasbourg

Mise en place d'actions de
promotion et
d'apprentissage de la
mobilité à vélo dans les
QPV

3. Mobilités actives et politiques publiques de promotion de la santé

Plans et directives nationales

Programme National Nutrition Santé (PNNS)

Plan National Santé Environnement 3 et 4

Plans Régionaux Santé Environnement (PRSE)

Coordinations locales en promotion de la santé (villes ; intercommunalités)

Contrats locaux de Santé

Ateliers Santé Ville

Démarches et actions locales

Actions locales « mobilités actives et santé environnement » *

Démarches de sensibilisation et prévention sur santé et modes actifs

Maisons Sports Santé et Sport-Santé sur Ordonnance (SSO)

ICAPS et démarches locales sur l'activité physique**

** Pour la santé je bouge dans mon quartier » (Saint Denis) ; « Capas-cité » (Pau) ; PRECAPSS (Saint Malo) ; On y va (Pays de La Loire)

Bâtir des ponts entre sport-santé et mobilités actives

La prescription d'activité physique ou « sport sur ordonnance » (SSO) : c'est quoi ?

- La prescription d'APS entre dans le cadre légal en 2016 et élargie en 2022 à l'ensemble des pathologies chroniques (obésité, diabète, cancers, maladies cardiovasculaires) et des facteurs de risques (surpoids notamment). **Elle pourrait potentiellement concerner 20 millions de français** (Le Monde, 2022).
- Pour appuyer au développement de cette prescription d'APS, **plus de 573 Maisons Sport-santé (MSS) ont été labélisées** (voire créées) à travers la France, avec une activité importante des éducateurs et enseignants APA – Activité Physique Adaptée.

De premières incursions des acteurs du sport-santé sur la promotion du vélo et de la marche

Initiative 1 - CREPS Vichy/AURA et l'ONAPS : **les seniors**

- Initiatives « Roulez Seniors » pour inciter les + de 60 ans à utiliser le vélo à assistance électrique (VAE) en lien avec des professionnels du pôle médical sportif du CREPS Vichy/AURA et l'ONAPS en 2018-19, dans le Puy-de-Dôme et le Cantal.



Bâtir des ponts entre sport-santé et mobilités actives

Activité physique et
sédentarité

Inégalités de santé

Initiative 2 - Le vélo au sein de l'Agence Ecomobilité Mont-Blanc pour prévenir l'obésité et promouvoir la santé

- **Apprentissage du vélo pour prévenir l'obésité** : actions menées depuis 2018 en Savoie, avec un financement des agglomérations du Grand Chambéry et de Grand Lac.
- **Une diversité de publics accompagnés** : séniors, enfants et adolescents en surpoids/obèses, malades chroniques, avec jusqu'à 10 à 12 personnes par session.
- **Une professionnelle de l'activité physique adaptée (APA)**, salariée de l'Agence d'écomobilité, dispense les actions d'accompagnement à destination d'adolescent.es. et les adultes.
- ❖ *4 à 6 séances d'1h30 – un cycle annuel (2 groupes de 5-6 enfants).*
- Programme d'accompagnement pour les adolescents auprès et avec le **REPOPOP 73** (Réseau de Prévention et de Prise en charge de l'obésité pédiatrique)



Bâtir des ponts entre sport-santé et mobilités actives

Activité physique et
sédentarité

Inégalités de santé

Initiative 3 - Utiliser le vélo pour limiter et diminuer les facteurs de risque chez **les malades chroniques à Strasbourg**

- **Sport Santé Sur Ordonnance** : Mis en place depuis novembre 2012.
- Bénéficiaires : habitants de STRASBOURG (adultes) ; 4000 personnes concernées depuis le début et une **file active de 900 personnes**.
- Pathologies stabilisées : diabète, maladies cardio-vasculaires, obésité, cancer (seins et colon) hypertension artérielle, personnes vivant avec le VIH et les séniors de plus de 55 ans, personnes en COVID-longes, personnes ayant des troubles psychiatriques stabilisés
- Réseau ouvert de médecins généralistes strasbourgeois
- Partenariat avec Vélhop depuis le démarrage : mise à disposition gratuite de 100 bons Velhop annuels pour les bénéficiaires
- **1 « école du Vélo adulte » toutes les semaines (6 à 8 personnes par session) :**

2 créneaux hebdomadaires (1h) : apprendre /se déplacer à vélo

1 créneau hebdomadaire (2h) : se déplacer en situation réelle



Bâtir des ponts entre sport-santé et mobilités actives

Initiative 4 - Une étude de l'ADMA en 2023 pour approfondir les liens et les leviers d'actions entre acteurs de la santé, du sport et des mobilités actives.

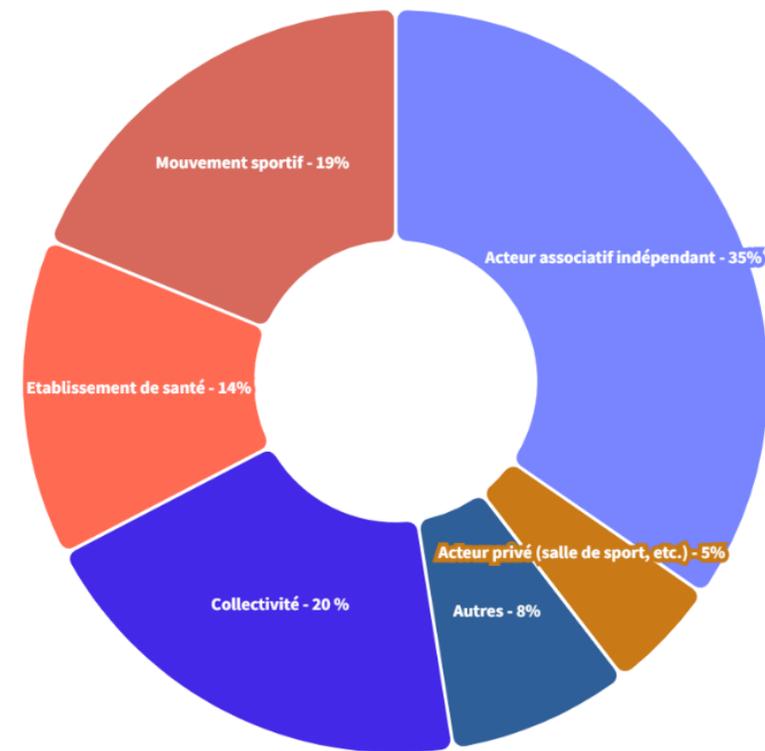


Etude mobilités actives et sport-santé (2023)

=> Collaboration ADMA – Onaps (Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité)

1) Méthodologie

- Questionnaires pour maisons sport-santé (224 MSS)
- Questionnaires pour vélo-écoles FUB (122 vélo-écoles)
- 20 entretiens auprès de personnes issues :
 - Du sport-santé (MSS, fédérations sportives)
 - De la promotion des mobilités actives (associations)
 - De la formation des professionnel·les de l'apprentissage du vélo et de l'APA



Répartition (%) des Maisons Sport-Santé interrogées parmi les différentes typologies de porteurs

