



#### Commission Santé et Innovation



## **DEVELOPPER LA MARCHABILITE POUR UNE SANTE GLOBALE**

**Contribution de la Commission** Santé et Innovation

octobre 2022

Page 6

Contexte, marchabilité, bénéfices, actions

















### 1. CONTEXTE

Dans un contexte de lutte contre le réchauffement climatique, contre la pollution urbaine et de prise de conscience de la nécessité de prendre soin de soi dans la perspective de bien vieillir, la pratique de la marche semble être plus que jamais un facteur de bonne santé, d'apaisement.

Douce, active et écologique, la marche est une des composantes de la liberté et de la rencontre. Elle facilite également l'accès au travail et aux services, favorise le lien social, concerne la vie quotidienne, comme les loisirs, tout en constituant un élément d'attractivité économique d'un territoire : le meilleur n'est pas toujours plus loin à condition que la proximité soit agréable!

→ **Développer la marchabilité d'un territoire,** c'est-à-dire aménager les environnements pour induire le désir et le plaisir de marcher est une réponse aux transitions technologiques, économiques, sociales, climatiques et écologiques.

La métropole et la ville de Montpellier l'ont bien compris, qui ont intégré cette idée - sans forcément la nommer- dans plusieurs documents ou projets en cours. On peut citer :

- Le projet Med Vallée, qui ambitionne de construire une métropole de santé globale et comporte les notions médicales (soigner), alimentaires (nourrir) ainsi que la gestion des environnements (protéger).
- Le dossier de demande de labellisation « Villes amies des aînés ».
- Le Plan Mobilité 2030.
- Le Contrat Local de Santé.

S'inscrivant dans cette perspective, la commission Santé du Codev s'est penchée sur le bienvivre au quotidien dans la ville. Elle estime que dans un espace jusqu'alors saturé par l'automobile avec les pollutions qui en résultent, la simplicité de la marche physique peut contribuer à **l'apaisement urbain**.

Elle participe de la **liberté** de chacune et chacun à se piloter à sa vitesse et choisir en toute autonomie son mode de déplacement. Elle est également le fort levier d'une **santé durable**, prémices à un bon vieillissement.







L'instauration de zones marchables est enfin un facteur d'attractivité qui concerne l'ensemble de la Métropole, terrain de la mobilité de guantité de citoyens pour le travail, l'accès aux services, les achats, la santé, les études sans oublier la déambulation en sécurité et le tourisme.

## 2. Qu'est-ce que la marchabilité d'un territoire?

La marchabilité (traduction de l'anglais walkability) ou « potentiel piétonnier » désigne la capacité d'un milieu à faciliter et sécuriser les déplacements à pied, qu'ils soient utilitaires ou d'agrément.

On peut encore la définir comme<sup>1</sup> la capacité d'un environnement à développer le plaisir de marcher, que cette activité soit considérée comme besoin utilitaire de proximité, en complément de trajet ou en situation d'intermodalité. Elle inclut dans un même sentiment de satisfaction les comportements de déambulation, de loisir (randonnée, course) et ceux du travailleur pressé.

## → Au-delà de la piétonnisation

Développer la marchabilité n'est pas simplement étendre la piétonnisation.

Certes, la chose peut être perçue à la dimension d'un quartier ou d'une rue, mais l'intérêt plus large de la marche, capacité humaine première, amène la réflexion à aller au-delà des élémentaires (mais indispensables) aménagements des trottoirs, régulation des circulations douces, mobilité des personnes handicapées, réduction du déplacement des véhicules motorisés et limitation de leur vitesse.

Il apparait que c'est à l'aune de la marchabilité globale que doivent être principalement évalués les projets urbains en ce qu'ils intègrent l'idée de développer le plaisir et le désir de marcher pour réaliser les actes essentiels du quotidien.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>« La vraie ville "marchable" est une ville dans laquelle vous pouvez vous déplacer à pied de 30 minutes à une heure, dans laquelle vous pouvez faire du vélo tranquillement une demi-heure. Ce ne sont pas des villes du quart d'heure » - Sonia Lavadinho, congrès des villes et territoires cyclables - Nantes 2019.















## 3. Quels bénéfices en attendre?

#### → Un contexte de nouvelles transitions accélérées

Inciter à la marche ne revient pas à instaurer une lutte entre diverses modalités de transport.

Un automobiliste comme un usager du tramway, un cycliste ou le piéton sont toutes des personnes. Il s'agit de s'adapter aux **transitions** en cours tout en répondant aux **besoins** de chacune et de chacun.

En effet, le schéma d'organisation urbain et périurbain, hérité de la troisième révolution industrielle, découpe les espaces en zones spécialisées d'activité, de chalandise et d'habitat. Une frontière séparait également la campagne de la ville.

