

La parole est donnée à ... est une rubrique de la lettre électronique de l'Onaps. Retrouvez la lettre électronique dans son intégralité sur le site internet de l'Onaps : <http://www.onaps.fr/lettre-electronique/lettre-electronique/>

LA PAROLE EST DONNÉE À... MARCOS WEIL

Ce mois-ci, rencontre avec Marcos Weil, Paysagiste – urbaniste, directeur associé de la société Urbaplan et responsable Ressources Humaines et marché genevois.

De quelle manière l'urbanisme d'une ville joue un rôle sur le niveau d'activité physique et de sédentarité des habitants ?

Il faut aborder la question à différentes échelles.

Si l'on regarde à l'**échelle de la planification territoriale**, on constate que la planification de ces 50 dernières années a majoritairement éloigné les logements des équipements, commerces, secteurs d'emplois... et que cela oblige les gens à prendre un transport motorisé, individuel ou public, pour se déplacer, aller aux courses, à l'école, au travail, faire du sport...

L'organisation des fonctionnalités sur le territoire, leur éloignement ou proximité peut ainsi favoriser l'usage de la voiture ou au contraire encourager l'usage de modes actifs, comme la marche ou le vélo.

À l'**échelle de la ville**, différents facteurs rentrent en ligne de compte. Toute la politique liée à la mobilité incluant les questions de : « Comment organiser les réseaux de déplacement ? », « Comment partager la rue entre les bus, les voitures, les vélos, les piétons, les arbres, les chiens... ? » c'est une question de priorité. À qui donne-t-on la priorité ? À qui donne-t-on de l'espace pour qu'il y ait plus de liberté de mouvements, de déplacements ?

La politique de l'espace public est cruciale : comment les villes aménagent-elles les parcs, les places, les squares, les aires de jeux et de délassement, les espaces de proximité qui permettent et favorisent des activités physiques comme jouer au ballon, se promener, promener son chien, faire du vélo, de la trottinette ?

À l'**échelle du quartier**, on retrouve le critère de proximité des commerces, de services et d'équipements, c'est-à-dire que nous parlons de densité de destinations. Combien de ces commerces, services et équipements sont facilement accessibles à « portée de pieds » ou à vélo ?

Enfin il faut aborder la question à l'**échelle du pied de l'immeuble**. C'est un espace qui m'intéresse particulièrement car il s'agit de l'espace ordinaire des enfants et adolescents qui jouent dans cet espace-là. L'aménagement de l'immeuble permet ou non aux enfants et adolescents d'avoir des activités physiques et sportives ludiques car ils sont captifs de leur quartier : ils n'ont pas les moyens de s'en éloigner.

Ainsi le niveau d'activité physique dépend de multiples facteurs qui se jouent à différentes échelles. Il faut réfléchir de manière transversale à travers les différentes échelles et agir sur toutes pour favoriser

l'activité physique au quotidien, pour qu'elle soit naturelle, spontanée, qu'elle soit faite sans que l'on s'en rende compte. Enfin, il faut que cette activité physique soit faite par choix et non par obligation ou par effet de mode.

Comment encourager l'activité physique des enfants et des personnes âgées ?

Plusieurs études démontrent que si les enfants ont la possibilité de sortir librement et facilement de chez eux et être dans un environnement sécurisé ; c'est-à-dire non envahi par les voitures et où ils peuvent avoir des activités sociales, sportives, ludiques, ils le font vraiment plus volontiers que de regarder la télévision.

L'espace de pied d'immeuble doit ainsi voir un caractère domestique, qu'il soit un prolongement du logement, qu'il permette aux enfants de s'approprier et de découvrir leur environnement au fur et à mesure qu'ils grandissent, de manière à ce qu'ils puissent développer leur autonomie et des activités physiques et sociales.