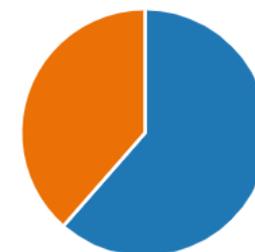
Etude mobilités actives et sport-santé (2023)

2) Un rôle central de la place de la marche et du vélo dans l'activité des MSS

Une place centrale de la pratique de la marche utilitaire dans les activités des maisons sport-santé (94%)



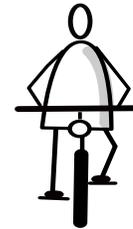
Un intérêt et un développement d'actions autour de l'apprentissage du vélo à conforter (61%)



Etude mobilités actives et sport-santé (2023) :

3) les actions spécifiques sur le vélo des MSS

- **50%** des MSS sondées abordent le sujet « vélo utilitaire » avec leurs patients (52% pour le vélo loisir et 20% pour la pratique sportive).
- **30%** des MSS réalisent une action d'initiation et/ou d'apprentissage à la pratique du vélo.
- **63%** des intervenants mobilisés sur ces actions d'apprentissage **ne disposent pas** d'une formation certifiante sur l'apprentissage du vélo.





Découvrir ci-contre l'étude de l'ADMA et l'ensemble des 16 recommandations à destination des collectivités, des législateurs, de l'Etat mais aussi des professionnels du sport-santé et des mobilités

- Former et sensibiliser aux bienfaits de la marche et du vélo, **les professionnel·les de la santé**, les réseaux de santé et les coordinations territoriales impliqués dans la promotion et la conduite d'actions d'APA
- Faire émerger des services de location ou de prêt de vélos adaptés aux personnes ne pouvant pas utiliser un vélo classique, à l'échelle d'intercommunalités ou de départements
- Inciter les collectivités territoriales à accompagner et renforcer leur soutien aux actions d'apprentissage du vélo à destination des publics vulnérables
- Aider à la diffusion des formations « vélo santé », « rando santé » et « D-marche » auprès des fédérations sportives et associations locales
- Mettre en place un dispositif national pour **financer plus largement la prescription d'activité physique**, avec une attention spécifique sur les activités physiques quotidiennes comme la marche et le vélo



MOBILITÉS ACTIVES ET MILIEU RURAL

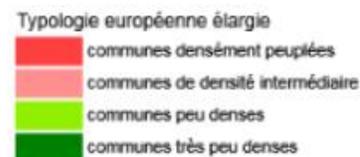
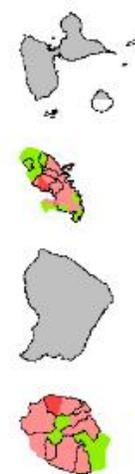
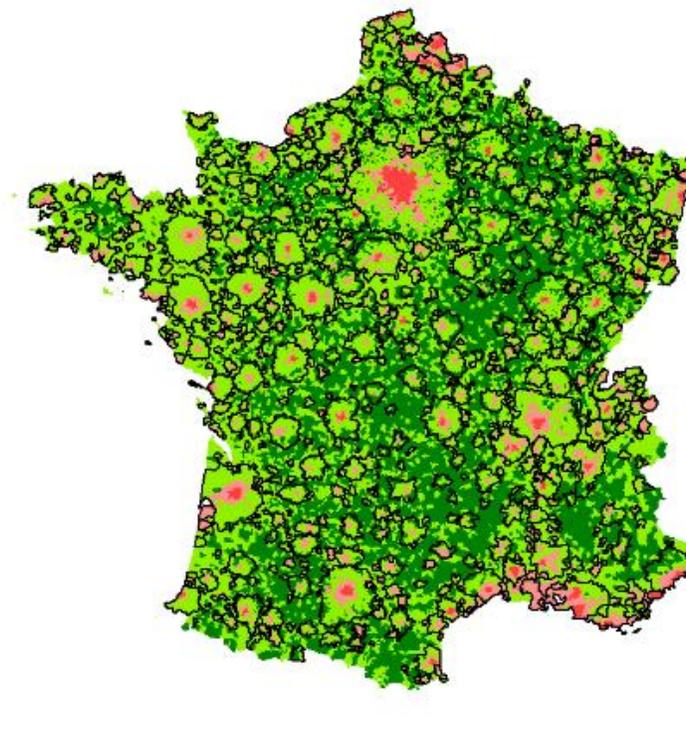


Quels territoires ?

Typographie de territoire selon densité et aire d'influence des villes (Insee 2015)

Type de territoire	Population française		Communes	
Très peu dense	4,1%	34,8%	35,6%	90%
Peu dense	30,7%		54,5%	
Densité intermédiaire		29,9%		8,2%
Dense		35,3 %		1,7%

Communes rurales



2022 : nouvelle typologie INSEE

Pour le milieu rural -

Bourgs ruraux (entre 500 et 4 999 habitants et densité de 300h/km²)

Rural à habitat dispersé (plus de 50h/km²)

Rural à habitat très dispersé (moins de 50h/km²)

9 personnes sur 10 habitent dans une aire d'attraction d'une ville... (Insee 2020)

Un peu de vocabulaire

Territoire peu dense ou milieu rural ?

- Evolution des typologies INSEE 2022
- Question de la densité dans les bourgs ruraux



Mobilité active, modes doux ?

Mobilité active : déplacement utilisant l'énergie motrice humaine - avec ou sans assistance



Mode "doux" / mode alternatif, etc. : mobilité moins nocive pour l'environnement – covoiturage, voiture électrique, train, etc.

La marche comme mode de déplacement

Où va-t-on à pied ?