Pour les **relier**, s'est développé un maillage de mobilités dont celui des transports en commun même si c'est surtout l'automobile qui va allier, dès les années 1950, autonomie et vitesse. Les accroissements de la densité humaine et un besoin constant de déplacements remettent en cause les avantages des modèles passés en termes de **fluidité** d'accès et de rapidité.

Les **pollutions urbaines** et la généralisation de la **sédentarité** entrainent également d'importants problèmes de santé. En outre, le maillage actuel est à reconsidérer compte tenu des avancées technologiques des dernières décennies qui modifient les lieux, les modes de production et de consommation.

Les retombées de cette quatrième révolution industrielle<sup>2</sup> amènent aussi à interroger la gestion des **transitions écologiques et climatiques**.

Enfin, le développement de véhicules autonomes et communicants, peu polluants, oblige à intégrer rapidement l'envie de marcher dans les mœurs, tout en articulant ces nouvelles modalités en complémentarité de la marchabilité, avant que ne s'instaure une compétition néfaste entre véhicules privés et transports publics et de nouvelles habitudes de sédentarité, d'isolement social et de position assise.





<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Voir Jérémy Rifkins, La *nouvelle société du coût marginal zéro*, 2014.





#### → Un droit à la mobilité naturelle

Il s'agit de **construire un environnement** où sont supprimées toutes les situations qui handicapent la marche et ajoutent du stress au stress.

La marchabilité parait répondre à l'aspiration des gens pour une meilleure qualité de vie au quotidien et aux différents âges de l'existence.

On souhaite un habitat plus facile, plus confortable dans une perspective de durabilité qui ne demande pas d'effort spécifique. Des revendications se font jour comme, par exemple, le droit à la mobilité naturelle et gratuite ou à un espace public de proximité sain et agréable pour inciter à la **rencontre** et favoriser les échanges directs.

### → Douce, active et durable, la marche est une des composantes de la liberté et de la rencontre.

Injecter du beau dans l'espace urbain rend plus heureux. Le calme, la rencontre, la sortie des animaux de compagnie, la promenade, la sécurité des enfants et des personnes âgées, la mobilité des personnes atteintes d'un handicap, sont des **droits fondamentaux du citoyen**.

Une autre fonction de la Ville consiste à favoriser les rencontres, base des échanges commerciaux. En ce sens, son dynamisme se mesurant à son attirance, il convient donc pour ceux du dedans, de considérer le point de vue de ceux du dehors, et vice versa.

# → Marcher est une source de santé, de bon développement et de bien vieillir

Capacité naturelle du bipède à se déplacer, l'intérêt de la marche semble acquis en termes de santé (cops sain et esprit vif) et de prévention du vieillissement.

**Vieillir en bonne santé** n'est pas ne rien faire : c'est garder le corps et ses sens en bon état. Dans ce but, l'activité physique est fondamentale et la marche une des plus simples à réaliser quotidiennement.







Dans un environnement où près des deux tiers de la population française ne pratiquent aucun sport régulier<sup>3</sup>, l'enjeu est important. Il faut modifier le choix par défaut qui était auparavant celui de la voiture et lui substituer le corps humain. C'est lui et son besoin de confort, de respiration et de ressourcement qu'il faut mettre au centre de la ville. Le rythme naturel de la marche aiguise les sens, mobilise la respiration, régule la glycémie, favorise le développement cérébral et l'activité cardiaque.

## 4. Comment agir en faveur de la marchabilité du territoire?

- → Établir un plan local de déplacement pour les piétons, tenant compte de la marche « intuitive ».
- → **Jalonner** les parcours d'une signalétique intuitive.
- → **Utiliser** les rues déclassées et les anciens espaces de stationnement.
- → Mettre les voies peu utilisées en vitesse très lente.
- → **Dégager** les espaces piétons des obstacles à la marche.
- → Eviter les coupures en sécurisant les croisements avec des axes de vitesse pour pouvoir traverser en devisant ou en lisant le journal.
- → Créer un réseau de petites navettes autonomes permettant aux personnes âgées, aux personnes en situation de handicap et aux familles avec enfants de suppléer à la marche lorsqu'ils en sentent le besoin.





https://www.vie-publique.fr/rapport/278813-barometre-national-des-pratiques-sportives-2020





