

Environnement Urbain / Urban Environment

Numéro thématique - 2015.

Titre

Marche, environnements urbains et santé. Perspectives internationales et interdisciplinaires.

Éditeurs

Sébastien Lord	Observatoire de la mobilité durable, Institut d'urbanisme, Université de Montréal, Canada.
Emmanuel Ravalet	LaSUR, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suisse.
Olivier Klein	Département Développement Urbain et Mobilité, CEPS/INSTEAD, Luxembourg.
Rachel Thomas	CRESSON, École Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble, France.

Appel à articles

Pour se déplacer aujourd'hui, de nombreuses possibilités s'offrent aux personnes (moyens de transport et services à la mobilité). Parmi celles-ci, la marche a un statut particulier au sens où elle s'effectue dans des lieux variés, aussi bien dans des espaces publics (rues, parcs, centres commerciaux) que privés (résidences collectives, individuelles). Elle est en outre souvent associée à d'autres modes de déplacement comme la voiture, le train, le métro, l'autobus ou le vélo. Cela lui a souvent valu d'être sous-considérée dans la « palette modale », alors qu'elle fait figure de véritable liant entre les modes. Non seulement sommes-nous tous appelés à marcher au quotidien, mais à l'heure des injonctions au développement durable et aux modes de vie actifs, la marche a de nombreux atouts. Elle garantit en premier lieu une activité physique dont les vertus sont vantées (OMS, 2010). Elle permet également à la personne qui marche de développer une relation plus intense avec les espaces traversés tout comme avec les personnes qui s'y trouvent (Ward Thompson, 2013). De ce point de vue, la marche constitue autant une activité d'ancrage à l'environnement urbain qu'un vecteur majeur de la sociabilité urbaine (Bordreuil, 2000 ; Careri, 2002, Thomas, 2010). À travers diverses actions de politiques publiques et d'aménagement, la marche fait son retour dans plusieurs villes européennes, notamment sous la forme d'actions spécifiques comme les plans piétons (Plan piéton strasbourgeois, Plan Iris 2 à Bruxelles ou Plan directeur des chemins pour piétons à Genève). Ces démarches visent à accorder davantage d'espace public à l'utilisateur piéton et à lui créer un réseau dédié.

La marche est un moyen de déplacement quasiment gratuit (si l'on excepte le prix des chaussures). En ce sens, moyennant des équipements spécifiques pour certaines personnes, une vaste majorité de la population peut marcher. Mais tous ne sont pas égaux en matière de capacités à se déplacer (capacités motrices, cognitives, spatiales, sensorielles, etc.). On use de son propre corps pour se mouvoir dans l'espace, sans compter que tous n'ont pas l'envie ou l'habitude d'avoir recours à des activités situées à proximité du domicile ou du lieu de travail. Tous enfin n'ont pas nécessairement une bonne image de la marche. Les approches écologiques en milieu urbain peuvent être utiles pour discuter du recours à la marche, d'autant plus que les individus

eux-mêmes changent au cours du cycle de vie, ils développent, acquièrent puis voient décliner avec l'âge leurs capacités à se déplacer de manière autonome. Un temps parfois long d'appropriation des lieux est également nécessaire aux personnes qui viennent de s'installer dans un nouveau quartier ou de commencer un nouvel emploi (Ramadier, 2002). Si d'emblée les compétences motrices et les perspectives du marcheur viennent déterminer son niveau d'autonomie dans l'espace, les territoires présentent des accessibilités, des aménités et des difficultés qui varient considérablement. La marche est aussi souvent associée à une planification des activités favorisant une qualité sensorielle au détriment d'une optimisation du déplacement (flânerie, déambulation, etc.). Plus que les autres modes de transport, la marche est fortement impactée par les configurations spatiales et sensibles (Héran, 2011). Comme les personnes, les territoires changent eux aussi, parfois très vite, dans leurs configurations ou dans leurs aménagements, parfois de détails.

Enfin, à l'âge d'or des « suburbs » nord-américaines et des territoires périurbains européens, l'étalement urbain demeure d'actualité, avec son lot de conséquences écologiques, économiques, sociales ou de santé. Les territoires résidentiels ne cessent encore aujourd'hui de s'étendre toujours plus loin des centres, et les emplois fleurissent dans des territoires dépourvus de services ou d'aménagements piétons. Si les nouvelles générations témoignent d'un intérêt particulier pour les environnements résidentiels denses et multifonctionnels, riches en aménités urbaines, une majorité de la population reporte son installation résidentielle toujours plus loin des centralités métropolitaines. Si le vieillissement chez soi désiré par les populations vieillissantes pose des enjeux de taille en matière d'environnement urbain et de santé publique (Negron-Poblete, Séguin, 2012), y compris dans les milieux étalés où l'on dépend de la voiture pour se déplacer, c'est bien l'ensemble des populations des territoires métropolitains qui se voit aujourd'hui concerné par l'accès aux territoires, et ce autrement qu'en voiture individuelle. Parents actifs, enfants et adolescents en recherche d'indépendance, s'en remettent encore bien souvent à la voiture, une dépendance difficile ensuite à quitter (Dupuy, 2006). La dispersion des emplois, services, lieux de loisirs ou établissements éducatifs laisse autant de défis pour faire bouger et marcher les populations de tous âges. En ce sens, la recherche sur la marche ne doit pas se limiter aux contextes urbains centraux.

