

Aménager des espaces publics « récro-actifs » où loisir et santé ne font qu'un

Sylvie Miaux

Professeure au département d'études en loisir, culture et
tourisme de l'Université du Québec à Trois-Rivières

De nos jours, les transports actifs tels que la marche et le vélo sont au centre des politiques de transport dans plusieurs villes du monde et du Québec notamment. Cette prise en considération des modes actifs et récréatifs, que sont la marche et le vélo, n'est pas anodine. Au moment où les écrits se multiplient sur les effets néfastes du transport automobile tels que la sédentarité, le développement de maladies cardiovasculaires, respiratoires, etc. (ASSS, 2006), des actions s'imposent pour aménager des espaces publics favorables au développement de modes « récro-actifs ».

Les résultats d'une recherche sur l'expérience de la marche (Miaux 2008) réalisée à Montréal, dans les arrondissements du plateau Mont-Royal, de Ville-Marie et d'Anjou, en vue d'identifier les effets de l'environnement urbain sur la pratique de la marche et dans l'idée de proposer des pistes de solution en termes d'aménagement de l'espace public, peuvent servir d'exemple. À partir des résultats de cette étude, quelles informations sont utiles pour le récréologue, l'urbaniste, la ville qui souhaite concevoir des espaces publics attractifs et sécuritaires favorables au développement de modes de transport actif et de modes de vie « récro-actifs »?

1. VILLE ET PROBLÈMES DE SÉDENTARITÉ

Le dernier rapport réalisé (2006) sur la santé de la population montréalaise par l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, sous le thème « le transport urbain une question de santé », dévoile une inquiétante augmentation du nombre de véhicules (de 15,5 millions en 1989 à 19 millions en 2002) et des distances parcourues avec ceux-ci. Ainsi, l'utilisation accrue de l'automobile renforce, d'une part, la pollution atmosphérique et, d'autre part, la sédentarité, occasionnant ainsi de réels problèmes de santé tels que l'asthme, des maladies cardiovasculaires et pulmonaire, mais aussi des problèmes de surpoids et d'obésité. Face à ce constat, les responsables de la santé publique suggèrent une importante réduction du trafic automobile et le développement des transports en commun et surtout des modes de déplacement doux (marche et vélo).

Toutefois, plusieurs recherches ont mis en évidence l'influence de l'urbanisation sur la façon de se déplacer. En effet, sont apparus ce que l'on appelle des effets de quartiers (Macintyre Sallie et al., 2002) générés par un urbanisme fonctionnaliste dépendant de l'automobile comme le précisait Newman P. et Kenworthy J.R. (1999). À Montréal, cela se traduit par des environnements urbains percés d'artères surdimensionnées pour répondre aux besoins du

trafic automobile par des centres commerciaux entourés de stationnements ou de restauration rapide. Malgré une importante densité urbaine, c'est-à-dire l'existence de la proximité, de la mixité des fonctions et de la mixité sociale, une forte dépendance à l'automobile est encouragée par l'existence d'un milieu favorable en tout point à l'utilisation de la voiture. Ceci a d'ailleurs fait l'objet d'études, aux États-Unis (Freund, Martin, 2004), sur la relation entre la forme physique et l'organisation des déplacements dans certains secteurs de la ville où le monopole de l'automobile rend l'espace public inaccessible à certains individus.

Dans ces conditions, comment s'organisent les modes de déplacements actifs, notamment la marche, dans ces quartiers conçus pour l'automobile?

2. LES CONCEPTIONS DE LA MARCHÉ

La recherche réalisée à Montréal, dans des quartiers qui présentent des environnements urbains et des espaces publics différents, nous a permis d'identifier une variété de conceptions de la marche. Pour comprendre ces conceptions et l'effet de l'environnement urbain sur ces dernières, il est important, en premier lieu, d'opérer un rapprochement entre les éléments du tableau 1 et les caractéristiques de la population concernée par

l'étude. On constate clairement l'influence du statut socioéconomique dans la manière de concevoir la marche.