Pour les personnes âgées, il y a notamment un critère déterminant auquel on ne pense peut être pas suffisamment, c'est la présence de bancs publics. S'ils n'ont pas la possibilité de se reposer, ils ne peuvent pas faire des boucles de promenade. Les études montrent qu'au bout de 50 à 100 mètres, 200 mètres maximum, ils ont besoin de lieux où ils peuvent ponctuellement et régulièrement se reposer. C'est vraiment un facteur favorisant la marche à pied des personnes âgées.

D'autres points peuvent également constituer un obstacle pour des personnes dont la mobilité est réduite : un revêtement irrégulier, l'absence de main courante lorsqu'il y a un escalier ou une pente un peu raide, l'abaissement de trottoirs... Très rapidement, les gens se sentent peu sécurisés pour faire leur parcours. Un autre élément important est la présence de toilettes publiques dont la fréquence d'utilisation peut être plus élevée chez les personnes âgées.

Ces facteurs jouent sur leur possibilité de sortir dans leur quartier et d'être autonomes. La question de mixité d'affectation est toujours présente, c'est-à-dire le nombre de destinations, de commerces de proximité, etc. auxquels les personnes âgées peuvent se rendre facilement sans être dépendantes d'un mode de déplacement motorisé.

Concernant les plus jeunes enfants, ne sommes-nous pas confrontés à une autre difficulté : des parents un peu trop protecteurs envers leurs enfants ?

Pour moi, la présence des enfants dans les rues est un indicateur de qualité de la ville, car cela suggère une ville apaisée au point de vue de la circulation, où les enfants peuvent jouer à l'extérieur. Même si beaucoup de parents ne laissent de toutes façons pas leurs enfants jouer à l'extérieur car ils ont d'autres craintes ou représentations sur la sécurité ou l'insécurité.

J'ai l'humilité de dire, « voilà ce que je peux faire en étant urbaniste » : mettre à disposition les conditions d'aménagement qui favorisent, encouragent, facilitent l'accès des enfants aux aires de jeux, aux espaces extérieurs, à pouvoir se rencontrer, jouer, faire du sport...

Il est difficile de changer la représentation que se font les gens des dangers de la ville. C'est un travail de très longue haleine, qu'il faut toujours recommencer parce que les populations bougent, parce que

la ville est un espace totalement dynamique : tous les 10 ans, la population d'un quartier peut avoir changée d'un tiers ou de moitié.

Sur plusieurs de vos interventions, vous employez le terme de co-veillance des enfants et c'est une notion que je trouve vraiment intéressante et parlante.

La co-veillance relève du vivre ensemble, et même du bien vivre ensemble. Cela ne se décrète pas. Cela peut marcher et faire exemple, comme cela peut ne pas fonctionner ! Il faut avoir beaucoup d'humilité sur notre capacité à faire bouger les choses. On ne peut pas aller à l'encontre des représentations qu'ont les gens sur les dangers extérieurs. Cela n'empêche pas d'être optimiste et tenace !

Quels sont les besoins des cyclistes ? Des piétons ? Des automobilistes ?

C'est facile ! (*rires*) Ce sont des aménagements alliant sécurité et rapidité ! Je caricature un peu, parce que nous mettons les cyclistes dans une seule catégorie alors que, comme les piétons, ils sont multiples. D'une manière générale, ce dont les **cyclistes ont besoin** c'est :

- des aménagements cyclables,
- d'itinéraires continus,
- de sécurité,
- et de plus en plus des places de stationnement sécurisées à destination et au logement pour éviter de monter son vélo sur son balcon ou dans son salon.

C'est d'autant plus vrai avec les vélos à assistance électrique : en raison de leurs prix il faut pouvoir les mettre à l'abri et les cadenasser, autant au logement qu'au lieu de destination.

Ces lieux de stationnement doivent être facilement accessibles parce qu'à la maison, si le vélo est dans la cave, qu'il faut traverser les couloirs, jongler avec les cartons, monter des escaliers... finalement nous ne l'utilisons pas. Il faut un accès facile pour un usage quotidien, avec un stationnement devant le logement ou au rez-de-chaussée du logement.