Au regard de ces éléments, plusieurs questions méritent à nos yeux de plus amples investigations. À l'heure de la vitesse généralisée, qui sont les marcheurs d'aujourd'hui ? Quelles sont les éventuelles motivations de la lenteur ? Qu'est-ce qui fait, ou ne fait pas, marcher les plus jeunes et les plus âgés ? Quels sont les environnements plus et moins favorables à la marche en matière de formes urbaines et de configurations fonctionnelles ? À quelles échelles doit-on s'intéresser lorsqu'il est question de la marche et du marcheur ? Existe-t-il des grands marcheurs, comme il existe des grands mobiles ? Quelles sont les figures du marcheur contemporain ? Qu'impliquent les facteurs physiques et sensibles au niveau des relations personne-environnement ? Enfin, que signifie l'expérience de marcher selon les âges de la vie et comment dépasser les critères normatifs usuels pour entrer dans l'expérience des ambiances favorables aux déplacements actifs ? Ce sont autant de questions que nous désirons développer dans le cadre de ce numéro thématique interdisciplinaire sur le marcheur et son environnement. Trois axes sont proposés où, dans un premier temps, nous nous intéressons aux figures du marcheur d'aujourd'hui, dans une seconde partie, aux conditions de possibilités de la marche et, dans une troisième partie, aux manières d'évaluer la marche selon le point de vue du marcheur.

1. Penser l'urbain pour la marche.

Plusieurs facteurs liés aux formes urbaines, aux configurations fonctionnelles et sensibles ainsi qu'à leur aménagement sont susceptibles de moduler les comportements de marche et la sécurité routière. Tant les caractéristiques des espaces résidentiels que les lieux de destinations et / ou les moyens de transport disponibles pour les rejoindre sont cruciales. Nombre d'études nord-américaines et européennes montrent que les dimensions de l'environnement bâti (mobilier urbain, pavage, revêtement, textures, configuration et connectivité des rues / intersections, temps alloué aux traverses piétonnes, signalisation, etc.) sont fondamentales dans l'analyse de la marchabilité d'un environnement. Le contexte immédiat des lieux de résidence possède ainsi une influence cruciale sur le niveau et l'intensité des activités physiques menées par les populations qui les pratiquent. Comment toutefois dépasser l'analyse de critères spécifiques, souvent recommandés comme normes dans l'aide à la décision en urbanisme et en santé publique, pour se rapprocher de l'expérience du marcheur où chaque critère peut compter mais où des configurations semblent être davantage pertinentes ? Quelles échelles entrent en jeu dans l'analyse de la marche ou des environnement de marche ? Quelles méthodes innovantes permettraient de mesurer et / ou de qualifier la marchabilité d'un environnement ?

2. Penser l'urbain pour les marcheurs

L'activité physique, notamment la mobilité active, lorsqu'il est question des personnes âgées, peut favoriser le vieillissement en santé ou favoriser le rétablissement pour certaines maladies. Pratiquée régulièrement, elle contribue à l'orientation, à la coordination, à l'équilibre, à la motricité et à l'endurance. En outre, la marche est bénéfique pour la santé mentale et cognitive. Lorsqu'il est question des enfants et des adolescents, l'activité physique constitue une activité d'apprentissage où il est possible de développer de saines habitudes de vie, susceptibles d'être conservées à l'âge adulte. Il s'agit de pratiques et de représentations qui permettent de développer dans la jeunesse des compétences physiques, sociales et spatiales susceptibles d'être mobilisées dans la vie active et dans la vieillesse. La marche peut ainsi être associée à la qualité de vie et au développement ou au maintien de l'autonomie. Qui plus est, des modes de vie actifs sont autant d'occasions de participer à la vie sociale. Comment aborder la marche selon différents âges ou conditions d'autonomie ? Qu'est-ce qui fait marcher les plus jeunes et les plus âgés ? Si un environnement favorable à la marche pour les aînés est souvent associé à la tranquillité et à la sécurité, où l'on retrouve notamment des espaces de repos, est-il pertinent d'associer stimulations, défis ou flâneries à la marche chez les plus jeunes ? Comment l'espace métropolitain peut-il être favorable à la marche aux différents âges de la vie, notamment en matière d'appropriation et de cohabitation ? Comment articuler lieux d'origine et de destination selon les réalités contrastées de marcheurs à la motricité différenciée ?

