

Bien vivre dans son quartier



Photo : Laurence Picado

SOMMAIRE

- ◆ **02 / La réduction du nombre et de la vitesse des véhicules :
un cercle vertueux qui modifie les comportements
de mobilité au quotidien au bénéfice des modes actifs**
- ◆ **05 / Un partage de l'espace plus équilibré pour de multiples usages,
une urbanité renforcée**
- ◆ **07 / Le quartier pour tous et toutes, facteur d'autonomie et de santé**
 - Le quartier à hauteur d'enfant
 - Le quartier favorable au bien-être et adapté
au changement climatique, une urbanité renouvelée
- ◆ **09 / Comment faire ? Exemples et ressources**

Vivre dans un espace urbain apaisé (ville, village ou périurbain) et des quartiers à vivre (hameaux, lotissements, quartier de centre-ville ou de périphérie) suppose des changements de comportement assez importants de celles et ceux qui y vivent, y travaillent, y consomment, etc. C'est choisir la marche à pied, le vélo et les transports collectifs pour la plupart des déplacements du quotidien. C'est aussi utiliser une voiture (la sienne, en autopartage ou en covoiturage) plus ponctuellement lorsque cela est indispensable, à moins de faire partie de publics spécifiques nécessitant une utilisation régulière de la voiture. Par ailleurs lorsque la voiture n'est pas utilisée, c'est la garer si possible dans son garage ou dans un garage public, pour qu'elle n'encombre pas l'espace public.

Ces efforts pour transformer son quotidien vers plus de frugalité, pour adopter un mode de vie plus vertueux, entraînent des bénéfices individuels sur la santé mais aussi collectifs sur la qualité de vie dans le quartier et l'ensemble de la ville. Ces changements de comportement sont également très favorables à la transition écologique et climatique.

Bien vivre dans un lieu de vie, un quartier apaisé, c'est moins d'accidents, moins de bruit, un air plus respirable, plus d'espace public à partager entre les habitants, piétons, cyclistes, enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, etc. et plus d'espaces à végétaliser, propice au rafraîchissement et à la biodiversité. Un quartier apaisé, c'est aussi des économies d'énergie et de ressources, une autonomie et une santé renforcées, une meilleure convivialité, une urbanité renouvelée. Au final une ville plus sûre et plus durable.

DES PISTES POUR LE BIEN-ÊTRE DES HABITANTS DANS LEUR QUARTIER :

◆ La réduction du nombre et de la vitesse des véhicules enclenche un cercle vertueux qui modifie les déplacements du quotidien

La réduction de la place et de la vitesse des voitures en ville favorise l'utilisation des autres modes de déplacement, à pied, à vélo ou en transport en commun, car l'insécurité et le sentiment d'insécurité routière sont moins forts, le différentiel de vitesse moins important, l'espace mieux partagé, et cela rend l'utilisation de la voiture individuelle moins pertinente et moins « attractive »¹. La réduction du nombre de voitures améliore également la qualité de l'air², et diminue le bruit routier³. Au final, un formidable cercle vertueux.



Ce changement de mode de déplacement par plus de marche et de vélo est d'autant plus crédible que l'on constate qu'une bonne part des trajets automobiles sont courts : 15 % sont inférieurs à 2 km et 26 % font entre 2 et 5 km (Enquête mobilité des personnes - 2019). Ainsi 41 % des trajets en voiture font moins de 5 km, déplacements faisables pour beaucoup, à pied ou à vélo⁴. D'autres solutions à l'autosolisme sont également possibles, par exemple en ville moyenne, le tiers des actifs a recours au covoiturage ; ils sont 21 % en milieu rural, selon l'Ademe. Et le développement du télétravail pour certaines professions favorise également des changements de pratique pour les déplacements du quotidien.

Par ailleurs, la surface dédiée à la voiture en ville (chaussée et stationnement) est disproportionnée par rapport à son usage. Par exemple à Paris, 51 % de la voirie publique est utilisée pour la circulation motorisée particulière pour seulement 12,8 % de part modale. En outre, une voiture stationnée utilise une surface au sol d'environ 15 m², soit de quoi implanter 5 arceaux vélos classiques (10 places) ou accroître l'espace piéton, en plaçant un banc ou un espace vert, et en influençant ainsi l'usage de la marche au quotidien.