10 minutes de marche – 800 mètres

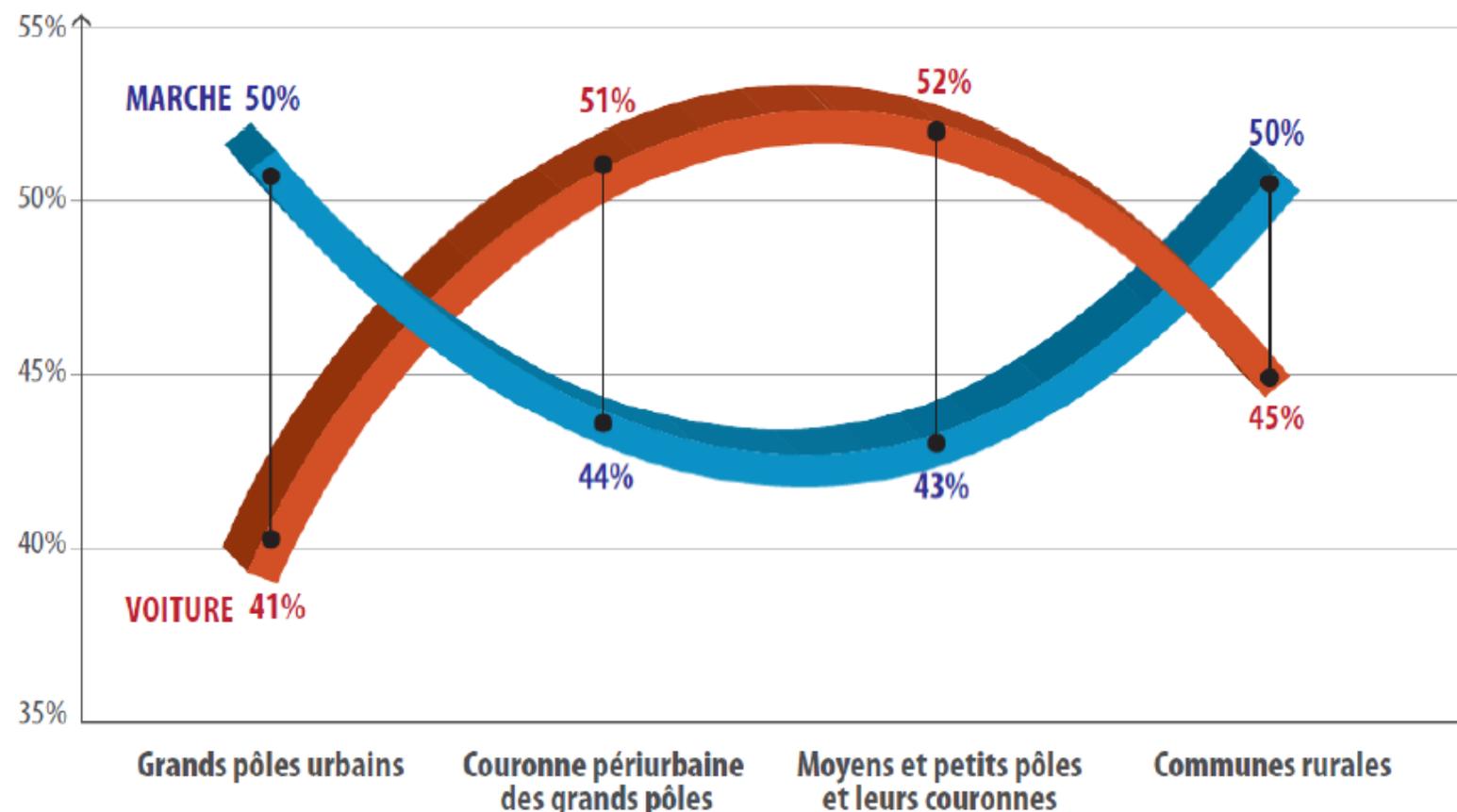
25 minutes de marche – 2 km

Baromètre Villes marchables 2021

- ✓ Marche mieux notée dans les communes de moins de 5000 habitants
- ✓ 61% des piétons estiment peu sécuritaire de rejoindre une autre commune à pied

La marche comme mode de déplacement

Parts modales des déplacements de moins de 2 km en fonction de la commune de destination



Source : Base Unifiée des ED, 2015 – 40 enquêtes Standard Certu – personnes de 11 ans et plus – Zonage Insee 2010

Le vélo comme mode de déplacement

Où va-t-on à vélo ?

10 minutes à vélo ~ 3km

30 minutes à vélo à assistance électrique ~ 10km

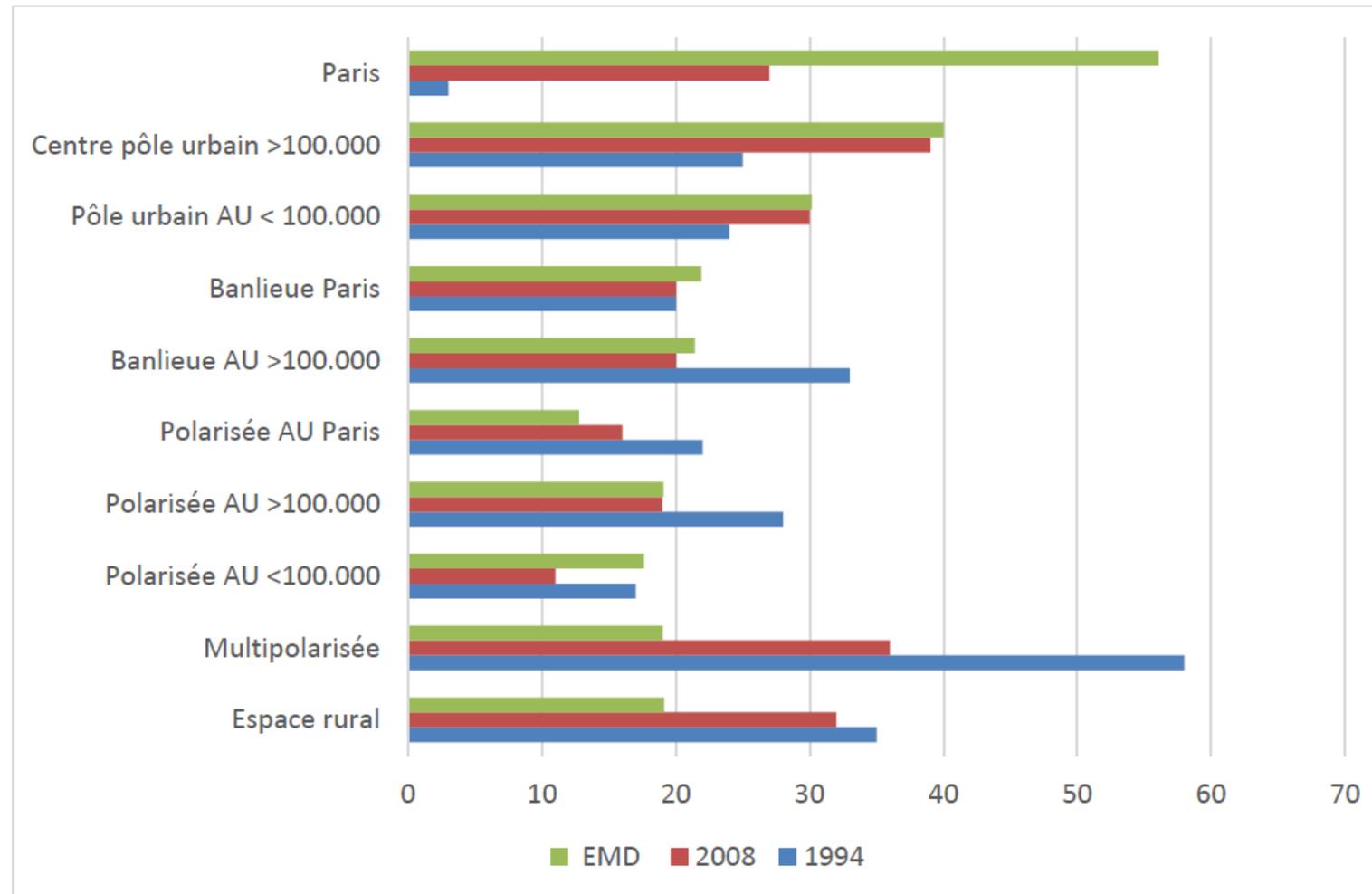
Mais, on va PEU à vélo ...