- → Créer des voies vertes pour permettre de dégager la promenade à partir du cœur de ville, traversant les faubourgs et maillant des centres d'intérêt comme les parcs, la mer, l'aqueduc des Arceaux, les musées... Ces itinéraires sont également un moyen pour les habitants des faubourgs de rejoindre à pied le centre-ville.
- → Expérimenter les phases de vert intégral, lieux de ressourcement, de rencontre et aussi de travail dans des endroits clefs comme les stations de tramway, près des halles, sur des places. Ils sont équipés de bancs, d'un point d'eau, toilettes, bornes de rechargement, jeux d'enfants et boîte à livre.
- → Rendre l'utilisation des transports en commun agréable et désirable.
- → **Mettre** les stations de tramway et de bus à distance de marche.
- → Créer des endroits de pique-nique.
- → Multiplier les parcours sportifs.
- → Ouvrir des jardins partagés.
- → Créer des parcs à animaux pour inciter les personnes âgées à adopter un animal de compagnie, sujet de sorties quotidiennes.

Ces idées reposent sur l'expérience de villes comme Rouen, Saint Nazaire, Grenoble, Pontevedra, Bilbao, Montréal, Barcelone.

Nous souhaitons participer à leur mise en œuvre en partant du terrain et avons prévu un certain nombre d'actions dans la continuité du travail du groupe Santé :

→ Récolte d'informations sur le sujet (projets passés et en cours sur le territoire métropolitain, expériences d'autres territoires, recherches, publications). Il existe une foultitude d'études sur la question, la consultation d'internet donne le tournis! Cela témoigne de l'intérêt du sujet, au carrefour de la santé, de l'environnement et du social.





- → Analyse des documents rédigés ou en cours de l'être par la Métropole (plan de mobilité 2030, dossier de demande de labellisation « ville aimée des aînés...) en lien avec la place donnée aux piétons dans la ville, en particulier aux personnes âgées, afin de fournir un avis et faire des propositions.
- → Observation sur le terrain d'espaces vertueux ou problématiques. Nous avons prévu d'explorer trois sites :
  - S Les abords du parc Méric à Montpellier : une rue étroite permettant de gagner à pied le parc à partir du tramway, passant par l'avenue de la justice de Castelnau, est très fréquentée par des voitures alors qu'elle ne comporte pas de trottoirs.
  - Sa La commune de Prades-le-Lez, coupée en deux par la route. Nous aimerions savoir ce qui est fait ou envisagé pour amoindrir les effets de ce partage en termes de sécurité et de confort de la population.
  - S La commune de Clapiers, représentée d'ailleurs dans notre groupe, où, semble-t-il, les espaces sont aménagés de manière à rendre la marche agréable.



La marche, comme « acte de résistance civique privilégiant la lenteur, la conversation, la gratuité ». David Le Breton, sociologue, auteur de Marcher la vie, un art tranquille du bonheur (2020).











#### NOUS

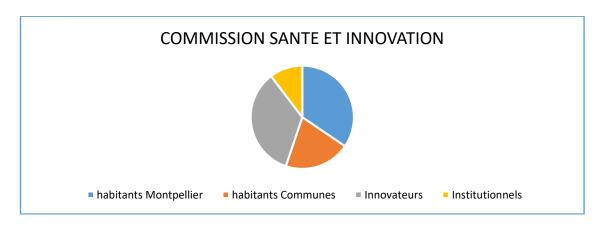
## **Groupe Santé de la Commission Santé et Innovation**

#### → Le sens de notre engagement : se connaître pour agir

La Commission Santé s'est constituée en février 2022, en continuité d'une première auto-saisine relative au faire-ensemble comme déterminant majeur de la santé. Elle s'est ensuite scindée en 2 groupes de travail, dédiés respectivement au bien-vieillir et à la santé orale et à l'innovation. 4

#### → Composition du groupe et de la commission

Elle est composée de 29 membres dont 2 rapportrices et le groupe Santé comprenant 10 membres.



→ Un défi : 3 mois pour s'enrichir et élaborer !



Entre mars et juillet 2022, la Commission et le groupe se sont réunis à 5 reprises et ont accueilli 3 auditions.

- Réunions des 20 et 28 avril, 9 et 23 mai et 12 juillet 22.
- 69 09 mars 22 : Présentation du projet MED VALLEE par Josick Paoli, Directrice de Mission et Christel Célié, Directrice de mission déléguée.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> CODEV, Préambule du Conseil de Développement de Montpellier Méditerranée Métropole 2021-2026, Lumières citoyennes n°1, 05/2022, pp.15-16.









- Sa mai 22 : Présentation de la démarche « Villes amies des aînés » par Alexia Léon, chargée de mission.
- \$\mathbb{G}\$ 27 juin 22: Invitation aux Assises MED VALLEE.
- S 29 juin 22 : Présentation du Contrat Local de Santé par Elodie Brun-Mandon, Conseillère municipale et Déléguée à la Prévention santé et à la lutte contre les addictions.