Notes indices pages 2 et 3

¹ Les parcours en voiture ne sont pas toujours les plus rapides, lorsqu'on prend en compte également la recherche de stationnement, et par ailleurs de nombreux centres-villes peuvent se parcourir à pied en 20 minutes (Cf étude de David Levy).

² En France, la pollution de l'air extérieur c'est 48 000 décès prématurés par an (étude « santé publique France »), soit 9 % de la mortalité en France et une perte d'espérance de vie à 30 ans pouvant dépasser 2 ans. Le coût sanitaire annuel total de 100 milliards d'euros a été évalué par la commission d'enquête du Sénat. Or les transports routiers sont la seconde source d'émission de particules fines à l'origine de ces décès prématurés. La pollution de l'air aggrave, aussi, l'état de santé des populations vulnérables, les personnes âgées, les enfants, les malades cardiaques ou les Insuffisants respiratoires.

³ Dans son rapport paru fin 2018, « Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement pour la région européenne », qui se fonde sur une revue de la littérature scientifique, l'OMS place ainsi le bruit comme deuxième facteur environnemental provoquant le plus de dommages sanitaires en Europe, derrière la pollution de l'air. Au moins un million d'années de vie en bonne santé seraient perdues chaque année à cause du bruit lié au trafic en Europe occidentale. En France le coût social du bruit routier est estimé à 80 milliards d'euros par an, sur la base des données et connaissances disponibles, selon une étude Ademe de 2021.

⁴ Quant aux trajets domicile-travail, 74 % des actifs en emploi utilisent leur voiture, et seuls 6 % des travailleurs choisissent le vélo pour des distances comprises entre 0 et 5 kilomètres, contre 60 % pour la voiture et 15 % pour les transports en commun (Insee, 2021). On constate également que dans la part des déplacements quotidiens, les motifs « achats » « loisirs », « visites », « accompagnements » prennent de plus en plus d'importance par rapport au motif « travail » ou « études » (résultats de la dernière enquête nationale transports et déplacements).



Photo : Anne Faure

Cette priorité redonnée aux mobilités actives et aux transports collectifs dans un quartier, ne peut se faire sans une participation des différents usagers de l'espace public : piétons, cyclistes, habitants riverains, commerçants, livreurs et autres acteurs économiques, à la redéfinition des espaces publics afin de favoriser la cohabitation entre les différents modes et éviter les conflits. Il s'agit ainsi de donner la priorité à l'utilisateur le plus vulnérable, le piéton.

Ce travail participatif devra également s'accompagner d'observations attentives des usages tout au long de la journée et de la semaine. Une attention devra être notamment portée aux carrefours et aux stations de transport collectif où chacun doit bénéficier d'autant de confort et de sécurité. Un travail sur le stationnement pourra être engagé pour identifier d'éventuelles marges de manœuvre dans l'allocation de l'espace, sachant que ces possibilités et les enjeux associés sont bien sûr très dépendants du type de quartier.

Des aménagements temporaires légers pourront être testés, des événements organisés pour illustrer un rééquilibrage

possible de l'espace public (rues aux enfants, rues pour tous, fêtes des voisins, etc.). Si des aménagements sont réalisés, il sera indispensable de les suivre et les évaluer, là encore par des observations de terrain et des échanges avec les usagers, notamment sur leurs perceptions et ressentis afin d'éventuellement les pérenniser voire de les reproduire dans d'autres quartiers.

L'ensemble de ces démarches permettra de passer d'une logique où priment la vitesse et l'optimisation de la circulation à des quartiers apaisés favorables à la vie locale et la civilité, et adaptés aux enjeux du changement climatique.

Ce changement de priorité concerne toutes les échelles de villes, des métropoles aux villages et peut permettre une revitalisation d'un point de vue économique, social, culturel de ces lieux de vie existants et à venir. Et ce changement est un élément indispensable à un aménagement équilibré du territoire, facteur de préservation des terres agricoles nécessaires à une alimentation résiliente et des espaces naturels indispensables à la sauvegarde de la biodiversité.