1,8% de part modale en TPD (2019)

Objectifs nationaux : **9% - 2024 | 12% - 2030**

Évolution part modale vélo

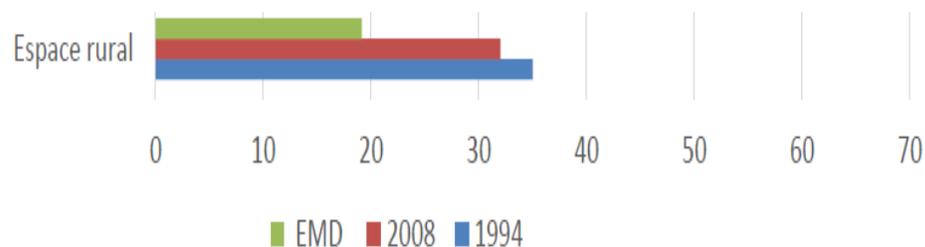
Figure 11 : Part modale du vélo pour 1000 déplacements dans les ENTD 1994 et 2008 et utilisateurs vélo dans la base unifiée des EMD 2009-2018*



Mobilité active en TPD – quelles évolutions ?

France : rappel

Figure 11 : Part modale du vélo pour 1000 déplacements dans les ENT D 1994 et 2008 et utilisateurs vélo dans la base unifiée des EMD 2009-2018*



Comparaison France-Allemagne



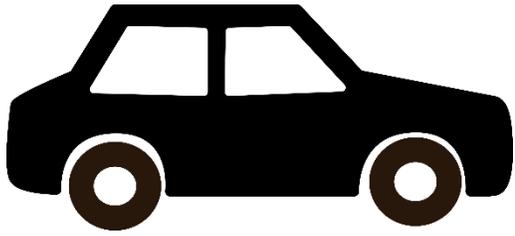
+14% depuis 2019



La PNF donne accès aux données de comptage pour les contributeurs et les adhérents de Vélo & Territoires. Ils peuvent ainsi facilement élaborer des indicateurs simples pour jauger des potentiels et comparer leurs chiffres au-delà de leur territoire.

Source : (Indiggo & Vertigolab. (2020))

Zones rurales : chiffres à retenir



- 59 % des déplacements font moins de 10 km dans les communes peu et très peu denses
- 80% des déplacements ruraux se font en voiture

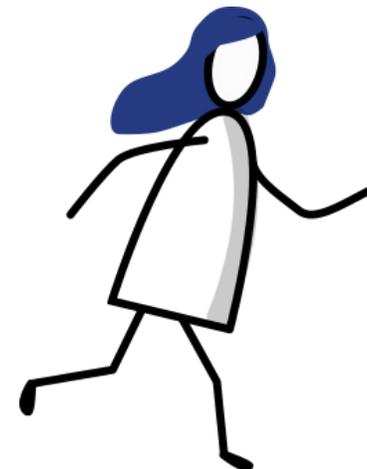
(<https://villes-cyclables.org/ressources/les-dossiers-du-club/rendre-possible-le-developpement-du-velo-en-territoires-peu-denses>)