Tableau 1 – Conception de la marche et implication dans l'expérience du déplacement en termes de relations à l'environnement urbain, à autrui et vis-à-vis de la sécurité subjective

Conception de la marche	Relation à l'environnement urbain	Relation à autrui	Type d'indicateur	Sentiment d'insécurité : conséquence
Un engagement	Privilegiée	- Recherche de convivialité - Conflit avec les automobilistes	-Sécurité -Vécu / ressenti -Appropriation -Environnement urbain -Accessibilité lisibilité	Lié à automobile : dégradation de la qualité de vie
Une nécessité	Moyenne	- Indifférente	-Sécurité -Environnement urbain -Accessibilité lisibilité	Lié à automobile et au manque d'entretien des espaces piétons : frein au déplacement
Un loisir	Privilegiée	- Recherche la convivialité de marcher à deux - Évite la proximité des voitures	-Sécurité -Environnement urbain -Vécu / ressenti -Appropriation	Lié au manque d'entretien des espaces piétons
Une contrainte	En tension	- Fuite ou recherche de protection	-Sécurité -Vécu / ressenti -Environnement urbain	Lié à l'automobile, à la criminalité, au manque d'entretien des espaces piétons : renforcement de l'exclusion

2.1 Marche comme engagement

En effet, les personnes pour qui la marche est vécue comme un engagement ou un mode de vie, et qui appartiennent en majorité à la classe moyenne, soit celle des jeunes parents de 35 à 45 ans, souhaitent offrir un cadre de vie agréable et sécuritaire à leur famille. Les nombreuses références aux éléments sensoriels, esthétiques, à l'ambiance, à l'environnement naturel et à la convivialité renvoient justement à ce principe tout au long des récits d'itinéraire. Ceci peut donc expliquer la relation privilégiée qui s'établit avec l'environnement urbain puisque, loin de se replier sur elles-mêmes ou sur la famille, ces personnes souhaitent développer des relations conviviales avec

les gens du quartier, mais doivent, dans la réalité, composer au quotidien avec des situations conflictuelles, en particulier avec les automobilistes. Ce sont avant tout des personnes qui demeurent dans l'arrondissement du plateau Mont-Royal, où domine la mixité des fonctions (résidentielles, commerciales, etc.), qui conçoivent la marche comme un mode de vie.

2.2 Marche utilitaire

Pour celles qui conçoivent la marche comme utilitaire ou comme une nécessité, à savoir principalement des personnes âgées ou des mères de famille ayant, dans la majorité des cas, de faibles revenus et pour qui la vie de quartier n'est pas une fin en soi, les échanges sont moins recherchés, la marche n'étant qu'un moyen pour réaliser ses activités. Ceci explique une relation moins forte à l'environnement urbain, laquelle se limite à la matérialité de l'espace, surtout chez les personnes âgées obligées de composer avec leurs limites corporelles. Le sentiment de sécurité est alors davantage centré sur la sécurité routière (temps de traversée) et l'état des trottoirs. Le discours tout au long du parcours fait référence aux éléments sécuritaires et à l'accessibilité, voire un peu à l'esthétique et à l'ambiance. La relation à autrui est très peu présente et il n'y a pas d'attente particulière à ce sujet. La marche utilitaire est présente dans les trois arrondissements de l'étude.

2.3 Marche comme loisir

Celles qui conçoivent la marche comme un loisir sont des personnes retraitées de 65 ans qui vivent surtout dans l'arrondissement d'Anjou, où on note une séparation des fonctions résidentielles et commerciales, et qui ont l'habitude, depuis plusieurs années, de marcher pour faire du sport et se maintenir en forme. Elles allient déplacement et activité sportive en utilisant des chemins sécuritaires, c'est-à-dire bien entretenus et relativement plats. Elles évitent les trottoirs tronqués où il est difficile de marcher. Elles apprécient les routes peu achalandées et affectionnent tout particulièrement les chemins piétons éloignés de la circulation automobile.

