

Je suis régulièrement invité dans des congrès de médecins. Et c'est amusant, car c'est une sorte de juste retour aux origines de notre discipline. Ce sont en effet les enquêtes épidémiologiques sur les quartiers insalubres qui ont conduit au tournant des 19<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> siècle aux théories hygiénistes sur la circulation de l'air, de l'eau, de la lumière. Grâce aux médecins sont nées les premières règles de police des constructions organisant les bâtiments, l'habitat et les voiries.

Aujourd'hui, les médecins reviennent sur le devant de la scène pour lancer une nouvelle alerte : l'urbanisme nous rend malades, le mode de vie urbain rend sédentaire. Notre environnement est obésogène.

Face au fléau que constitue la sédentarité, l'enjeu bien évidemment est de faire bouger les gens dans leurs pratiques quotidiennes. Les spécialistes recommandent 30 minutes de marche par jour.

Médecins et chercheurs nous invitent donc, architectes et urbanistes, à produire une ville plus saine qui favoriserait notre dépense énergétique. Mais fait-on vraiment le poids comme le prétend l'ordre des urbanistes du Québec !

Au fond, que peuvent faire les urbanistes ? (Mis à part écrire des livres, des articles et donner des conférences ?) Beaucoup et pas grand chose ! Modestement, beaucoup, parce que l'urbanisme définit des conditions-cadre qui peuvent, par exemple, entraver ou favoriser les activités qui requièrent la force humaine, comme la marche ou le vélo. Humblement, pas grand chose, parce que d'une part, le fait d'utiliser ou non ce potentiel relève des comportements individuels. Et d'autre part, parce qu'on n'a pas toujours le moyen d'agir sur les vrais leviers qui produisent notre environnement construit. Or, si on veut introduire la santé dans les politiques publiques qui produisent nos villes et nos quartiers et que cela ne se limite pas à un catalogue d'actions thérapeutiques, où l'on vient réparer les dégâts causés par d'autres politiques, cela vaut la peine de comprendre les impacts de l'organisation territoriale et de l'aménagement urbain sur la santé, car ce sont des déterminants importants et parce que l'urbanisme relève des compétences des collectivités publiques.

Je vais illustrer certains liens entre aménagement urbain et santé à travers différentes échelles, du grand territoire au pied d'immeuble pour voir ce qui relève des politiques publiques, de l'aménagement urbain ou des comportements individuels.

L'organisation territoriale issue de ces 50 dernières années est marquée par une spécialisation des espaces et une séparation des fonctions entre habitat, travail, achats et loisirs. Il en découle une intense circulation automobile entre ces espaces de plus en plus éloignés, avec pour conséquences, des nuisances de bruit, de pollution, d'insécurité qui affectent la santé des populations.

Bien entendu, si on veut inverser cette tendance, il faut rapprocher ces pôles et développer un urbanisme de courts trajets. C'est-à-dire, disposer d'une mixité d'usages et d'une densité de destinations, car plus courtes seront les distances pour atteindre les services, et plus il y aura de raisons de pratiquer la marche ou le vélo.

Au contraire de ces types de développement urbain basés sur l'automobile. Et qui malheureusement représentent un héritage considérable sur lequel il est très difficile d'agir. Ces corrélations ont largement été mises en évidence par de très nombreuses études.

Mais une corrélation n'est pas une cause : un urbanisme de courts trajets est à l'opposé des politiques publiques qui, par exemple permettent aux centres commerciaux de s'implanter en périphérie.

Ce n'est pas dans ces villes que l'on ira au travail à vélo ou à pied, dépensant au passage notre surplus d'énergie.

Ainsi, les objectifs vertueux en matière de santé ou d'aménagement du territoire peuvent être contrecarrés par des politiques fiscales ou de transports qui alimentent l'étalement urbain. Derrière chacune de ces images il y a des choix ou des non-choix de politiques publiques. Ce n'est pas une fatalité.

A l'échelle de la planification urbaine, il y a trois leviers d'action principaux : la politique des transports, celle de l'aménagement des espaces publics et, à cheval entre les deux, l'aménagement des rues qui relève autant de l'espace public que des transports.

La politique des transports définit les priorités qu'une ville accorde aux différents modes de déplacement. Comment l'espace est partagé et quelle place est donnée aux mobilités actives. Malheureusement, trop peu de villes ont osé franchir le pas et affirmer que les modes actifs sont prioritaires dans les déplacements urbains. Les budgets alloués aux infrastructures routières sont en général sans commune mesure à ceux alloués aux piétons et cyclistes.