Marche : 52% des déplacements dans les centre-bourg

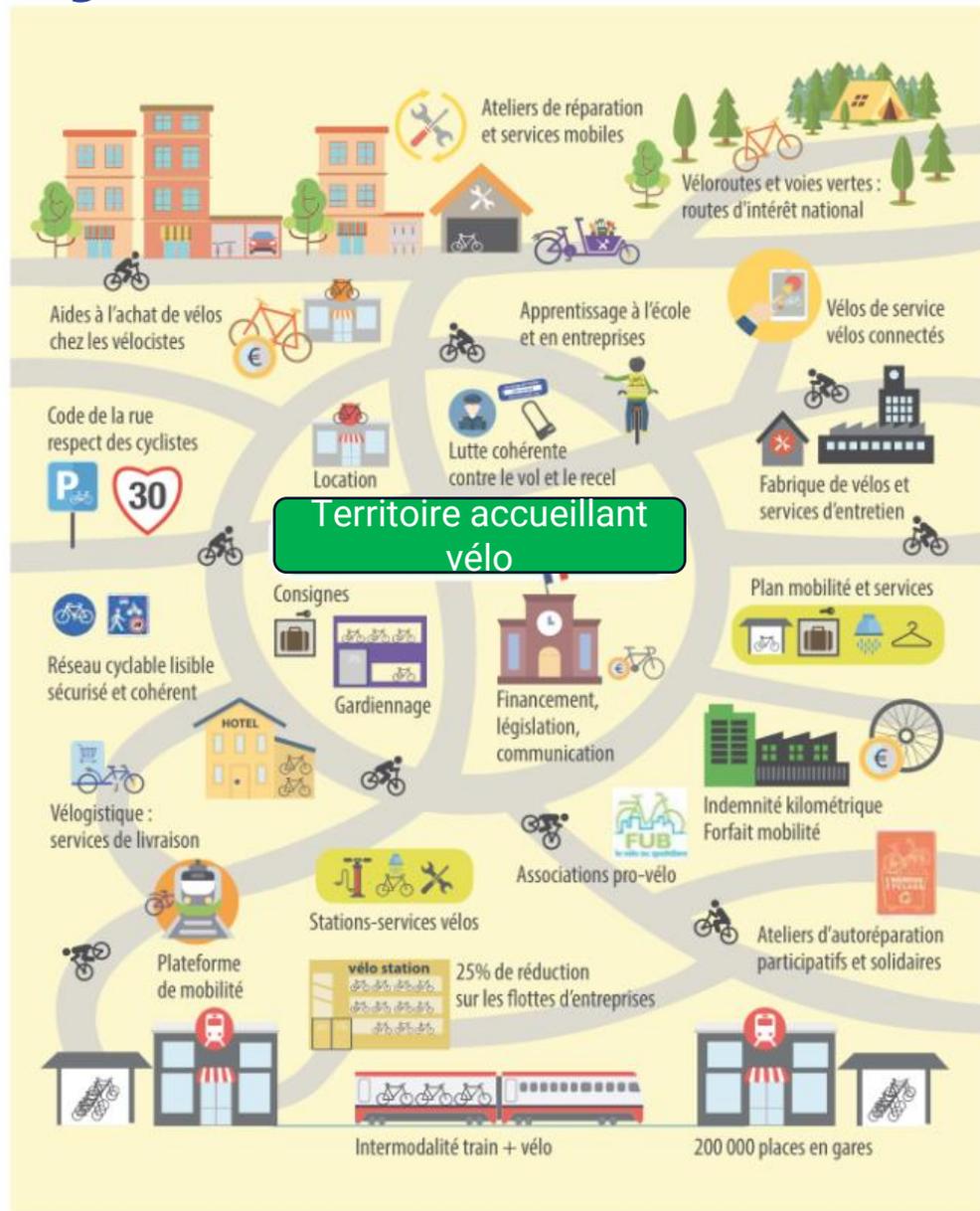


Vélo : +14% augmentation pratique depuis 2019

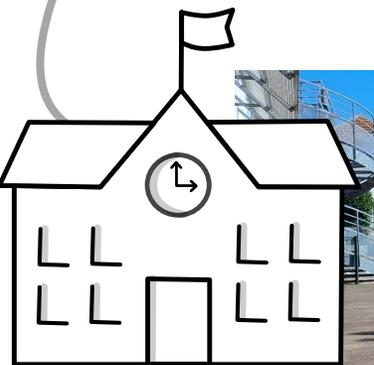
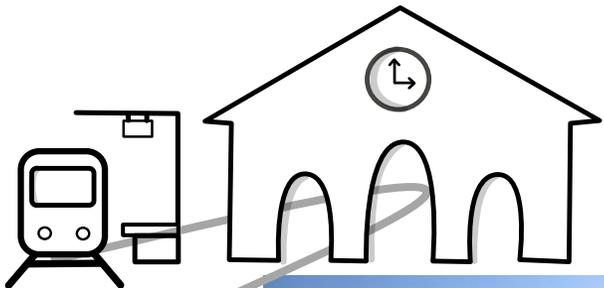
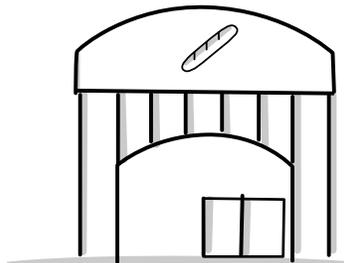
Objectif 2030 : 12% de part modale vélo



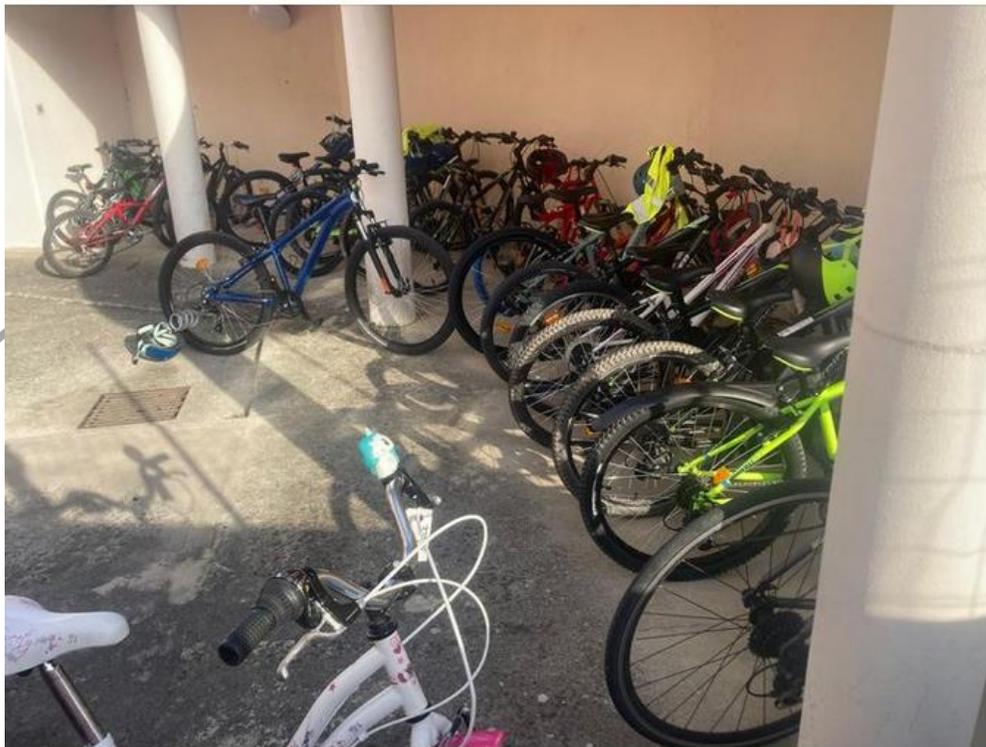
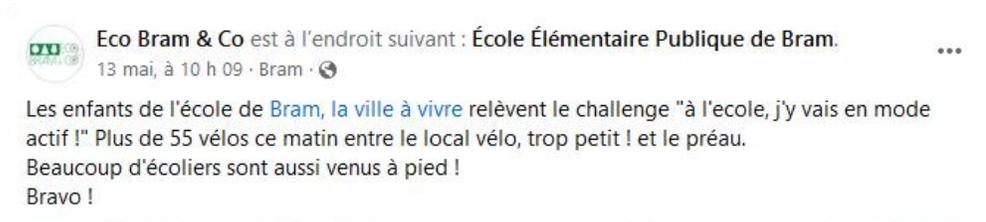
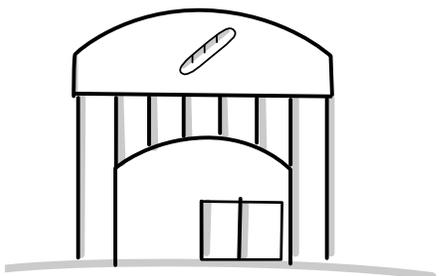
Les systèmes mobilités actives



Développer les mobilités actives rurales – stationnement vélo



Développer les mobilités actives rurales – stationnement vélo



12

7 partages



<https://generationvelo.fr/>

Les collèges – un enjeu primordial

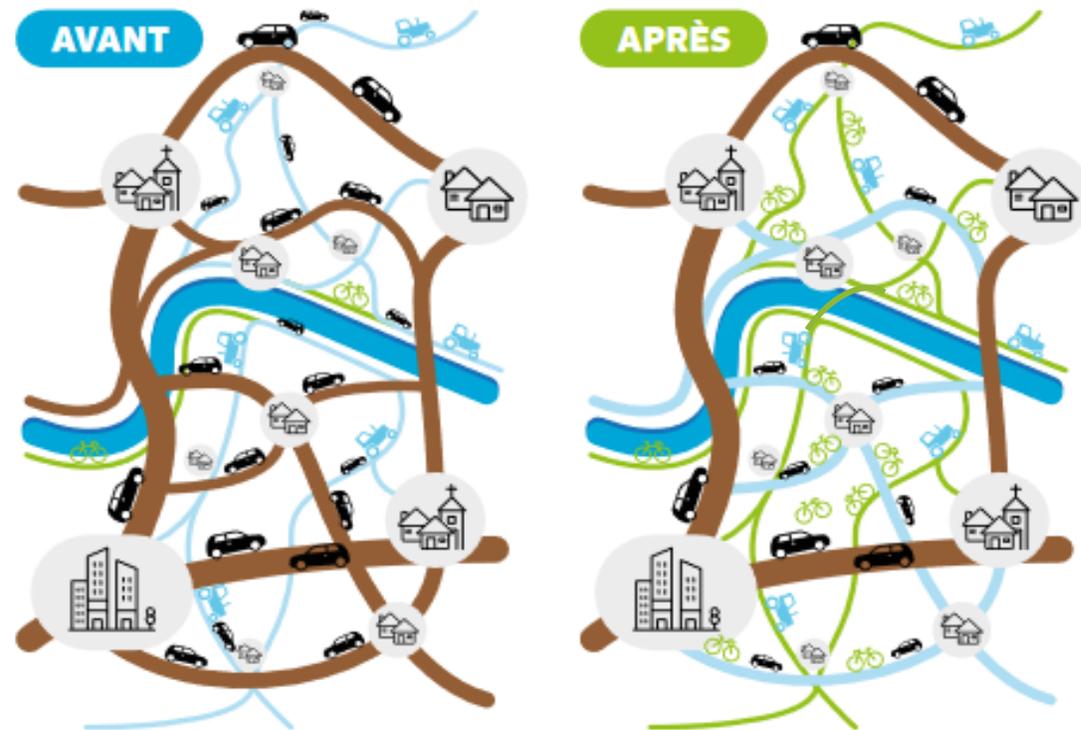
- 1. Des rues au collège apaisées : rues à 30 km/h, fermeture de la circulation aux abords des établissements.
- 2. Des places de stationnements sécurisés dans les établissements scolaires.
- 3. Un engagement politique fort de la part du ministère de l'Éducation Nationale en faveur du développement de l'apprentissage de la mobilité à vélo dans les collèges.