2.4 Marche comme contrainte

Les personnes pour qui la marche est vécue comme une véritable contrainte — en majorité des femmes à faibles revenus, soit des personnes en situation défavorisée, vivant pour la plupart dans des

logements sociaux et dont plusieurs ont été victimes d'accidents ou d'agressions dont une présentant un handicap moteur — placent la sécurité au centre de leurs préoccupations. Le ressenti vis-à-vis des éléments sensoriels vient souvent confirmer la pénibilité du déplacement pour ces personnes et leur vulnérabilité, tout comme le peu de références à l'environnement urbain qui se limite à une vision matérielle de ce dernier. Ainsi, la relation à l'environnement urbain est tendue dans la mesure où la situation de peur permanente ne permet pas à la personne de prendre place au cœur de l'espace public, potentiellement dangereux à ses yeux. Si l'environnement urbain est laissé à l'abandon (friches industrielles, grands espaces de stationnement ou bâtiments abandonnés par exemple), comme c'est le cas de certains espaces du secteur Sainte-Marie, le piéton se sentira d'autant plus vulnérable. Les relations à autrui sont complexes pour ces personnes. Elles vont fuir le contact avec celles qu'elles sentent menaçantes et, inversement, vont rechercher celui des personnes susceptibles de les protéger.

3. LE RÔLE DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN DANS L'EXPÉRIENCE DE LA MARCHÉ

À travers la présentation des différentes conceptions de la marche, on peut voir à quel point l'environnement urbain conditionne l'expérience de marche. Cela est identifiable à différents niveaux, mais seulement deux de ceux-ci sont présentés ici (voir article Miaux, 2008) :

3.1 Le rôle des configurations sensorielles de l'espace

Lorsque l'on choisit d'étudier l'expérience de la marche, il importe de s'attarder sur la dimension corporelle du déplacement où les sens interviennent et jouent un rôle considérable dans la perception de l'espace. En termes de configurations sensorielles de l'espace, ce sont les facteurs visuels qui vont être les plus présents dans le récit du parcours. Cela se vérifie lorsque la question de la visibilité est abordée. Celle-ci a d'ailleurs souvent été abordée en termes de sécurité par les piétons, notamment à la hauteur des intersections :

Des espaces d'exposition au danger : par manque de visibilité

« Là, ce n'est pas pratique quand il y a de la circulation, car lorsque des voitures sont garées là où c'est



interdit de stationner, c'est dangereux parce qu'on ne voit pas arriver les autres voitures. Honnêtement, quand je n'ai pas mes lunettes, je fais très attention, car en plus il y a comme une descente, alors tu ne vois pas les voitures arriver si elles vont vite. Heureusement, il y a souvent des moments où il n'y a personne. »

La visibilité comporte deux niveaux :

- Voir ce qui se passe dans l'espace dans lequel on se déplace, ce qui nécessite une vision large sans obstacle (véhicules en stationnement, panneaux, etc.)
- Être vu par les autres individus, qu'il s'agisse des automobilistes ou des cyclistes, à la hauteur des intersections et des passages piétonniers, mais aussi par rapport aux autres piétons pour rendre possible les stratégies d'évitement et respecter l'espace intime aussi appelé zone tampon (E.T. Hall, 1971). Être vu signifie également pouvoir, en cas d'agression, avoir des témoins qui peuvent intervenir.

3.2 La lisibilité du « chemin à suivre »

Au-delà des facteurs sonores et lumineux, la lisibilité de l'espace, c'est-à-dire la capacité d'un espace à être appréhendé ou repérable, est tout aussi essentielle dans la mesure où elle facilite et sécurise le parcours. Comme le notait Kevin Lynch, dans son ouvrage « L'image de la cité » (Lynch, 1998), une bonne image de son environnement renforce la sécurité émotive alors que la désorientation crée la peur. Par exemple, une intersection située à un virage avec aucune signalisation en faveur des piétons rend la personne vulnérable et inquiète.

Un espace ambigu renforce le sentiment d'insécurité

Ce bout-là, ce n'est pas bien, ce n'est pas clair où il faut aller. Ici, il y a des voitures qui peuvent arriver depuis l'ouest ; présentement, c'est tranquille, mais à



l'heure de pointe ils ne vont pas s'arrêter pour nous, **puis on ne les voit pas bien parce que la rue fait un léger angle qui cache les voitures.** C'est un coin un peu dangereux... Normalement j'évite à cause de ça.