Ces priorités se matérialisent dans l'espace : ici devant une école, on voit l'espace à disposition pour la voiture et celui réservé aux piétons. De fait, l'espace public, la manière dont il est partagé, reflète parfaitement les valeurs de notre société.

En termes de santé de nombreuses études montrent des relations entre la présence de zones piétonnes et la pratique de la marche. Ce qui nous amène au deuxième levier d'action : l'aménagement des espaces publics qui constitue aujourd'hui un enjeu majeur pour les villes et fait l'objet de politiques largement engagées.

Ces études permettent d'établir une relation entre qualité de l'environnement et pratique de la marche de loisirs. La présence de parcs, de places, d'un environnement de qualité est un facteur qui non seulement influence le niveau d'activité physique, mais qui a également des effets positifs sur la santé mentale, le développement des enfants, les relations sociales, etc.

Créer de nouvelles places publiques n'est pas évident en ville : l'espace est une denrée rare. Au point que, selon la jolie formule de Michel Lussault, la lutte des places a remplacé la lutte des classes.

Mais on peut aussi imaginer un usage de l'espace différencié dans le temps. Un parking peut devenir à certains moments un espace de jeux et de sports. Ce qui se fait sans problème pour des raisons commerciales (pour installer un marché), pourrait aussi se faire pour des activités ludiques ou sportives.

A l'articulation entre politique des transports et espaces publics, il y a l'aménagement des rues. Avec l'évolution phénoménale du trafic automobile, cela fait déjà bien longtemps que nos rues ne sont plus des espaces de jeu. Elles sont devenues un espace hostile et dangereux.

Du coup, pendant longtemps, la doctrine était la séparation des flux : piétons d'un côté, voitures de l'autre. Parfois en envoyant le piéton sous terre au sens propre, ou au sens figuré !

Remarquez que même en surface, le confort des trottoirs est loin d'être une pratique généralisée et le parcours en ville ressemble parfois à un parcours du combattant.

Les obstacles à la mobilité piétonne sont de toutes natures. Pour les seniors, population de plus en plus nombreuse, l'absence de lieux pour s'asseoir est un des facteurs qui entrave leur mobilité. Or les personnes âgées se déplacent plus fréquemment à pied que la moyenne de la population et elles ont besoin de bancs pour ponctuer leur parcours.

Enfin, un des principaux obstacles à la mobilité piétonne réside dans l'insécurité. C'est pourquoi, on développe dans les villes des zones de rencontre où la vitesse est limitée à 20 km/h et la priorité donnée aux piétons. Le rapport de force est inversé. 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 l'on peut espérer retrouver un peu d'urbanité au sens premier du terme. C'est-à-dire la politesse des villes.

On le voit sur ces photos, la politesse des villes, c'est peut-être la manière de laisser la place aux autres, ce sont les règles qui définissent le partage de l'espace. Parce qu'il y a différentes manières de partager l'espace : on peut partager un espace en le divisant et en donnant une tranche à chacun, ou on peut partager l'espace en le mettant en commun pour tous.

Ces deux approches sont deux conceptions de la ville, deux manières différentes de faire communauté.

Les zones à vitesse modérée sont évidemment particulièrement adaptées à l'échelle des quartiers.

A cette échelle, on retrouve bien entendu les mêmes facteurs favorables à la marche qu'à l'échelle de la ville :

- > Proximité de services et d'équipements.
- > Présence de parcs et promenades qui favorisent la pratique de la marche de loisirs.
- > Présence d'équipements sportifs facilement accessibles qui favorisent la marche utilitaire et la pratique sportive.
- > Et bien entendu d'avoir un réseau avec une grande connectivité (la ville passante, selon D. Mangin)

J'en viens à l'échelle des immeubles qui me tient tout particulièrement à cœur car c'est l'espace du quotidien et de l'ordinaire.

Le pied des immeubles est un lieu particulièrement important pour les enfants et les adolescents, car c'est là qu'ils aiment se retrouver. Même s'ils ne sont pas toujours les bienvenus.

Or, pour que les enfants puissent gagner de l'autonomie, développer des relations sociales, il faut qu'ils puissent progressivement s'éloigner de leur parent et découvrir leur environnement. Plus ils grandissent et plus la distance qu'ils peuvent explorer doit être grande. Or, si son environnement ressemble à ça, l'enfant est prisonnier. Soit il

reste devant la télévision ou la playstation, soit il trouve un adulte pour l'aider à traverser la rue pour aller au parc. Ce qui ne va favoriser ni l'indépendance de l'enfant, ni celle des adultes toujours obligés de surveiller, d'accompagner.

