

Les matinales des Petites villes de demain n° 4

Favoriser la marche en ville



compte rendu

06 / 2022

La quatrième édition des Matinales des Petites villes de demain a été l'occasion de se demander comment et pour quelles raisons favoriser la marche en ville.

François Péron, complétant son intervention de la première matinale, a posé un certain nombre de jalons permettant de répondre à ces questions. Claire Sèze a présenté des expériences de design actif, qui ont pour but de favoriser l'activité physique dans l'espace public et Stella Manning a apporté un éclairage particulier sur la place et les besoins des personnes âgées en ville.

Cela a été dit !

« Des travaux des gestionnaires de réseau ont été l'occasion de réfléchir à la végétalisation de l'espace public. »

« Tous les élus n'ont pas fait leur révolution culturelle sur la place de la voiture en ville. »

« Il faut les convaincre que cela ne concerne pas que les grandes villes et les métropoles. »

« Il faut créer le besoin auprès des habitants, qui le répercuteront aux élus. »

« L'école sans voiture est un bon levier pour approcher ces questions car le consensus est relativement facile à atteindre. »

« Il faut être vigilant sur l'articulation entre maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre pour que les aménagements soient fonctionnels pour le plus grand monde. »

« C'est bien joli de mettre un banc design, mais quelle va être sa durée de vie, sa fonctionnalité, sa dynamique dans l'aménagement ? »

« Si on propose des espaces publics adaptés aux problématiques du grand âge, cela bénéficiera de nombreuses catégories de populations. »

La marche, quintessence de l'urbanité

Les chefs de projet des Petites villes de demain de Gironde le reconnaissent : tous les élus ne sont pas encore convaincus de la nécessité de réduire la place de la voiture en ville et de favoriser la marche. Certains projets, qui sont en cours d'élaboration, ont encore ce sujet en réflexion et les choix peuvent paraître très radicaux à des territoires qui se organisés de longue date autour de l'usage de la voiture.

François Péron donne quelques clés pour remettre la marche au cœur des politiques publiques de mobilité et rappelle ses bienfaits, tant personnels (bien-être, activité physique, santé) que collectifs. À l'échelle d'une collectivité, outre l'aspect évident de décarbonation des mobilités, la marche est

au cœur de l'urbanité et des interactions sociales, ce que les chefs de projet ont clairement identifié comme le noyau dur du projet de revitalisation.

Aménager les espaces publics pour favoriser la marche à pied, comme toute intervention sur l'espace urbain nécessite de se poser les bonnes questions de manière à éviter, autant que faire se peut, les conflits et frictions entre usagers.

« Les aménagements urbains et les espaces publics sont le nerf de la guerre du projet. »

Pour changer les habitudes, il faut préalablement faire prendre conscience que les distances sont parfois

plus courtes qu'imaginées. Pour cela, s'appuyer sur des isochrones ou des cartes de temps de parcours à pied est révélateur et peut faciliter la prise de conscience.

Quelques chiffres

- 30 % de la population est en surpoids
- 17 % souffrent d'obésité
- 21 % des enfants de 8 à 17 ans
- 34 % des enfants de 2 à 7 ans
- La proportion de personnes obèses a doublé entre 1997 et 2020
- Une corrélation prouvée entre obésité, hypertension artérielle et diabète.

Source : ligue contre l'obésité

Il faut également penser à une certaine mise en scène pour rendre les cheminements faciles, pratiques, sûrs et attractifs. Les aménagements doivent donner envie de changer de mode de déplacement, mais également concilier les usages qui peuvent être très divers. Ils verront en effet cohabiter des flâneurs, des personnes pressées ou des personnes chargées ou à mobilité réduite.

Les questions de signalétique sont également importantes pour guider les piétons, mais il faut veiller à ne pas verser dans la profusion ou la saturation.

Un des leviers mobilisables pour enclencher un changement des pratiques, y compris auprès des élus les moins sensibilisés, est le développement des aménagements pour limiter l'usage de la voiture pour l'accompagnement des enfants à l'école.

Ce sont des initiatives souvent faciles et peu onéreuses à mettre en œuvre qui sont généralement réversibles au cours de la journée, de la semaine ou des périodes de l'année. Elles permettent de sensibiliser et de faire participer une frange importante de la population, allant des enfants à leurs accompagnants, en passant par les équipes enseignantes et les riverains.

