



Lettre d'information

A l'occasion des Jeux olympiques et paralympiques, rappelons le concept d'urbanisme favorable à la santé et à l'activité physique

Au XIXe et au début du XXe siècle, sous l'influence du courant hygiéniste, la santé publique constituait un objectif du développement urbain. Cette perspective, un temps oubliée, a refait surface à la lumière de la pandémie de Covid. Face à l'aggravation des inégalités de santé et à la dégradation importante des écosystèmes résultant de l'artificialisation des sols, il est devenu indispensable de retisser les liens entre santé et urbanisme.

Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), la santé correspond à un état de complet bien-être physique, mental et social, et pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité. L'analyse que fait l'OMS permet la prise en compte au titre de considérations sanitaires de la biodiversité, de l'alimentation et mais aussi de l'activité physique. Les recommandations de l'OMS en matière d'activité physique varient en fonction de l'âge et du groupe cible. Pour les enfants et les adolescents, la pratique quotidienne recommandée est de 60 minutes d'activité d'intensité modérée, pour les adultes de 150 minutes par semaine. Des recommandations spécifiques existent pour les femmes enceintes, les malades chroniques, etc. Pour plus d'informations : [recommandations mondiales sur l'activité physique pour la santé](#). L'activité physique, essentielle pour la santé, est fortement influencée par l'aménagement urbain. Son intégration s'inscrit dans le mouvement d'un urbanisme favorable à la santé (UFS) dont témoigne le second axe défini par l'école des hautes études en santé publique (EHESP) dans son guide « *agir pour un urbanisme favorable à la santé* ». Inspiré par la Charte d'Ottawa de 1986 et le mouvement des Villes Santé de l'OMS, le réseau français des Villes Santé fédère cette démarche autour d'échanges de bonnes pratiques.

Dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) et les schémas de cohérence territoriale (SCoT) examinés par l'Autorité environnementale d'Île-de-France, les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) santé et les mesures déclinant la notion d'urbanisme favorable à la santé sont très souvent absentes. Malgré les répercussions de la Covid et les préoccupations environnementales, tout se passe comme si la ville se concevait toujours principalement comme un carrefour et non comme un lieu d'échanges et de séjour. Cependant, des quartiers apaisés organisés autour de la qualité de vie - ville accueillante, rues aux enfants, jardins partagés, lieux de flânerie, etc. dans lesquels le déplacement en voiture individuelle est réduit ou interdit existent et les habitants et visiteurs se les approprient. Les JOP Paris 2024 constituent l'opportunité de faire progresser nos villes et leurs espaces publics vers une meilleure santé de tous, habitants, visiteurs, actifs.

Activité physique et mobilités actives : l'opportunité d'une approche intégrée

La sédentarité et l'insuffisante activité physique sont chacune source de maladies non transmissibles, facteurs de mortalité et de morbidité. L'insuffisante activité physique se traduit par un risque de décès prématuré accru de 20 % à 30 % par rapport à des individus respectant les recommandations de l'OMS. Les bénéfices en sont multiples, tant physiques que psychiques.

Outre leurs bénéfices sanitaires directs, la pratique de la marche et du vélo contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les concentrations de polluants atmosphériques et le bruit.

Les mobilités actives permettent ainsi la pratique d'une activité physique aux multiples effets, sanitaires, économiques et sociaux mesurables, et donc d'une approche intégrée de santé et d'environnement. Une étude de The Lancet Regional Health – Europe [1] indique que la pratique du vélo a permis d'éviter 4,8 milliards de coûts sociaux de santé en 2019 en France. Rapporté au nombre de kilomètres parcourus cette année-là, cela signifie qu'en moyenne 1,02 euro de dépenses de santé est économisé pour chaque kilomètre roulé à vélo.



source : livre blanc promotion de l'activité physique

Et pourtant, la France, en dépit du Tour de France, n'est pas un grand pays de cyclistes quotidiens. Si les Français marchent, ils font en moyenne moins de 10 minutes de vélo par semaine, et cette durée est très variable selon le sexe et l'âge. En comparaison, les Néerlandais dépassent les 70 minutes hebdomadaires en moyenne. La marge d'amélioration est donc immense.

Certaines villes ont des idées, mais rares sont celles qui les traduisent de manière contraignante

L'Autorité environnementale observe que, bien que l'aménagement des espaces publics pour favoriser l'activité physique soit essentiel, cette problématique est rarement prise en compte dans les dossiers transmis pour avis à la MRAe Île-de-France, ou bien est reléguée aux parties les moins contraignantes du PLU. Elle est principalement abordée dans les PADD et la traduction de ces objectifs dans des OAP bien rédigées ou dans le règlement est très rare, ce qui nuit à leur mise en œuvre effective.