[FUB Vélo Vibe](#)

Note de position FUB – milieu rural



Plan de circulation rural



Note de position "Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural"

Note de position FUB – milieu rural

LES OBJECTIFS D'UN PLAN DE CIRCULATION

- Canaliser le trafic motorisé en volume et en vitesse sur des axes dédiés
- Eviter voire supprimer le trafic de transit sur les voies de desserte

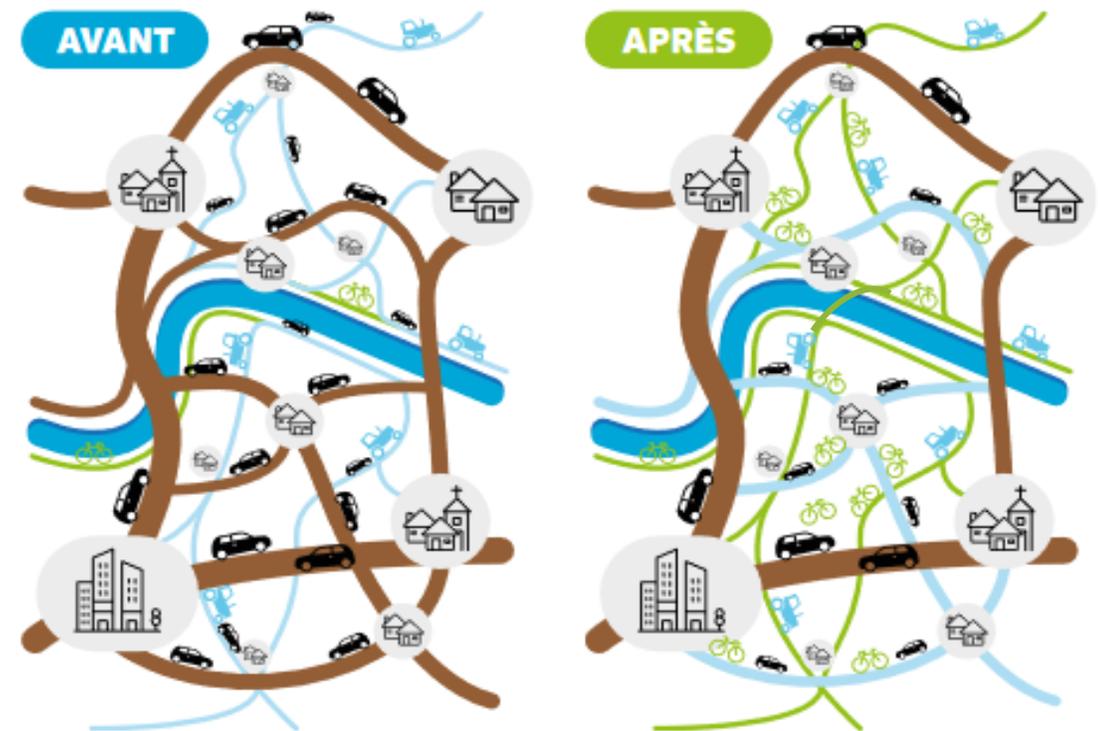
LE PRINCIPE

- Déterminer pour chaque mode de déplacement les axes principaux, les axes secondaires et les axes de desserte
- Définir des itinéraires où les usagers du vélo et de la marche sont prioritaires

HIÉRARCHISER LE RÉSEAU AVEC LE PLAN DE CIRCULATION

- Hiérarchiser le réseau pour mettre en adéquation le traitement de la voie avec les fonctions qu'elle assure
- Le réseau motorisé = voies rapides (voie principale), axes secondaires (voie apaisée) et axes de desserte (voie partagée)
- Le réseau cyclable = voies à haut niveau de service (voie cyclable principale, en site propre ou sur une voie apaisée), d'axes secondaires et d'axes de desserte (sur des voies apaisées ou partagées)

Plan de circulation rural



Note de position "Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural"

Note de position FUB – milieu rural

Des contraintes réelles qui appellent une nouvelle approche

- Coûts des aménagements en site propre
- Temporalité de réalisation de ces aménagements

Rappel : pistes cyclables et voies vertes demeurent nécessaires sur certains itinéraires

[Note de position "Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural"](#)

Consultez également les autres guides de la FUB : <https://www.fub.fr/ressources>

Des outils pour le plan de circulation

- Réutilisation des voiries et chemins
- Ouverture des voies vertes aux riverains
- **Associations cyclistes** et des collectifs régionaux pour se baser sur **l'expertise d'usage**

Des points de vigilance

- Dialogue avec les riverains et les autres usagers (agriculteurs, chasseurs, piétons, etc.)
- Bassins de mobilité - limites EPCI - compétences complexes
- Nécessite un réseau viaire ou des chemins existants

Développer les mobilités actives rurales – aménager



Chemin rural réservé vélos

Liaison entre axe structurant et gare

Aménagement « test »

Contrainte d'accès :
Notez l'absence de barrières

Requalification d'un chemin à Nort-sur-Erdre

Belgique -F3
« voie verte » +
Impasse « sauf » ...



Sécuriser le cheminement vélo et piéton
Permettre perméabilité aux riverains

En France :
possibilité de voie verte
+ cheval
+ certains véhicules motorisés
Avec arrêté préfectoral

Développer les mobilités actives rurales – la marche

Quelques photos Avant/Après aménagement qui permettent de visualiser les transformations



▲ Rue du Lavoir « Avant »