Selon la formule choc de Dr. Marco HUTTENMOSER : quand on laisse les voitures en liberté, on met les enfants en cage.

Une enquête qu'il a menée à Zurich a évalué les activités que les enfants pratiquent dans les places de jeux et celles qu'ils pratiquent dans les espaces de proximité. Il y a beaucoup plus d'activités ludiques et sportives qui se pratiquent au pied des immeubles, quand l'aménagement le permet, que dans les places de jeux.

Les résultats de ces enquêtes, je les mets en relation avec d'autres études :

- > c'est que plus les enfants peuvent sortir, moins ils regardent la télévision
- > la corrélation entre le temps passé devant la TV et le risque d'obésité.

D'où l'importance majeure de pouvoir redonner un caractère plus domestique et plus ludique aux espaces collectifs afin qu'un jour on ne dise plus qu'on sort dans la rue, mais qu'on entre dans la rue. Il faut créer, au pied des immeubles, des espaces qui favorisent la coveillance plutôt que la surveillance.

Aménager le pied des immeubles de manière à rendre ces espaces plus conviviaux, on sait le faire : ce ne sont pas les bons exemples qui manquent.

Encore faudra-t-il que l'on bouscule les mécanismes économiques qui font que créer des places de stationnement rapporte à son propriétaire, alors qu'un espace vert coûte à l'entretien et nécessite une surveillance sans faille pour que les enfants n'abîment pas les pelouses...

C'est pour moi une évidence et une nécessité de redonner aux piétons et aux enfants le droit de cité. Dans les colloques auxquels je suis invité, je propose de faire de la présence des enfants dans l'espace public un indicateur de qualité de ville.

Mais, mettre les voitures ailleurs que devant sa porte nécessite aussi de modifier notre relation à la voiture : et passer de l'ego-mobilité à l'éco-mobilité. Ce n'est pas seulement une question d'aménagement, c'est aussi une question de comportement.

En termes de santé, les aménagements urbains sont donc nécessaires, mais pas suffisants. Car le fait d'utiliser ou non les potentiels des aménagements urbains relève de comportements individuels. Il faut donc aussi changer nos habitudes, nos pratiques et nos comportements.

Inciter les populations à l'activité physique soulève aussi des questions complexes de gouvernance et de politiques publiques. Comment transférer une certitude scientifique (marcher 30 minutes par jour pour maintenir un indice de masse corporelle correct) dans nos pratiques quotidiennes ? On ne peut pas prescrire une dose d'urbanisme comme antidote à la sédentarité de la même manière que les médecins prescrivent des remèdes à leur patient. Nous, urbanistes ou citoyens, ne sommes pas dans un rapport d'extériorité à la ville, comme l'est le médecin avec le malade. Nous tous, au jour le jour, faisons la ville et la ville nous fait.

Faut-il légiférer pour obtenir l'obéissance des citoyens ? Peut-on interdire d'être gros ? Est-ce que c'est une mesure de prévention comme l'interdiction de la fumée ou le port obligatoire de la ceinture de sécurité ? Jusqu'où l'action publique peut-elle interférer sur la sphère privée ?

Pour l'instant, les politiques publiques portent sur l'information. Des campagnes de publicité sont mises en place pour obtenir l'adhésion volontaire des populations. Hélas, ces campagnes s'adressent à chacun comme à un malade en puissance et risquent d'être de peu de poids par rapport au bombardement publicitaire pour la consommation de produits gras et sucrés.

Faudra-t-il être plus incitatif et transformer nos villes en salles de gymnastique et équiper les trottoirs de machines à marcher ?

Ou encore faut-il agir selon un calcul économique et faire payer les gros en modulant nos primes d'assurance maladie selon notre indice de masse corporelle. ?

Il y a là un champ de questions à défricher qui dépasse très largement mes compétences, mais qui mérite débat. Et qui montre que nous devons tous agir ensemble pour faire évoluer nos pratiques. Elus et citoyens, médecins, chercheurs et urbanistes.

Je termine donc sur ces questions ouvertes en espérant que l'on pourra aborder ensemble lors de la table ronde quelques pistes de réponse, car aujourd'hui plus de 50% de la population mondiale vit dans les villes. Notre défi consiste donc à conjuguer ensemble qualité de vie et qualité de ville.

*Je vous remercie de votre attention.*