Photo : Valérie Monchatre

◆ Un partage de l'espace plus équilibré pour de multiples usages, une urbanité renforcée

Le quartier pour tous et toutes, facteur d'autonomie et de santé

Le bien vivre dans son quartier, ce sont des rues pour accueillir tous les âges et les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, avec notamment des trottoirs dégagés des obstacles divers, encombrants, mobilier urbain en excès, panneaux, affichage de commerçants, etc. mais ponctués de bancs pour pouvoir faire une pause, des espaces végétalisés pour favoriser la fraîcheur, une signalétique bien placée, un éclairage efficace et peu consommateur d'énergie, la prise en compte du genre : confort et sécurité de la mobilité des femmes (par exemple : des éclairages adaptés avec détecteurs de présence)...

Ces attentes ressortent très clairement des premiers baromètres des villes marchables qui ont placé⁵ qui a placé en tête, les 2 critères prioritaires suivants pour améliorer l'usage de la marche :

1 – aménager des trottoirs plus larges, bien entretenus, sécurisés et sans obstacles, poteaux, poubelles, panneaux, terrasses, étalages...

2 – réserver les trottoirs aux déplacements à pied.



Les courses de proximité sont favorisées et peuvent s'effectuer à pied, à vélo ou par des livraisons à l'aide de véhicules non polluants (ex. vélo cargos...) et, en évitant ainsi le recours systématique à la voiture individuelle. Et vice versa, maintenir, développer ou attirer une offre de commerces et de services de proximité favorise les modes actifs, bénéficie à tous et permet une autre allocation de son temps et une consommation différente

Ces aménités profitent bien entendu à tous mais facilitent la vie des personnes les plus fragiles.

Ainsi les personnes âgées ou à mobilité réduite peuvent sortir plus facilement de chez elles, sans crainte, pour faire leurs courses, retrouver des connaissances, s'arrêter sur un banc avec des accoudoirs et se relever plus facilement, se reposer, cheminer à l'ombre lorsqu'il fait chaud, rejoindre les lieux d'animation, parcs, cinémas, les équipements publics et de santé, directement ou via les transports en commun. Leur autonomie est favorisée et leur sociabilisation préservée.

En outre, cette mobilité à pied ou à vélo retrouvée ou renforcée est bénéfique pour la santé de tous, des jeunes aux personnes âgées. Par exemple, la pratique du vélo pendant une heure hebdomadaire est associée à une baisse du risque de survenue du diabète de type 2 de -25 % à -35 % (en fonction de la vulnérabilité de la personne). Pour la marche, une pratique de 7000 pas par jour pourrait conduire largement à atténuer la survenue du diabète et le risque de mortalité de 50 à 70 % (Harvard Medical School, 2019). Des études montrent également l'importance de la marche sur le fonctionnement du cerveau et ses capacités cognitives.

⁵ [Baromètre des villes marchables - Résultats et Dossier de presse - Rue de l'Avenir \(ruedelavenir.com\)](#)

Le quartier à hauteur d'enfant

Le bien vivre dans son quartier, ce sont des rues où on est en sécurité, où on peut laisser les enfants aller seuls à l'école, où on met en place des actions spécifiques pour leur appropriation de l'espace public et augmenter leur activité physique (rue scolaire, rue aux enfants, rue libre, etc.). Dans ces rues plus « hospitalières » et plus vivantes, prendre le temps d'accompagner ses enfants à pied à l'école peut sembler plus attractif, et cheminer avec la poussette des jeunes enfants plus facile pour les parents et les nounous, sans devoir slalomer entre les voitures garées sur les trottoirs ou raser les murs faute de place.

Quelques chiffres éloquentes :

1. Selon l'ONAPS, 60 % des élèves de primaire sont accompagnés en voiture alors que l'école est située à moins d'1km dans 90 % des cas (chiffres 2017).
2. Pour les enfants, l'exposition à la pollution de l'air augmente les risques de développer des problèmes, respiratoires et immunitaires, mais aussi des pathologies telles que le diabète, l'obésité ou la dépression.
3. Selon INVS (institut national de veille sanitaire), 4 enfants sur 10 ne jouent jamais dehors dans la semaine.
4. Selon l'ANSES, 4 enfants sur 5 ne respecteraient pas les recommandations quotidiennes de pratique d'activité physique.
5. La sédentarité est en grande augmentation avec des effets délétères sur la santé des jeunes : en une génération, on constate une perte de ¼ de capacité cardio respiratoire chez les jeunes.