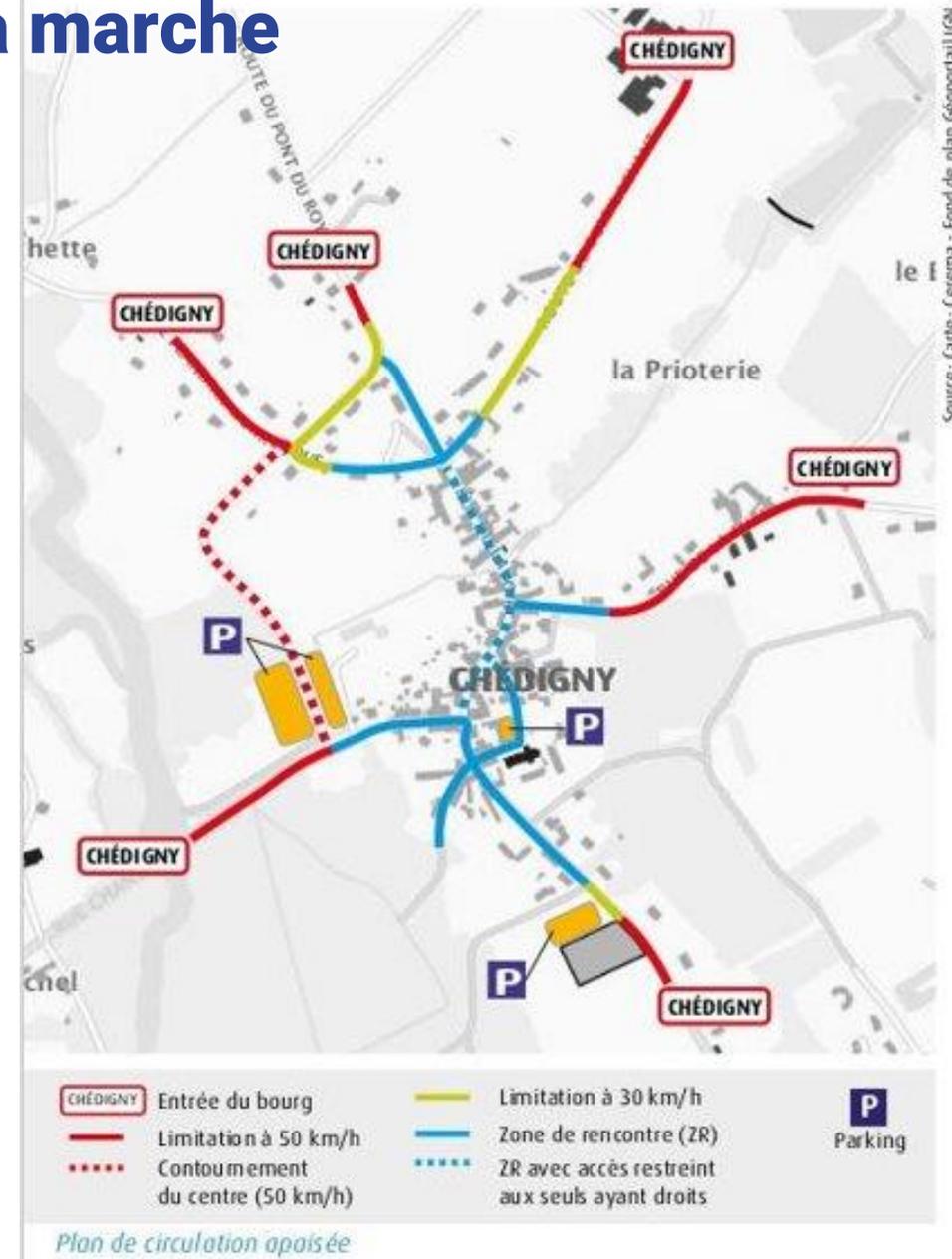
▶ Rue du Lavoir « Après » ▶



▲ Rue du Lavoir « Avant »



▶ Rue du Lavoir « Après » ▶

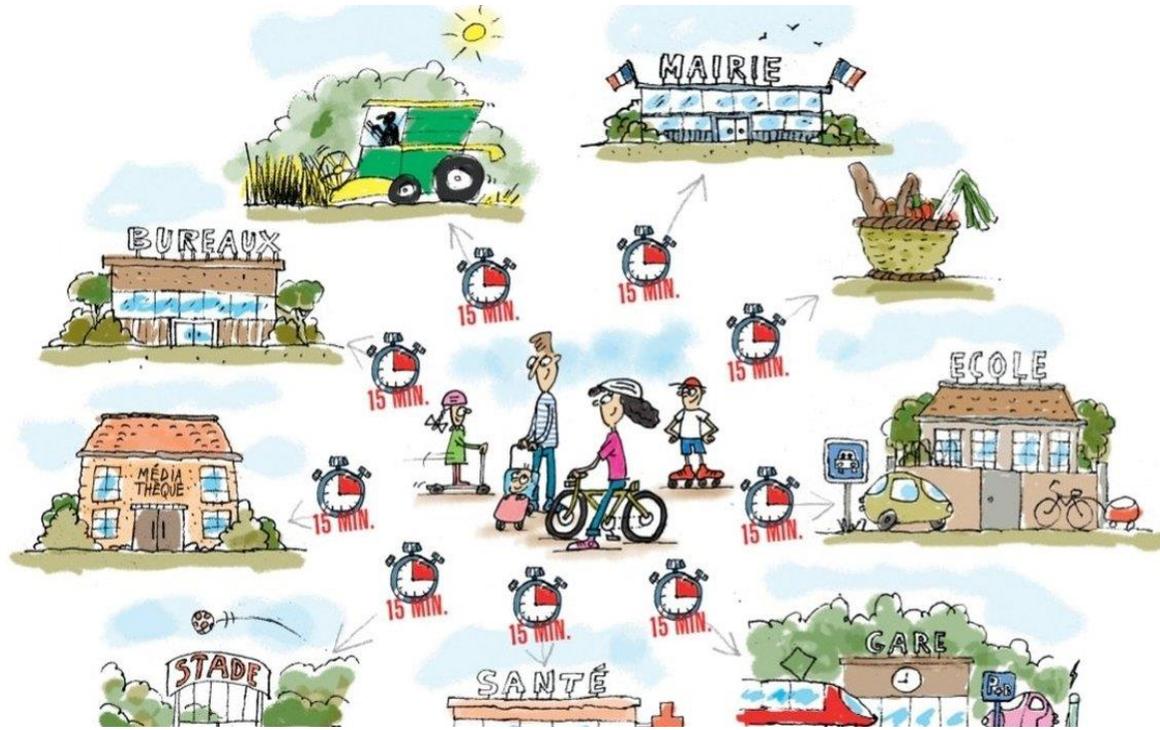


Exemple Petite ville -
CHÉDIGNY - FICHE CEREMA

Territoire de la demi-heure

22 | IDÉES

Le Monde
MARDI 9 AVRIL 2024



Dessin de Frank Vriens

Ville du quart d'heure
Carlos Moreno (2016)

Carlos Moreno

La France peut se diriger vers la concrétisation des territoires de la demi-heure

L'urbaniste, inventeur de la « ville du quart d'heure », reposant sur la proximité, défend l'adaptation de cette idée en région. Le modèle se répand déjà, mais davantage doit être fait pour réaliser les objectifs de réduction des émissions de carbone

À l'aube du confinement, en mars 2020, je lançais un appel dans les colonnes du *Monde*, pour repenser notre modèle urbain et territorial. Quatre ans plus tard, la pandémie de Covid-19 a agi comme un catalyseur, obligeant à une réévaluation profonde de nos schémas de vie, notamment en ce qui concerne l'urbanisme. Se propageant dans le monde depuis, en France, elle a mis en évidence l'impérieuse nécessité d'une accessibilité accrue aux services et aux infrastructures, que ce soit en milieu urbain ou rural.