[1] The Lancet

Pour rappel, comme expliqué dans notre lettre d'information du mois d'avril, le caractère contraignant des OAP dépend de la manière dont elles sont formulées. Des expressions telles que « favoriser » ou « étudier la possibilité » sont trop floues et laissent une grande marge de manœuvre aux maîtres d'ouvrage.

Les plans/programmes présentés à l'Autorité environnementale font trop rarement référence à l'activité physique

Une présence trop partielle dans la rubrique mobilité

L'OAP « grands axes et urbanisme de liaison » [2] de l'EPT Plaine Commune (93) propose plusieurs idées intéressantes pour remettre les mobilités actives au cœur de la planification urbaine des déplacements. Elle prévoit notamment de requalifier les voies en assurant leur sécurité et leur continuité par l'agrément des parcours et par la signalétique. L'OAP vise également à assurer la continuité des berges et à renforcer leur aspect paysager. Cependant, l'Autorité environnementale, dans son avis sur le PLUi de Plaine Commune, estime que ces dispositions sont trop générales, et nécessiteraient une déclinaison dans les OAP sectorielles, voire dans le règlement. Un second écueil identifié par l'Autorité environnementale, lié au remplacement des PLU communaux par des PLUi, est la taille des secteurs de certaines OAP. Par exemple, l'OAP « Berges de Seine » du PLUi de Grand Paris Grand Ouest [3] présente des orientations intéressantes pour développer les cheminements actifs, les rendre plus confortables, plus sécurisés et améliorer leur continuité et leur intégration paysagère sur les berges de Seine. Cependant, son périmètre est particulièrement étendu, ce qui nuit à la précision du document graphique et, par conséquent, à son caractère prescriptif.

En réponse au constat du manque d'effectivité, il convient de mentionner le travail de la commune de Montreuil (93). Elle se distingue par une approche concertée de la question des voiries avec les « pepa » (petits espaces publics autrement). La ville affiche l'ambition de co-construire avec les habitants un nouvel équilibre de la place allouée à chaque mode de déplacement en fonction des usages et des vulnérabilités de chacun. Les aménagements qui en découlent sont simples et peu coûteux, mais souvent bénéfiques à l'activité physique et à la santé (*ci-dessous l'aménagement du square de poche Colmet Rapatel*).

[2] OAP grands axes Plaine Commune

[3] OAP secteur Berges de Seine GPGO

PLAN DE L'EXISTANT



PLAN DE PROJET



Piétonisation et végétalisation de l'intérieur du carrefour Colmet-Rapatel à Montreuil favorisant la pratique de la marche et du vélo

Le développement des mobilités actives est un sujet récurrent dans les recommandations de l'Autorité environnementale

Sécurité, continuité et confort : conditions sine qua non du développement des mobilités actives

Pour encourager les habitants à adopter des mobilités actives, il faut qu'ils aient le sentiment d'y être en sécurité. Cela nécessite la conception d'itinéraires piétons et cyclistes sécurisés et continus dès les premières étapes du développement urbain.

L'Autorité environnementale souligne souvent dans ses avis les discontinuités des itinéraires piétons et cyclistes, inconfortables et peu sécurisés. Par exemple, dans son cadrage préalable sur le PLU de la commune de Jouars-Pontchartrain (78), elle constate que « les photos fournies (document p. 253) montrent des bandes cyclables en bord droit de chaussées sur lesquelles la proportion de poids lourds est importante et sans limitation de vitesse particulière » et que « les discontinuités évoquées ne sont pas considérées comme un obstacle à résoudre ».

Recréer de la proximité

L'extension périurbaine des villes et le développement du e-commerce ont créé des besoins particuliers de déplacements motorisés. Au contraire, un aménagement urbain qui intègre des commerces de proximité, des espaces verts et des équipements publics accessibles à pied ou à vélo conduit les habitants à opter pour des modes actifs de déplacement. On retrouve cet enjeu traité dans l'OAP « commerces » du PLUi de la métropole de Nantes [4], qui s'inscrit dans un objectif de limitation des extensions de galeries marchandes, de développement des polarités commerciales de proximité et d'amélioration de leur accessibilité en les inscrivant dans le maillage cyclable et piétonnier.