Pour les **piétons** il faut :

- de la sécurité,
- de la continuité,
- du confort.

La sécurité tient à beaucoup de choses : la cohabitation avec les autres modes de déplacement, la sécurité de l'espace où on doit marcher, l'éclairage nocturne, l'éclairage des vitrines qui donne un sentiment de coprésence dans la rue, on ne se sent pas tout seul.

En ce qui concerne la continuité si nous devons faire des détours, nous ne le faisons pas ! Nous voulons passer au plus vite en prenant parfois des raccourcis un peu dangereux.

Le confort tient au fait que le piéton est en contact avec tous les éléments : le climat, l'air, le vent, le soleil, l'ombre... Il va donc chercher à se mettre à l'abri, éviter des rues pleines de courants d'air.

Le piéton vit la ville avec ses cinq sens donc le confort tient à tout ce qui peut influencer ses sensations : les odeurs, le bruit, les revêtements de sols, toutes ces choses qui paraissent relever du détail mais qui sont importantes.

Et les automobilistes, que faut-il aux automobilistes ? Ils ont tout ! (*rires*). Une des revendications me semble-t-il est la question de la fluidité. Ce que les automobilistes n'aiment pas, c'est être à l'arrêt. Ce n'est pas le fait de pouvoir aller vite, c'est le fait de pouvoir avancer. Quand un automobiliste est à l'arrêt, il a l'impression de perdre du temps : on ne peut rien faire dans sa voiture. Favoriser une circulation fluide et lente c'est ce vers quoi on devrait tendre en matière de mobilité automobile.

La cohabitation piéton/cycliste/automobiliste est-elle possible ?

Partout ?

Elle n'est pas possible partout, tout le temps. Elle est souhaitable dans beaucoup d'endroits. Certains grands axes sont clairement destinés à la circulation automobile, par exemple le périphérique ou l'autoroute.

Dans les quartiers et en centre-ville, on devrait tendre vers la cohabitation plutôt que la domination car les trois types d'utilisateurs sont piétons en fin de compte. La marche, c'est ce qui permet de passer d'un mode de déplacement à un autre, l'automobiliste et le cycliste sont donc piétons à un moment ou un autre : on devrait pouvoir assurer la cohabitation plutôt que la domination entre les modes de déplacements.

Quelles politiques de transports, d'aménagement des espaces publics et d'aménagement des rues choisir pour favoriser l'activité physique et réduire la sédentarité des habitants ?

Le fait de favoriser la marche et le vélo a des effets multisectoriels. Non seulement c'est bénéfique individuellement pour celui qui le fait en termes de santé, mais c'est aussi bénéfique au niveau collectif en terme de réduction du bruit et de pollution.

Dans toutes les études, les chiffres se confirment : d'une manière globale, 30% des déplacements quotidiens font moins de 3 kilomètres et la majorité de ces déplacements sont faits en voiture. Ce sont des déplacements qui peuvent être faits à vélo et ce de façon souvent plus rapide qu'en automobile.

Il y a des aménagements à mettre en œuvre mais on ne peut pas réduire à la seule question de l'aménagement, car les gens organisent toute leur chaîne de déplacement de la journée en fonction d'horaires de l'école, du travail, des commerces... Parfois ils sont amenés à choisir la voiture car cela leur permet de déposer l'enfant à l'école, d'aller au travail, d'aller au sport, de faire les courses, de revenir...

Ils organisent leur boucle de déplacement en fonction d'horaires. Il faut donc travailler également sur la question temporelle et pas seulement sur la question spatiale pour faciliter d'autres modes de déplacement et favoriser une autre organisation familiale et professionnelle.

Quelles solutions pour favoriser la santé faut-il adopter en centre-ville? Ces solutions sont-elles identiques pour les habitants en périphérie ou dans les « quartiers » ?