Dans ce contexte, le concept de la ville du quart d'heure que je porte avec vigueur depuis 2016, en garantissant l'accès à tous les services essentiels en proximité bas carbone, émerge comme une approche adaptable d'aménagement urbain répondant aux impératifs écologiques, économiques, sociaux et de mixité urbaine. Ce concept, se trouvant dans la prolongation de l'engagement des penseurs et acteurs de la ville vivante tels que Clarence Perry, Jane Jacobs, André Barel, Jan Gehl et tant d'autres, se trouve revitalisé dans le contexte contemporain, offrant avec la proximité heureuse une vision novatrice pour le dé-

veloppement territorial et l'épanouissement des citoyens.

Il est désormais crucial d'accélérer et d'étendre cette vision pour offrir à toutes les strates urbaines et territoriales françaises une nouvelle proximité. Cette année, la France peut véritablement se diriger vers la concrétisation des territoires de la demi-heure à l'échelle nationale, une approche pouvant contribuer à la refonte de l'espace territorial français.

L'essor mondial de cette approche a eu aussi ses développements en France. Depuis 2020, de nombreuses municipalités ont entrepris la transition vers la ville du quart d'heure, le territoire de la demi-heure. La Ville de Paris, sous l'égide de la maire, Anne Hidalgo, a lancé des programmes de réaménagement urbain axés sur la création d'espaces de proximité conviviaux et la promotion des modes de mobilités douces, contribuant ainsi à rendre les services accessibles à pied ou à vélo dans de nombreux quartiers.

D'autres villes, telles que Lyon, Toulouse, Nantes, Bordeaux, Mulhouse (Haut-Rhin), Roubaix (Nord), Béthune (Pas-de-Calais) et sa communauté de communes, Sète (Hérault), Vandœuvre-

lès-Nancy (Meurthe-et-Moselle), Labège (Haute-Garonne), travaillent également à repenser leur urbanisme pour s'aligner sur les principes d'une proximité heureuse, d'une ville à portée de la main, comme incarnation de la ville du quart d'heure.

La proximité heureuse est une voie d'avenir s'adaptant à toutes les typologies urbaines. La commune de Saint-Hilaire-de-Brethmas (Gard), qui compte 4700 habitants, a été pionnière dans l'adoption de ce dispositif, sous l'impulsion du maire, Jean-Michel Perret. Avec la mise en place d'écoquartiers, d'initiatives associatives dynamiques, de nombreux pôles économiques et de santé, ainsi que de solutions de mobilités douces et de logements sociaux, la com-

mune illustre l'adaptabilité du concept à toutes les configurations urbaines. Avec ses 34955 communes, la France offre un terrain fertile pour l'expansion et l'adaptation de ce modèle novateur. La flexibilité inhérente au concept de la ville du quart d'heure permet son application aussi bien dans les grandes métropoles que dans les villages ruraux, en garantissant l'accessibilité aux services essentiels en moins de trente minutes.

Renforcer la cohésion sociale

En milieu rural, ce concept se déploie sous la forme des territoires de la demi-heure. Bien que les rythmes et les proximités puissent varier en fonction des zones, le territoire de la demi-heure répond à une réelle demande en augmentant l'offre de services, en favorisant par la proximité l'économie locale et en proposant un aménagement territorial équilibré.

Certaines communes rurales envisagent déjà cette transition pour repenser leur territoire en fonction des temporalités plutôt que des distances. En Seine-et-Marne, à Trilport, le maire, Jean-Michel Morer, a été un précurseur en la matière; la municipalité de Langres, en Haute-Marne, souhaite rendre accessibles à ses habitants des services et des infrastructures en moins de trente minutes, tout en préservant l'identité unique de son environnement rural.

A travers des projets d'aménagement territorial axés sur la création de pôles de proximité et le développement de solutions de mobilité innovantes, ces territoires ruraux aspirent à renforcer la cohésion sociale et à revitaliser leurs cen-

tres-bourgs, tout en préservant leur patrimoine naturel et culturel. La ville du quart d'heure et le territoire de la demi-heure reposent sur un urbanisme de la proximité, polycentrique, compact, centré sur la réhabilitation, l'usage intensif des infrastructures et l'accessibilité bas carbone aux services. L'alliance bénéfique de ces principes fondateurs offre une approche globale et transversale.

Il s'agit d'incarner dans un monde incertain une nouvelle géographie pour mailler le territoire français avec une économie revitalisée par la relocalisation, le développement de l'emploi local, des circuits courts, l'utilisation des matières premières sourcées en proximité, développer la sobriété énergétique tout en régénérant les interactions sociales.

Nous nous trouvons au cœur d'un moment-clé pour notre nation, soulignant l'importance cruciale et la dynamique vivante des communes françaises. Il devient urgent d'aller rapidement vers des territoires davantage humains, accessibles, diversifiés, résilients et justes. ■

LA FLEXIBILITÉ DU CONCEPT DE LA VILLE DU QUART D'HEURE PERMET SON APPLICATION AUTANT DANS LES GRANDES MÉTROPOLIS QUE DANS LES VILLAGES RURAUX

Carlos Moreno est professeur des universités et directeur scientifique de la chaire Entrepreneurial Territory Innovation de l'Institut d'Administration des entreprises de Paris, à l'université Panthéon-Sorbonne. Il est l'auteur de « Droit de cité. De la "ville-monde" à la "ville du quart d'heure" » (L'Observatoire, 2020)

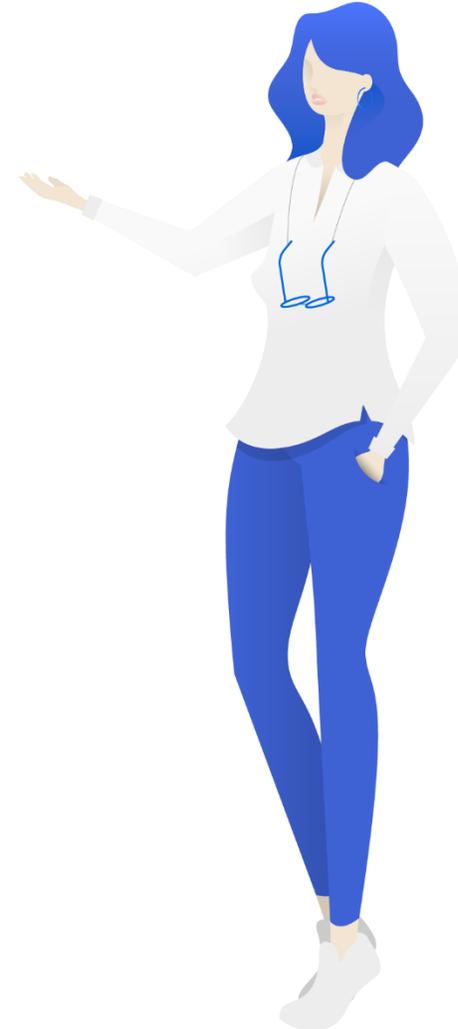
Des besoins en formation ?

Contactez-nous :

contact-adma@fub.fr

www.mobilites-actives.fr

@ADMA_fr   





**MERCI DE VOTRE
ATTENTION**