L'Autorité environnementale constate que cet enjeu, d'autant plus important que le territoire est marqué par des inégalités socio-environnementales, est rarement pris en compte en Île-de-France. L'EPT Plaine Commune (93), à travers l'OAP « commerce et artisanat » [5], identifie la possibilité de réinscrire les commerces dans les centralités. Cependant, il ne prévoit pas de véritable stratégie de maillage territorial par des itinéraires cyclable et piétons, ce qui ne permet pas de garantir un report modal effectif.

Le levier du stationnement

L'Autorité environnementale constate qu'en général, le levier de la restriction du stationnement automobile n'est pas suffisamment mobilisé. Il permet pourtant d'inciter à préférer les transports en commun, la marche ou le vélo. En plus d'avoir tendance à favoriser les véhicules motorisés, les collectivités locales limitent souvent les stationnements vélos publics aux polarités (gares et commerces) et adoptent des dispositions peu contraignantes pour les maîtres d'ouvrage.

[4] [OAP Commerce.pdf \(nantes.fr\)](#)

[5] [OAP Commerce Plaine Commune](#)



Lauréat du programme ID-Marche : désenclavement du quartier de Grand-Vaux à Savigny-sur-Orge par la mise en place de franchissements piétons vers le centre ville et à l'intérieur même du quartier

Un enjeu rarement pris en compte dans l'urbanisme

La prise en compte de l'activité physique dans l'aménagement urbain va au-delà des mobilités. Pour inciter les gens à s'approprier la ville, il est essentiel de créer un contexte urbain agréable et accueillant.

L'importance de mobiliser les espaces verts

Une réflexion doit lier espaces publics et pratique d'une activité physique. Les espaces verts aménagés encouragent résidents et passants à un comportement plus actif en fournissant un environnement agréable et sécurisé pour pratiquer des loisirs en plein air : marche, jogging, vélo, yoga, jeux collectifs... De plus, ils améliorent la qualité de vie et le bien-être, ce qui contribue à susciter une pratique active.

L'Île-de-France, et en particulier la Métropole du Grand Paris, est un territoire contraint en matière d'espaces verts. La forte densité de population (1 017 habitants par kilomètre carré), le coût du foncier et les objectifs de réalisation de logements compliquent le développement de parcs et d'espaces de loisirs. Cette difficulté transparaît dans les PLU étudiés par l'Autorité environnementale. L'objectif de 10 m² d'espaces verts par habitant, initié par l'OMS, a été repris dans le PADD de plusieurs collectivités, telles que l'EPT Est-Ensemble (93) [6] et la Ville de Paris (75) [7]. Cependant, ils ne prévoient pas de mesures contraignantes dans les OAP ou le règlement pour atteindre cet objectif.

[6] [PADD Est Ensemble](#)

[7] [PADD Paris](#)



Paddle sur le canal de l'Ourcq à Pantin. É. LANIESSE/L'INSTITUT PARIS RÉGION

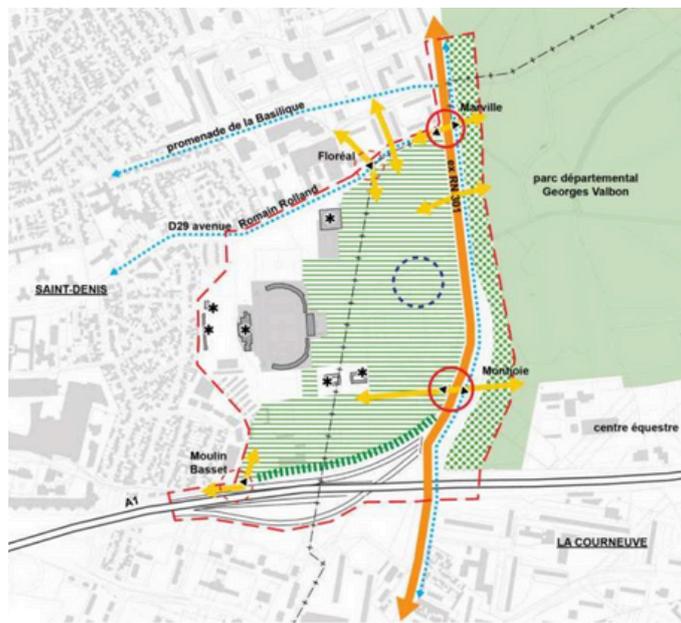
Créer un contexte favorable à la pleine utilisation de ces espaces

Au delà d'offrir ces espaces, les documents d'urbanisme peuvent organiser leur aménagement selon des fonctionnalités favorables à la pratique d'une activité physique. L'OAP « santé publique et environnement » du PLU dit « bioclimatique » de Paris [8] inclut une orientation visant à « ménager l'espace public pour encourager les pratiques sportives et les concilier avec d'autres usages (promenades, mobilités...), et la fonction récréative pour les enfants ». La commune de Garges-lès-Gonesse [9] intègre quant à elle la trame verte et bleue à sa réflexion et prévoit de développer un parcours d'orientation, des sentiers de « marche scandinave » et un circuit axé « ludique/découverte », agrémenté de bornes d'information et des œuvres d'art.