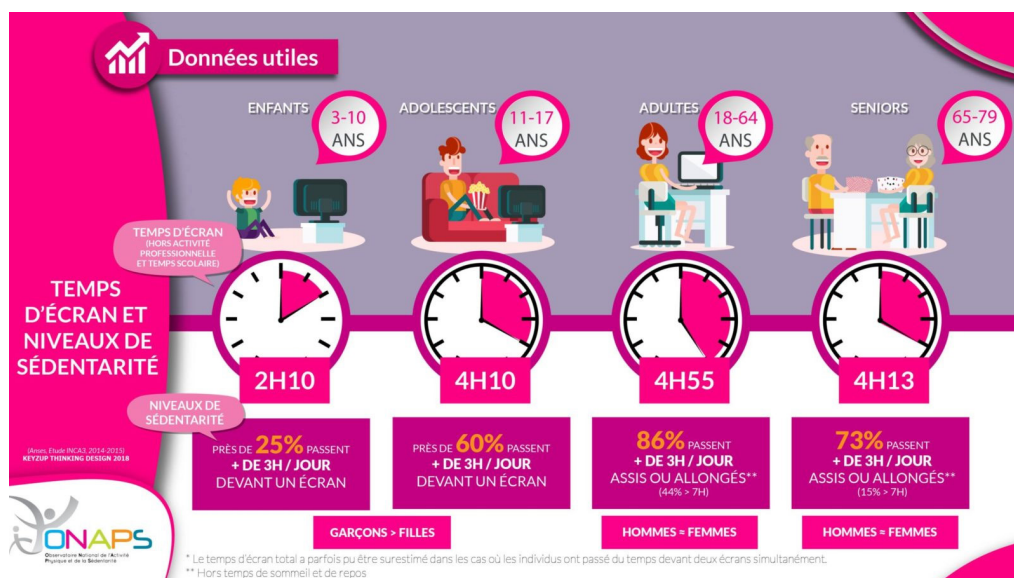
Les chefs de projet PVD confirment que ces opérations « à l'école sans voiture » peuvent être des expérimentations intéressantes et susceptibles de créer une dynamique de projet autour de la question de la marche et de l'apaisement de la circulation. Comme cela a été évoqué durant d'autres matinales, le fait de tenter des actions expérimentales et donc supposément réversibles est souvent un moyen de faire accepter les changements.

À l'école sans voiture !

Pourquoi aller à l'école à pied ?

- Parce que cela augmente la capacité de **concentration**
- Parce que cela développe son **autonomie** et son **lien social**
- Pour contribuer à la réduction des émissions de **gaz à effet de serre** et de **particules**
- Parce que c'est un enjeu majeur de **santé publique**
- Pour rompre les chaînes de déplacements en voiture des **parents**
- Pour former de **futurs adultes** moins accros à la voiture !

Le design actif, des aménagements au service de l'activité physique



<https://onaps.fr/infographies/>

De manière complémentaire, Claire Sèze a présenté des exemples de design actif. Ce concept récent s'est développé afin de favoriser l'exercice physique en l'immergeant dans les activités quotidiennes et ainsi contrebalancer la sédentarité croissante des individus, source de nombreuses pathologies. Le design actif prend de multiples formes. Il colonise les interstices de l'espace public pour les revitaliser et optimiser l'espace disponible ou s'intègre

dans des parcs, des places publiques grâce à des micro-équipements de sport ou des aires de jeux innovantes. Le design actif attise la curiosité pour proposer une pratique ludique et sportive dans des endroits où l'on ne s'y attend pas. En sortant des installations standardisées et spécialisées, l'idée est à la fois de créer des espaces publics qui deviennent des lieux de destination et de proposer des parcours étonnants, réjouissants, confortables qui

enrichissent l'expérience du déplacement.

Les exemples sont nombreux, allant de l'installation d'un panier de basket dans un coin de rue, à des marquages au sol de pistes d'athlétisme, de la signalétique proche du street art ou encore des via ferrata pour enfants. En s'adressant à tous les publics, le design actif encourage la rencontre inter-générationnelle et l'animation globale de la rue à travers de nouveaux usages dépassant la seule consommation. Temporaire ou pérenne, il reste léger dans son aménagement et un renouvellement régulier (changement de peinture, d'agrès, organisation d'événements) permet de garantir l'effet de surprise dans la durée.



Alley oop - Vancouver

Veiller à la ville pour tous

Enfin, Stella Manning souligne que les aménagements des espaces publics doivent être adaptés à tous et appelle à «voir la ville avec des yeux de vieux». La ville et l'espace urbain doivent profiter à tous, enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite ou présentant diverses déficiences sensorielles, physiques ou cognitives. Certains aménagements qui paraissent de grande qualité peuvent en effet présenter des défauts plus ou moins rédhibitoires pour une personne âgée. L'absence de main courante à un emmarchement reste malheureusement un constat fréquent. La question des bancs dans l'espace public mérite également attention. Il s'agit de veiller non seulement à leur présence, leur fréquence et leur localisation, mais également à la qualité de l'assise (hauteur, profondeur, présence d'accoudoirs...). Les aménagements urbains un peu innovants, comme les exemples de design actif précédemment présentés peuvent être déconcertants pour une personne aux sens émoussés et

doivent donc être pensés d'une manière très inclusive, voire complétés par des dispositifs adaptés. Il est d'ailleurs nécessaire de faire le lien avec le PAVE (plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, obligatoire dans les communes de 1 000 habitants et plus).

Et, comme le conclut un chef de projet, c'est toute la population qui y gagnera.

Ce qui ressort de cette matinale

- La marche en ville, à l'interface des politiques locales d'espace public, de santé, de sport, de stationnement, de commerce, etc. ;
- les aménagements de l'espace public, épicerie des projets de revitalisation des Petites villes de demain ;
- des positionnements très variés des élus sur la réduction de la place de la voiture en ville ;
- les opérations « à l'école sans voiture » ou des expérimentations provisoires, portes d'entrée pertinentes au changement de pratiques ;
- des ressources à mobiliser auprès des partenaires tels que le Département, le CAUE...

Point communication

Mises en place dans le cadre de l'animation du réseau girondin des chefs de projet du programme Petites villes de demain, les Matinales ont été imaginées comme un espace de dialogue régulier et informel à destination des chefs de projet. Elles s'appuient sur des champs d'expertise de l'agence d'urbanisme et visent à faciliter les échanges de points de vue et d'expériences afin de construire une culture commune de coopération et d'action dans les domaines qui intéressent les territoires.