3. Penser l'urbain par les marcheurs

L'environnement est plus que le support aux déplacements et à la marche, il est à la base d'expériences et de significations individuelles et collectives contrastées. Des aspects subjectifs associés à la perception de l'individu de sa propre condition et de ses capacités, ou encore de ses représentations du risque, de la sécurité ou des opportunités à saisir, sont à prendre en compte. Si des aspects objectifs liés aux capacités de l'individu à marcher, comme la vitesse de marche, le besoin d'aide à la marche ou des moyens de déplacements à sa disposition sont incontournables, ceux-ci ne peuvent rendre compte à eux seuls des comportements et surtout des ressentis des marcheurs. La satisfaction des individus par rapport à la rue ou à leur quartier peut être un proxy

du niveau de marchabilité de l'environnement. Mais quelles expériences suscitent les différentes portions de la ville, de territoires ou de rues choisis pour se déplacer ou déambuler ? L'entretien général, la propreté de l'espace public, les odeurs, les sons, l'aménagement paysager, la présence de vandalisme sont, entre autres, des caractéristiques contextualisées qui participent à la définition de différentes ambiances vécues individuellement et collectivement. En outre, celles-ci doivent être croisées aux morphologies urbaines créant les véritables conditions de ce qui est vécu par le marcheur. Qui sont les marcheurs ? Comment la complexité des expériences des marcheurs se structure-t-elle ? Que signifie le fait de marcher, selon les âges, les capacités physiques ou les activités pratiquées dans diverses configurations urbaines ? Comment distinguer les différentes significations associées à un quartier attrayant, à la qualité des environnements, aux nuisances, à la sécurité routière ou encore aux pénibilités ?

Références

- Bordreuil, J.S. (2000). Micro-sociabilité et mobilités dans la ville In Bonnet, M. et Desjeux D. (dir.), *les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, p 109-125.
- Careri, F. (2002). *Walkscapes. Walking as an Aesthetic Practice*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili.
- Dupuy, G. (2006). *La dépendance automobile*, Paris, Economica.
- Héran, F. (2011). *La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain*, Paris, Economica.
- Negron-Poblete P. et Séguin A.-M. (2012, dir.) *Vieillesse et enjeux d'aménagement : regards à partir de différentes échelles*, Québec, Presses de l'Université du Québec.
- OMS (Organisation mondiale de la santé). (2010). *Recommandations mondiales en matière d'activité physique pour la santé*, Genève, Organisation mondiale de la santé [disponible en ligne : <http://www.who.int/dietphysicalactivity/publications/9789241599979/fr/>].
- Ramadier, T. (2002). Rapport au quartier, représentation de l'espace et mobilité quotidienne : le cas d'un quartier périphérique de Québec-Ville, *Espaces et Sociétés*, n°108, p. 111-131.
- Thomas, R. (2010). *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, Paris, Éditions des archives contemporaines.
- Ward Thompson, C. (2013). Activity, exercise and the planning and design of outdoor spaces. *Journal of Environmental Psychology*, vol. 34, p. 79-96.

Soumettre une proposition

Des articles en lien avec les trois axes proposés sont attendus, de manière à contribuer aux débats sur les éléments de définitions, la complexité des échelles et des méthodes d'analyse ainsi que les enjeux d'interventions et d'aménagement que pose la question des marcheurs et de leur environnement. Ces éléments invitent à des approches disciplinaires variées (géographie, aménagement, urbanisme, architecture, sociologie, anthropologie, psychologie, économie, etc.), voire interdisciplinaires. La marche concerne tout le monde et existe sur tous les continents. Aussi, nous visons une grande diversité géographique dans les études de cas.

Dans un premier temps, des **résumés de proposition de 750 mots au maximum sont attendus pour le 1^{er} septembre 2014** – voir formulaire ci-après. Dans un deuxième temps, suite à un retour aux auteurs en octobre 2014 pour les résumés retenus, les **articles complets de 7 500 mots au maximum (incluant la bibliographie) sont attendus pour le 1^{er} février 2015**. Une évaluation en double aveugle par les pairs sera réalisée selon les normes de la revue *Environnement Urbain / Urban Environment*, où les articles évalués positivement seront publiés dans le numéro thématique au cours de l'année 2015.

Environnement urbain / Urban Environment

Proposition d'un résumé dans le cadre d'un numéro spécial

Marche, environnements urbains et santé. Perspectives internationales et interdisciplinaires.

Titre de la proposition

Nom du premier auteur
Statut et institution de rattachement
Courriel institutionnel

Nom du deuxième auteur
Statut et institution de rattachement
Courriel institutionnel

Auteur(s) additionnel(s)

Résumé

Rédigez un résumé qui présente clairement : 1) l'objet l'article ; 2) la problématique et les objectifs de recherche ; 3) la méthodologie ; 4) les résultats ; 5) la contribution de la recherche à l'avancement des connaissances, des pratiques et des politiques concernant des environnements favorables à la marche et à la santé (750 mots maximum).