Ces orientations révèlent une volonté de prendre en compte de l'activité physique, mais l'Autorité environnementale estime qu'elles restent à concrétiser en s'appuyant par exemple sur le Guide publié par l'Agence nationale de la cohésion des territoires.

Favoriser la pratique du sport par l'adoption d'OAP intégrant des équipements sportifs

L'étude RECORD [10] (étude sur les disparités territoriales de santé en Île-de-France) établit que la proximité d'une piscine par rapport au logement a un impact réel sur la pratique de la natation. Assurer la bonne accessibilité spatiale de celles-ci, ainsi que des autres équipements sportifs, est donc essentiel. L'intégration dans les OAP thématiques et sectorielles d'objectifs en matière de construction d'équipements sportifs est donc une démarche à souligner.



L'activité physique : un point de cristallisation des inégalités socio-environnementales

Dans certaines OAP incluant des équipements sportifs analysés par l'Autorité environnementale, les activités proposées sont payantes. Cela tend à éloigner les plus précaires de ces activités, et par conséquent à aggraver les inégalités de santé déjà constatées par ailleurs. L'Autorité environnementale estime donc que la réflexion sur la présence de sport dans la ville devrait être renforcée et plus systématique. Il convient de ne pas sous-estimer l'importance des aires de jeux pour enfants, des skateparks, des agrès et des city-stades de proximité.

Les plus âgés de nos concitoyens doivent également être intégrés à cet urbanisme favorable à la santé. L'altération des facultés physiques, sensorielles et cognitives des aînés justifie la mise en place d'itinéraires clairs et protégés, permettant une meilleure lisibilité de l'espace et un meilleur confort. Ceux-ci doivent être agrémentés de mobilier d'assise et de toilettes publiques [12].

Malheureusement, ces objectifs, préconisés par l'EHESP et par Santé publique France, ne se traduisent que très rarement dans les documents d'urbanisme que l'Autorité environnementale a eu à étudier.

[8] OAP_SANTE.pdf (paris.fr)

[9] 4.2_oap_thematiques-compressed.pdf (villedegarges.fr)

[10] Bulletin d'informations 5 (record-study.org)

[11] OAP sectorielle Marville Plaine Commune

[12] Pour améliorer la santé des personnes âgées, la ville de Lahti, en Finlande, a prévu de relier les hôpitaux et les maisons de retraite à des zones forestières afin de promouvoir la marche et les contacts avec les espaces naturels.

Le site de Marville, situé à Saint Denis, est principalement composé d'équipements sportifs et se trouve à proximité du parc Georges Valbon. L'adoption d'une OAP sectorielle [11] par l'EPT Plaine Commune offrait une occasion de relier ces deux zones et de transformer ce quartier en un espace favorable à la pratique sportive. Bien que les principes de l'OAP (favoriser les modes de déplacement actifs, aménager une promenade paysagère et moderniser les équipements sportifs) soient adaptés aux enjeux, les formulations adoptées restent insuffisamment prescriptives.

ACCESSIBILITE ET DEPLACEMENTS

- Affirmation de la polarité des entrées principales
- Requalification des entrées secondaires
- Reaménagement de l'ex RN301 en avenue paysagère
- Création de liaisons douces
- Création de pistes cyclables

ESPACE PUBLIC ET VEGETALISATION

- Terrain de grand jeu et plaine de loisirs
- Renforcement du filtre végétal
- Aménagement d'une promenade paysagère

PROGRAMMATION

- Requalification et modernisation des équipements sportifs
- Préservation du patrimoine
- Localisation de la piscine d'entraînement olympique

ELEMENTS DE CONTEXTE

- Périmètre de l'OAP
- Limite communale
- Bât existant
- Parcelle existante
- Parc départemental Georges Valbon
- Voie majeure
- Accès

HEAT : un outil pour mieux évaluer les effets des décisions publiques

L'OMS a développé et mis à disposition un outil appelé HEAT (Health Economic Assessment Tool for walking and cycling), qui permet d'apprécier la valeur économique d'un transfert modal vers la marche ou le vélo en tenant compte de la sécurité. L'outil permet d'éclairer les décisions des collectivités en les aidant à comparer les différents scénarios. Il peut également être utilisé par les maîtres d'ouvrage pour valoriser les bénéfices socio-économiques de leurs aménagements urbains au travers de la réduction massive des risques de maladies chroniques (hypertension, infarctus, diabète, cancers du sein et du côlon...)

