

# Transports : un facteur-clé pour améliorer la qualité de vie des populations

**Laurent Jardinier,**  
chargé de mission  
Recherche et Approches  
nouvelles, direction  
technique Territoires et ville,  
Cerema, Lyon.

**Martine  
Meunier-Chabert,**  
chargée de mission  
Déplacement et Urbanisme,  
direction technique  
Territoires et ville,  
Cerema, Lyon.

Lorsque l'on aborde la question de l'impact des transports sur la santé, les premiers éléments que l'on met en avant sont les pollutions engendrées par les véhicules motorisés et leurs effets négatifs sur la santé : affections respiratoires, dégradation de la ventilation, etc.

Suivent les conditions de transport : congestion routière, surcharge des transports publics, temps de parcours longs.

Toutefois, les transports peuvent aussi être bénéfiques quand il s'agit de modes actifs (vélo et marche), dont la pratique réduit le risque de mortalité et diminue le niveau de prise en charge des principales maladies chroniques. Autre élément central : l'organisation du territoire et de son système de transports, ainsi que la capacité des décideurs et des responsables techniques à rendre accessibles certains territoires/quartiers. Il est reconnu qu'une mauvaise accessibilité accroît le sentiment d'isolement, d'enclavement. Il est à souligner que toutes ces composantes ont également un impact sur la santé psychique.

## Développement des transports collectifs

Pour que les transports soient davantage un vecteur de santé, un enjeu majeur est la réduction de l'utilisation de la voiture au profit d'autres modes, afin d'en limiter les nuisances en termes de qualité de l'air et de bruit.

Ce « report modal » peut se faire : vers les transports collectifs publics, moins polluants et stimulant la pratique de la marche pour se rendre au point de départ du transport ; vers les modes actifs qui ne génèrent pas de pollution de l'air et permettent la pratique de l'activité physique.

Le plan de déplacements urbains (PDU)<sup>1</sup> – créé en 1982 par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), puis rendu obligatoire dans les agglomérations de plus de cent mille habitants par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie<sup>2</sup> – est l'outil privilégié des responsables d'agglomérations pour rendre plus cohérente l'organisation des transports, en considérant les besoins de déplacements des populations. Le PDU doit être défini en tenant compte du territoire, de son aménagement, de son organisation et de ses habitants qui en sont les usagers. En parallèle, le plan local d'urbanisme (PLU), axé sur les transports, la circulation, le stationnement, doit intégrer une approche globale d'amélioration du cadre de vie : il a pour vocation de répondre aux besoins de mobilité et d'accessibilité des personnes, tout en veillant à la protection de la santé des populations et de l'environnement.

## Mobilité : inégalités des territoires

Pour que les transports soient favorables à la santé, le modèle qui s'est imposé est celui de la ville « des courtes distances », qui a plusieurs centres et dont le développement urbain s'organise autour des réseaux de transports publics. Au-delà de ce modèle et dans la réalité, les territoires et leurs habitants restent très inégaux

face à la mobilité. Dans les couronnes périurbaines, de 75 % à 85 % des déplacements s'effectuent en voiture<sup>3</sup>.

En France, un déplacement sur quatre est réalisé depuis les banlieues. La recherche d'espace et de qualité environnementale conduit les ménages, notamment primo-accédants, à faire construire dans les périphéries toujours plus lointaines où le foncier est moins cher, mais ne disposant pas de desserte en transports collectifs. Dans le calcul des dépenses liées à ces nouvelles installations, la part des transports n'est généralement pas prise en compte, ce qui expose ces ménages dépendants de la voiture aux risques de vulnérabilité énergétique et d'impact négatif sur l'état de leur santé.

## Montée en puissance du vélo et de la marche

Dans la plupart des grandes agglomérations françaises, on observe en revanche, depuis les années 2000, une réduction du nombre de déplacements en voiture, comme par exemple à Lille, où le nombre de déplacements en voiture a diminué de 11 % en dix ans. À Lyon, Lille, Grenoble, Marseille, Strasbourg, Rennes, Reims, Rouen..., moins d'un déplacement sur deux se fait aujourd'hui en voiture. Cette contraction profite aux transports collectifs (qui représentent, par exemple, 15 % des transports à Grenoble), à la marche (33 % des transports à Strasbourg, 34 % à Marseille) ou au vélo (7,6 % à Strasbourg, 3,9 % à Grenoble, 1,7 % à Lyon)<sup>4</sup>.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette évolution : la réduction du nombre d'actifs du fait du vieillissement de la population, la hausse globale

**L'ESSENTIEL**

- ▣
- ▣ **Le développement des transports collectifs et des modes actifs (marche, vélo) est un facteur de réduction de la pollution et d'amélioration de la qualité de vie.**
- ▣ **Toutefois, certaines populations – à commencer par celles qui s'éloignent des grandes agglomérations en raison de loyers trop élevés – n'ont pas d'autre choix que de recourir à la voiture.**
- ▣ **Dans certains territoires, comme l'agglomération lyonnaise, une bonne desserte de transports collectifs permet de réduire le recours à la voiture.**

du prix des carburants depuis 2003, la diminution du pouvoir d'achat et l'augmentation du taux de chômage, l'accroissement de la congestion des voiries urbaines, le stationnement payant sur le lieu de travail, etc. Les politiques de régulation du trafic automobile influencent aussi cette évolution : le partage de la voirie, les sites propres réservés aux transports collectifs et aux modes actifs sont des facteurs d'augmentation des temps de transport en voiture. Le renforcement des contrôles de vitesse par radar peut également, dans certains cas, diminuer le flux de circulation automobile.

**Transports innovants : des villes en action**

Pour réduire les inégalités sur la santé des habitants dans les territoires, les systèmes de transports devraient être systématiquement conçus en partant d'approches plus globales, qui intègrent la santé. La desserte en transport collectif des centres-villes, centres-bourgs, quartiers sensibles des banlieues, devrait être couplée avec des aménagements d'espaces publics attractifs et confortables pour les piétons et les cyclistes : zone limitée à 30 km/h pour les voitures ; zone de rencontre (vitesse limitée à 20 km/h avec cohabitation des différents flux de déplacements : piétons, voitures, vélos, motos, etc.) ; zones de circulation restreinte (secteurs où l'on limite l'accès de certaines catégories de véhicules polluants), etc.

De nombreux exemples d'aménagements de lignes de tramway (par exemple la ligne T2 Lyon-Perrache-Saint-Priest) ont permis la desserte et le désenclavement de certains quartiers de

banlieue éloignés (par exemple la ZAC Les Allées de la source à Orléans), dont la qualité des espaces publics contribue au changement d'image. D'autres démarches de restructuration des réseaux de transports ont permis de les rendre plus performants, soit en termes de desserte des territoires, soit en offrant un service (fréquence, amplitude, tarif) plus adapté aux besoins des usagers : personnes âgées, étudiants, scolaires, chômeurs, personnes salariées de deux entreprises... Par ailleurs, des lignes de bus à haut niveau de service en rocade permettent de relier directement les banlieues à des secteurs d'emplois périphériques. À Lyon par exemple, la première ligne de rocade réalisée à l'est de l'agglomération a conduit l'opérateur à prévoir la réalisation de quatre à cinq nouvelles lignes de bus de rocade.

D'autres actions – comme le partage de la voirie entre tous les modes de déplacements, avec des lignes de tramway engazonnées, des pistes cyclables et des cheminements végétalisés pour les piétons – peuvent créer des ambiances moins minérales et permettent de lutter contre les îlots de chaleur urbaine. Ces itinéraires peuvent aussi être déconnectés des voies de circulation automobile et faire découvrir aux piétons, cyclistes et usagers des transports collectifs d'autres lieux urbains (traversées de quartiers *via* des voies réservées au tramway longées de pistes cyclables et de cheminements pour les

piétons) plus calmes et moins pollués par le trafic automobile (ligne T3 à Lyon). À Cognin, commune proche de Chambéry, il est prévu de mettre à disposition de chaque ménage de l'ÉcoQuartier de Villeneuve, des vélos avec assistance électrique pour mettre en selle des non-habituels du vélo et limiter les contraintes du dénivelé qui sépare le quartier du centre-ville. Ce nouveau quartier devrait bénéficier aussi du prolongement d'une ligne de bus, véritable colonne vertébrale de l'aménagement, qui rend plus attractifs les logements. À Sathonay-Camp, au nord de l'agglomération lyonnaise, l'ÉcoQuartier Castellane est conçu autour d'un espace public principal : le mail militaire (400 m de longueur, 75 m de largeur), exclusivement dévolu à la détente et à la promenade. La voiture y est exclue. Dans toute la commune, la partie circulée ne correspond qu'au tiers de l'emprise publique, laissant des espaces généreux pour les piétons et les vélos.

En conclusion, d'une façon générale, de telles stratégies obligent à innover en matière de gouvernance et de communication avec tous les acteurs concernés, sans oublier les habitants. ■

1. Voir article L 1214-1 et suivants du Code des transports.
2. Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996.
3. Insee-Inrets-SoeS: enquête nationale Transports et déplacements (ENTD), 2008.
4. Chiffres 2010.



© Götting / BSIP