Selon moi, l'enjeu est plus dans les périphéries que dans les centres-villes car ceux-ci ont déjà fait l'objet de politiques d'aménagement ou de réaménagement d'espaces publics, de tranquillisation, de création de zones piétonnes. Nous trouvons un certain nombre de commerces en centre-ville, une offre en transports publics performante. Au niveau statistique, la plus grande proportion de ménages n'ayant pas de voitures réside en centre-ville. Ils arrivent à organiser leur journée, à faire toutes leurs activités de courses, sports et loisirs en utilisant peu, voire pas la voiture.

Ce n'est évidemment pas le cas dans des secteurs périphériques où l'on est moins bien desservi en transport public, et où la densité de commerces, d'équipements et de services est moindre. La question d'accessibilité aux commerces et services est importante. Il faut pouvoir le faire à pied ou à vélo et il faudrait donc pouvoir réintroduire des commerces dans les secteurs périphériques, ce qui est très difficile.

Nous ne pouvons pas appliquer les mêmes « recettes » en centre-ville et en périphérie même si les objectifs sont identiques. Je crois aussi qu'il faut consulter les habitants pour savoir quels sont leurs besoins prioritaires et pouvoir y répondre de manière plus adéquate. Dans chaque cas spécifique (commerces, services, équipements) il faudrait demander : « quels sont vos besoins les plus importants ? », car nous ne pouvons pas tout réaliser. Des priorités doivent être fixées, et je pense que pour les fixer les habitants sont les plus à même de dire ce qu'ils considèrent prioritaires pour leur bien-être.

J'ai un autre exemple concernant l'aménagement des périphéries. Généralement tout le monde est favorable à la présence de parcs, de places, de squares qui soient aménagés de manière qualitative. Cela peut avoir toutefois des effets secondaires indésirables lorsque le parc immobilier à proximité prend de la valeur et oblige les populations plus précaires à s'installer encore plus loin.

J'ai connu le cas où des habitants d'un quartier se sont opposés à ce qu'un terrain en friche devant chez eux soit aménagé en parc public car ils craignaient que leur logement prenne de la valeur et qu'ils ne puissent plus y rester. Ils préféraient avoir la friche et s'en accommodaient très bien, plutôt qu'un parc bien aménagé.

La ville est un système complexe, il faut approcher les choses sous différents angles, avoir le plus possible une approche systémique pour voir quels sont les effets collatéraux que cette action peut avoir.

Connaissez-vous la réalisation faite dans la ville espagnole de Pontevedra ?¹

Le centre-ville est entièrement piéton depuis le début des années 2000. C'est remarquable.

De nombreuses villes françaises (Grenoble, Strasbourg, Chambéry, ...) mènent des politiques ambitieuses en faveur des vélos et des piétons, de la pacification des rues, de l'abaissement de la vitesse, avec des résultats qui peuvent être spectaculaires en termes de diminution du nombre d'accidents, de blessés et de morts. Cela interroge : « Pourquoi toutes les villes n'adoptent-elles pas la

¹ <https://www.youtube.com/watch?v=QVHf1D91jTA>

même politique ? ». Je n'ai pas de statistiques sur les accidents à Pontevedra, mais j'imagine qu'ils ont diminué de manière drastique, qu'il y a une amélioration de la qualité de l'air, moins de bruit.

Cela a également renforcé le commerce local : en favorisant l'usage du vélo et de la marche, cela favorise l'implantation d'emplois locaux qui participent aussi à l'animation de la rue, de la ville, du quartier, des espaces publics ... les bénéfices sont multi-sectoriels.

Cela montre qu'avec une volonté politique forte il est possible de faire beaucoup de choses et de vaincre beaucoup de résistances et d'a priori. Les commerçants expriment de nombreuses craintes, légitimes, lorsque l'on annonce que l'on va piétonniser un endroit : cela les engage dans l'inconnu et ils ne savent pas ce qui va se passer.

La ville de Sion dans le canton du Valais en Suisse est un très bon exemple de piétonisation des rues. Les commerçants étaient totalement contre au départ. L'année d'après, ils se sont rendus compte que leur chiffre d'affaire avait augmenté. Les commerçants de l'autre bout de la rue sont alors venus demander à la municipalité de poursuivre l'aménagement car ils avaient la preuve que cela avait permis non pas de chercher les clients mais au contraire de les attirer.

Plusieurs études sur la piétonisation montrent que non seulement cela augmente le passage des piétons mais aussi leur séjour. Ils s'arrêtent, s'installent en terrasse, regardent les vitrines et rentrent dans les magasins. Il est intéressant de mesurer le nombre de piétons qui passent dans une rue, mais aussi le nombre d'activités stationnaires. Le piéton s'arrête, se repose, profite du soleil, de la vue, regarde ce qui se passe...

L'OMS a publié un guide « urbanisme et santé » en 2000 qui a fait référence, quels changements avez-vous constaté depuis la parution du guide ² ?

C'est difficile de donner une réponse générale ; il y a différents contextes particuliers et des autorités et régions qui ont été plus ou moins sensibles à ces arguments.

Ce que je constate au travers de mon activité professionnelle, c'est que les autorités et la population sont de plus en plus attentives à ces questions.

Lorsque j'interviens en tant qu'urbaniste dans un colloque sur la santé, je suis de moins en moins l'« extra-terrestre » dans l'assemblée, cela est de plus en plus fréquent dans les colloques. J'ai participé à plus de 60 colloques : à 90%, c'était des colloques de médecins ou de spécialistes de la santé, et ces trois dernières années j'ai été invité à des colloques plutôt organisés par des urbanistes, ou des gens de l'aménagement urbain qui tout d'un coup s'intéressaient à la santé ; et non des spécialistes de la santé qui s'intéressaient à l'aménagement urbain.

Il y a une prise de conscience qui est nettement en train de se réaliser. Quand je parle aux élus suisses, et que je propose d'intégrer une dimension santé dans les planifications, je reçois un accueil très favorable en général. Il y a quelques années, je n'aurais pas eu le même accueil, on m'aurait regardé avec des grands yeux et dit : « vous n'avez pas de blouse blanche, quelle légitimité avez-vous pour parler de santé ? ».

Nous, les urbanistes, sommes progressivement et modestement en train d'acquérir cette légitimité. Nous agissons sur des déterminants importants en matière de santé et ils sont mieux reconnus

² http://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0010/102106/E93982.pdf

désormais par les autres professions. Je participe à de nombreux colloques et beaucoup de gens de tous horizons viennent parler de leurs actions. Grâce à cela, nous nous rendons compte de la façon dont cette thématique est prise en compte dans beaucoup d'agglomérations.

Petit à petit la transversalité se développe ?

Oui tout-à-fait, et on voit de plus en plus d'articles dans les revues professionnelles.

Une autre thématique aussi que je relie à la santé, dont on n'a pas parlé mais qui me paraît très intéressante et qui répond à une demande sociale très forte, c'est la question de l'alimentation, de la production alimentaire et de l'agriculture.

Aujourd'hui, de nombreux projets intègrent la question de l'agriculture urbaine qui peut se décliner de multiples façons : potagers, vergers, jardins partagés, coopératives agricoles...

L'agriculture urbaine devient centrale dans tous les projets de grand développement urbain que je mène. Comment réintégrer l'agriculture, l'alimentation dans les quartiers, dans les villes ? Les bénéfices en matière de santé ne sont pas uniquement ceux de l'activité physique occasionnée lors du jardinage mais en lien avec la qualité de ce qui est produit et que nous mangeons.

Je constate une demande très forte des gens, ils savent ce qu'ils veulent dans les quartiers avec par exemple des micros jardins de 5-6m² au pied des immeubles. Il y a un engouement très fort pour retrouver le contact avec la terre, cultiver soi-même quelques légumes, quelques fleurs. L'intérêt pour cette production alimentaire est aussi un moyen de réinterroger toute la chaîne de production et de distribution alimentaire.

D'où vient votre inspiration ? Existe-t-il selon vous une ville modèle en termes d'urbanisme et de paysagisme ?

Il y a beaucoup d'exemples d'initiatives vraiment intéressantes qui nous nourrissent. L'inspiration peut venir en voyant comment les autres font ailleurs, comment nous pouvons traduire cela dans nos projets, s'en inspirer, inspirer les autres. C'est un mouvement perpétuel, un grand brassage d'idées que nous essayons de partager.

L'inspiration ne vient pas avec une seule ville, c'est un ensemble d'initiatives. Nous évoquons Pontevedra, mais ce n'est pas la seule ville à avoir fait des expériences sur la piétonisation. Nous citons les villes du nord (en Suède, Norvège, Finlande) pour leurs aménagements cyclables remarquables mais il y a d'autres initiatives remarquables en lien avec l'agriculture, à Lyon³ par exemple. Chaque ville peut développer des choses particulièrement intéressantes et c'est tout cela qui m'inspire, qui permet de voir quels éléments peuvent être répliqués.

Lors de vos interventions en conférence, vous parlez de « politesse des villes » et de « ville passante », qu'entendez-vous par là ?

³ <http://www.mau-lyon.fr/>
<http://www.rue89lyon.fr/2017/04/07/les-fermes-urbaines-cultiver-a-verticale-pour-nourrir-lyon/>

Le piéton est le liant entre tous les modes de déplacement, c'est le ciment de l'organisation urbaine. Les priorités données aux transports motorisés se matérialisent dans l'espace. L'espace public et la manière dont il est partagé reflètent parfaitement les valeurs de notre société. Il s'agit de retrouver une cohabitation pacifique entre modes de déplacement, plutôt qu'une domination de l'un par l'autre. L'espace est partagé et nécessite donc le respect des autres usagers.

Dans un tel espace pacifié, la marche et le vélo reprennent droit de cité et nous pouvons espérer retrouver un peu d'urbanité, c'est-à-dire la **politesse des villes**. C'est la manière de laisser la place aux autres, les règles qui définissent le partage de l'espace. Parce qu'il y a différentes manières de partager l'espace : on peut le partager en le divisant, en le segmentant, en donnant une tranche à chacun, ou au contraire en le mettant en commun pour tous. Ces deux approches sont deux conceptions de la ville, deux manières différentes de vivre ensemble. Les piétons sont pour moi les garants de l'urbanité.

« **Ville passante** » est un terme que j'emprunte à David Mangin, un architecte-urbaniste français. Il s'agit d'une ville avec une très grande connectivité piétonne, dotée d'une trame fine qui permet aux piétons de se déplacer facilement, sans faire de grands détours.

« Ville passante » c'est la perméabilité, la porosité de la ville ou du quartier, qui permet la liberté de mouvement qu'offre la marche.

Le mot de la fin ?

Il faut être attentif à l'approche systémique car de bonnes intentions en aménagement peuvent avoir des effets collatéraux néfastes. J'insiste beaucoup sur le décroisement professionnel, pour moi c'est très important.

La ville ne peut pas faire uniquement avec des spécialistes de l'urbain, c'est-à-dire des architectes, des paysagistes, des urbanistes, qui sont certes nécessaires, mais pour moi c'est très important de pouvoir dialoguer avec d'autres spécialistes et experts. Il faut être humble, notre expérience professionnelle et notre expertise sont toujours enrichies par l'apport d'autres professionnels, d'autres milieux comme la santé, la culture... et par l'expertise des populations à qui l'on s'adresse.

Selon moi, il faut mettre au cœur des projets urbains le piéton et faire du piéton l'élément qui permet d'évaluer la qualité du projet. Ce qui se traduit par connaître les besoins des piétons.

La marche n'est pas seulement un mode de déplacement, c'est une manière de penser la ville. Cela permet de traverser toutes ces échelles que nous avons évoquées (du grand territoire jusqu'au pied d'immeuble), parce que cette organisation spatiale et territoriale ainsi que toutes ces échelles-là influencent les possibilités qu'a le piéton de se déplacer.