Même à l'échelle d'un projet, le maître d'ouvrage devrait adopter des mesures favorisant l'activité physique

Les grandes zones d'aménagement concerté (Zac) et les opérations de renouvellement urbain sont considérées comme des projets. Mais leur dimension devrait conduire les maîtres d'ouvrage à y intégrer les problématiques relatives à l'activité physique.

En effet, ils comprennent le plus souvent des composantes d'aménagement de voiries et d'espaces publics et ont un effet sur la polarisation du quartier. Ils pourraient donc utilement reprendre à leur compte des dispositions des plans et programmes : prévoir des itinéraires piétons et cyclistes sécurisés et accessibles, apaiser la circulation motorisée, intégrer une offre de stationnement pour vélos dans les espaces publics, ainsi que des lieux de jeux et de repos visant à rendre l'espace public plus vivant et plus agréable.

En outre, c'est au stade des projets que sont définis les détails relatifs à la construction des bâtiments. Pour inciter aux mobilités actives, il est impératif de s'assurer que le début de la chaîne des déplacements, c'est-à-dire l'accès depuis le logement jusqu'à la rue, soit garanti à tous. Il convient donc de s'assurer que le bailleur prévoit suffisamment de stationnements vélos, et que le promoteur adopte des mesures incitant les habitants à ne pas prendre systématiquement l'ascenseur et mobilise le levier du stationnement automobile pour favoriser le report modal.

Globalement, les projets dont l'Autorité environnementale a eu à connaître ne prennent que très rarement en compte les effets des constructions sur la santé et l'activité physique.

Le projet de renouvellement urbain du quartier « Fauvettes-Joncherolles » à Pierrefitte-sur-Seine [13], a fait l'objet de recommandations de l'Autorité environnementale. Celle-ci a estimé qu'en l'état actuel, les itinéraires piétons et cyclistes étaient peu lisibles et discontinus, et que si le dossier prévoyait bien une requalification des voiries, il ne précisait pas les moyens envisagés à cette fin, ni la portée prévisionnelle de ces mesures. Par ailleurs, ce projet, comme de nombreux autres, prévoit la destruction/reconstruction d'équipements sportifs. La praticité de ces infrastructures est un élément important pour l'Autorité environnementale dès lors qu'il s'agit d'en favoriser l'usage.

[13] [Avis MRAe Île-de-France NPNRU Fauvettes-Joncherolles](#)



Veiller à promouvoir des flux sécurisant les piétons et les vélos est également un des objectifs de l'urbanisme favorable à la santé

La Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France

Les autorités environnementales sont des collèges d'experts indépendants des maîtres d'ouvrage et des autorités décisionnaires. La loi répartit les compétences de trois types d'autorités environnementales. Pour l'Île-de-France, l'autorité environnementale rendant le plus grand nombre d'avis (environ 200 par an) est la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe). Elle rend également de nombreuses décisions sur des plans et programmes (également 200 par an), des PLU notamment.

La MRAe est composée de neuf membres : cinq sont membres de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), placée auprès du ministre chargé de la transition écologique, et quatre sont extérieurs au ministère (une architecte-urbaniste, un architecte-ingénieur, un professeur d'urbanisme et de paysage, un écologue). Ils sont épaulés par une assistante et seize agents de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT) placés sous l'autorité du président de la MRAe.

Les décisions et les avis de l'Autorité environnementale sont pour l'essentiel rendus deux mois après le dépôt du dossier (trois mois pour les avis sur les plans et programmes). Débattus et délibérés entre les membres tous les mercredis, ils sont mis en ligne dans les heures qui suivent leur adoption et transmis au demandeur et aux autorités décisionnaires ainsi qu'au maire de la commune lorsqu'il n'est pas le demandeur.

Les avis et décisions de la MRAe sont consultables via le lien suivant : <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/ile-de-france-r20.html>

Pour écrire à l'Autorité environnementale, l'adresse est : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE