FOCUS

Les modes doux

Aménagement du territoire **Air Extérieur** **Changements climatiques**

#mobilité #pollution #qualité de l'air #bruit #urbanisme #ville

Mise à jour de cette page :
29/01/2026

Auteur **Pôle ESE** *69002*
LYON Réseau d'acteur

Quand on parle de #modes doux, il s'agit de la #marche, du #vélo, de la trottinette, du skate-board. A l'origine, ces modes de déplacement n'utilisent pas d'énergies polluantes et reposent sur les muscles de leurs usagers. C'est pourquoi ils sont aussi appelés « modes actifs ». Avec l'évolution des usages et des technologies, ils englobent les montures qui ont une assistance électronique ou électrique.
Les #modes doux sont de véritables stars du champ santé-environnement, car leur usage est bénéfique pour les êtres humains comme pour son environnement.
Pourtant, l'usage des modes doux reste à la marge, notamment par rapport à celui de la voiture.

6%

des actifs
vont au travail à pied
(inclus trottinette et skate-board),
2% y vont à vélo.

74%

des actifs
utilisent la voiture pour un trajet domicile-travail de 4 à 5km.
58% des Français
empruntent tout de même la voiture
pour un trajet domicile-travail de moins d'1km.

Source :« Partir de bon matin... à bicyclette » - INSEE (2017)

Une mortalité réduite pour les cyclistes

Les modes doux sont excellents pour la santé. L'Organisation mondiale pour la santé (OMS) recommande 2h30 d'#activité physique d'intensité modérée ou au moins 1h15 d'activité d'intensité soutenue pour les adultes (18-64 ans) par semaine.

Une étude danoise réalisée en 2000 sur 30 000 hommes et femmes de 20 à 93 ans conclut que l'usage du vélo dans les déplacements domicile-travail entraîne une réduction du risque de mortalité précoce de 40 %.
De nombreuses études vont dans ce sens. « Un rapport français réalisé en 2013 pour le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie a chiffré a minima la réduction des risques pour quelques grandes pathologies : moins 30 % pour les maladies coronariennes, moins 24 % pour les maladies vasculaires cérébrales, moins 20 % pour le diabète de type 2, moins 15 % pour le cancer du sein, moins 40 % pour le cancer du côlon, etc. », rapporte la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB). Avant de préciser : « Ces chiffres peuvent être multipliés par deux ou trois selon les études. » Les bénéfices seraient similaires pour la marche.

Quid du rapport bénéfices-risques face aux accidents de circulation ?

« Les bénéfices en termes de mortalité d'une augmentation de la pratique du vélo en Île-de-France seraient 20 fois plus élevés que les risques », publie en conclusion d'une étude sur le sujet l'Observatoire régional de santé Ile-de-France. Un apport à rebrousse-poil des idées reçues sur les risques de pratiquer le vélo en ville.
Faire du vélo doperait enfin l'immunité. Une étude britannique, publiée dans la revue *Aging Cell*, montre que des cyclistes de 75 ans avaient un profil immunitaire de personnes de 20 ans.

Est-on plus exposé à la pollution de l'air à vélo ?

« Les niveaux de polluants auxquels sont exposés les cyclistes sont près d'un tiers moins élevés que dans l'habitacle d'un véhicule, sur le même parcours. Les cyclistes sont plus libres de choisir leur place sur la chaussée et ils ont la possibilité d'emprunter certains aménagements tels que des pistes cyclables qui les éloignent légèrement du flux de circulation. Même si le cycliste inhale plus d'air du fait de son effort physique, les bénéfices du vélo sont largement positifs pour la santé. »
Ce raisonnement s'applique également en cas de #pic de pollution , à condition de « rester modeste dans ses efforts », précise un médecin spécialiste des maladies respiratoires, repris par le site Actuvélo.
Sources : La pollution de l'air en 10 questions (ADEME, 2019) / « Pics de pollution et santé : rouler à vélo, c'est bon pour qui ? » (Actuvélo, 2017)

Marche et vélo, bons pour le moral

Pour la régularité du mouvement et l'oxygénation du corps, la marche et le vélo sont connus pour leurs vertus apaisantes et bénéfiques pour le moral.
L'effet de la marche contre la dépression a été récemment démontré lors d'une recherche de l'université de Stirling, en Écosse. Ainsi, « 5 séances de 30 à 40 minutes par semaine suffiraient pour commencer à se sentir mieux psychiquement ».
La marche offre par ailleurs un temps pour élaborer un dialogue intérieur nécessaire à la maturation de la pensée, explique Daniel Marcelli, pédopsychiatre qui a notamment co-dirigé le livre « Marcher pour s'en sortir » (éditions Érès). Pédaler offre une dynamique similaire.

Des déplacements non polluants

Outre l'effet direct sur la santé physique et mentale, les modes doux ont un effet positif via leurs bénéfices pour la #qualité de l'air car ils ne sont pas émetteurs de polluants atmosphériques telles que les particules fines, à l'origine du phénomène de #pic de pollution . Les transports représentent en effet l'une des principales sources de pollution, participant également au #réchauffement climatique.

Leur intérêt est aussi réel en matière de réduction du #bruit . Et nous savons que la pollution sonore participe à l'anxiété, la perturbation du sommeil et autres troubles.

Enfin, l'augmentation de la part de modes doux et de #mobilité en commun# libère l'espace public, largement occupé par les voitures à usage individuel. Cet espace peut être investi pour des espaces verts ou des zones piétonnes qui encouragent par exemple la présence de personnes fragiles, comme les enfants et les personnes âgées, l'#activité physique et les interactions sociales.

Des aménagements adéquats

Les choix faits en matière d'#urbanisme et d'#aménagement du territoire influencent énormément l'usage des modes doux. L'installation d'aménagements piétons et cyclables (trottoirs, passages piétons, pistes cyclables, voies vertes, etc.), avec des éléments de signalétique appropriés, comme le jalonnement (par exemple des flèches avec les destinations et les temps de parcours), participent à développer les usages.

> *Une signalisation facilement reconnaissable et familière, qui donne des directions claires et des indications sur les distances et les temps de parcours, est un outil pour rendre plus attractif la marche et le vélo.*
>
> *« Signalisation pour les cyclistes et les piétons PEP – Synthèse » (Cerema, 2014)”*

En zones peu denses, en milieu rural, ou dans les zones issues de l'#étalement urbain , l'usage des modes doux est rendu complexe par l'allongement des distances et par le peu d'infrastructures propices à leurs usages. Les alternatives à la voiture individuelle sont alors maigres. Cela reste une problématique en matière de santé et d'environnement : les populations concernées souffrent à la fois de sédentarité et des embouteillages, notamment sur le trajet domicile-travail pour les urbains. Une situation à l'origine de stress et d'un air de très mauvaise qualité.

- Guide pour une ville qui marche
- Velobus pedibus tout le monde y gagne
- Mobilités en territoires peu denses : Quelle place pour le vélo ? Quels aménagements ? Retour sur la journée technique à Angoulême
- Le guide pédagogique de la mobilité durable