L'individu qui se déplace chaque jour dans un même espace a besoin de repères clairs pour anticiper son déplacement et éviter le développement de situations

anxiogènes. Cet énoncé s'est vérifié dans plusieurs récits de parcours.



Jusqu'ici ça va bien, mais souvent je veux aller au restaurant de l'autre côté et **c'est plus difficile de traverser**. Ça prend du temps avant que

les lumières changent et il y a des autos qui passent au rouge; je ne comprends pas très bien la signalisation. C'est juste au coin de Frontenac puis Ontario. **Il n'y a pas de signalisation pour les piétons**, il y en a une de ce côté-là, mais pas de l'autre. Ce qui arrive c'est qu'on ne sait pas trop de quel côté traverser. Ici, c'est un endroit où je traverse souvent parce que je vais soit au restaurant, soit au club vidéo. Tu vois, là, les deux lumières sont rouges, qu'est-ce qu'on fait ? Il n'y a personne qui passe, on ne sait pas trop ce qui se passe... Après ça, c'est la lumière verte. **Il pourrait y avoir une signalisation pour les piétons, ça pourrait aider.**

Ce genre d'espace ambigu est d'autant plus problématique pour une personne qui a été victime d'un accident, comme cette piétonne, et qui désire être rassurée.

4. CONCLUSION : COMMENT AMÉNAGER DES ESPACES PUBLICS « RÉCRÉO-ACTIFS » ?

À la lecture des conceptions de la marche associées à des environnements urbains particuliers (mixité fonctionnelle ou non, espaces précaires, etc.) plusieurs pistes de réflexion peuvent guider les urbanistes et les récréologues qui souhaitent proposer des espaces publics « récréo-actifs » :

- avoir une bonne connaissance de la population du secteur à aménager afin de repérer quelle conception de la marche est la mieux adaptée;
- avoir une bonne connaissance de l'environnement urbain et des espaces problématiques du quartier en termes de sécurité, d'accessibilité, d'esthétique, etc. pour réduire les nuisances et faire en sorte que l'espace public soit sécuritaire et convivial;
- s'informer sur les techniques permettant d'apaiser la circulation automobile;
- penser au vieillissement de la population associé aux capacités physiques qui diminuent;
- faire l'inventaire des configurations spatiales susceptibles d'être anxieuses;

- stimuler les citoyens à marcher en intégrant la dimension ludique aux espaces publics;
- etc.

La marche envisagée comme mode de déplacement n'est pas attractive, il faut susciter l'envie, le plaisir de marcher. Pour ce faire, il faut proposer des parcours qui présentent une variété d'intérêt (paysager, esthétique, revêtement, ambiance, etc.) pour s'assurer qu'ils attirent différents usagers.

Voilà pourquoi il est important d'associer récréologue, urbaniste et kinésiologue à la conception d'espaces publics « récréo-actifs » accessibles et adaptés à différents usages (transport actif, jeu, flânerie, promenade, exercice physique, glisse urbaine, etc.).

RÉFÉRENCES

ASSS, « *Le transport urbain une question de santé. Rapport annuel sur la santé de la population.* », Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2006.

PETER FREUND, George MARTIN, "Walking and Motoring: Fitness and the Social Organisation of Movement", *Sociology of Health & Illness*, Vol. 26 No. 3, p.273-286, États-Unis, 2004.

Edward.T. Hall, « *La dimension cachée* », Éditions du Seuil, Paris, France, 1971.

Kevin Lynch, « *L'image de la cité* », Dunod, Paris, France, 1998.

Sallie Macintyre et al, « Place Effects on Health: How can we Conceptualise, Operationalise and Measure them? » *Social Science & Medicine*, vol. 55, p. 125-139, États-Unis, 2002.

Sylvie Miaux, « *Comment la façon d'envisager la marche conditionne la perception de l'environnement urbain et le choix des itinéraires piétonniers. L'expérience de la marche dans deux quartiers de Montréal* », *Recherche Transports Sécurité*, vol. 101, p. 327-351, France, 2008.

Peter Newman et Jeffrey R. Kenworthy, « *Sustainability and Cities : Overcoming Automobile Dependence* », Island Press, Washington DC, États-Unis, 1999.