Ainsi, il est important de permettre aux enfants, selon leur âge, d'aller à l'école, à pied ou à vélo, via un pédibus, de retrouver leurs amis, de discuter en marchant (moment privilégié de la relation parent/enfant), de profiter d'un cheminement agréable et ludique, d'espaces récréatifs sur le chemin de l'école ou à proximité lorsqu'une rue scolaire a été créée.

De la même façon, leur permettre de rejoindre à pied ou à vélo, les espaces de jeux, les équipements sportifs et culturels, leur apprend à se déplacer dans l'espace public, à jouer dehors, à gagner en autonomie et en connaissance du quartier et de la ville. Ils prennent également conscience que la voiture n'est pas l'unique mode de déplacement, et seront plus à même d'être autonomes pour se rendre au collège et au lycée ⁶.

La ville est un lieu d'apprentissage où l'enfant peut découvrir le cycle des saisons, la végétation urbaine et ses changements tout au long de l'année, les caractéristiques différentes des rues et des places, l'emplacements des services urbains et des commerces, etc. Toutes choses qui facilitent sa connaissance de la ville, son sentiment d'appartenance à un lieu et qui feront plus tard de ces enfants des citoyens.

Ces bénéfices sont importants sur tous les plans, y compris les capacités cognitives et la santé. Des enfants qui utilisent le vélo et la marche ont plus de capacité de concentration, des jeux plus actifs à l'extérieur et plus de confiance en eux⁷.

⁶ Selon le sondage de l'IFOP réalisé en 2020 pour une étude Ademe, 29 % des enfants au collège et 19 % au lycée sont accompagnés par un adulte.

⁷ Il existe des liens de corrélation positifs entre l'activité physique et le fonctionnement cognitif chez les enfants (Sibley et Etnier - 2003), notamment des effets sur la coordination des jeunes (Burgess Watson, Adams, Azecedo et Haighton - 2016) et il y a aussi des liens de corrélation entre la santé et les apprentissages. Les élèves en bonne santé apprennent mieux.



Le quartier favorable au bien-être et adapté au changement climatique, une urbanité renouvelée

Dans un quartier à vivre, l'espace n'est plus uniquement accaparé par les voitures, « ce ne sont plus les usagers à "coque automobile" ⁸ qui font la loi », et qui s'isolent dans leur habitacle, une autre ambiance est possible engendrant de nouveaux usages et de nouvelles relations, grâce aux plantations, aux espaces de repos, aux jeux et aussi aux fêtes et animations, aux repas de quartier, etc.

La promenade, la flânerie sont encouragées pour découvrir le quartier sans se limiter à son « strict » lieu de vie, d'autant plus si des raccourcis existent entre les îlots, pour rallier d'autres quartier. Le regard sur le quartier, son histoire, les différentes époques de construction, y compris récentes, permet d'apprécier, respecter, avoir envie de valoriser son environnement proche : une traduction d'un « bien commun ».

Les rencontres avec les voisins, les autres usagers, sont facilitées et participent ainsi à l'animation du quartier. Et les habitants sont plus enclins à participer à des réflexions collectives pour améliorer l'espace, à

des projets pour réaménager les rues du quartier, organiser des rues aux enfants, tester des aménagements provisoires avant leur adoption.

Le rééquilibrage du partage de l'espace permet de renforcer la végétalisation, en plantant et en désimperméabilisant, en réintroduisant la présence de l'eau (noues, fontaines, etc.) afin d'apporter plus de nature en ville. Et cet enjeu majeur répond aux aspirations des citoyens, contribue à rafraîchir les villes et participe à l'adaptation au changement climatique.

⁸ Selon l'expression de Sonia Lavadinho, géographe et anthropologue urbaine, fondatrice du cabinet de prospective urbaine Be Fluides et auteure de La ville relationnelle avec Yves Winkin et Pascal Lebrun-Cordier.

Quelques données :

1. L'arbre couplé à la désimperméabilisation des sols peut permettre la rétention dans le sol de 25 % des eaux pluviales.
2. L'emploi judicieux d'arbres d'ombrage permet de réduire localement la température urbaine de 3 à 5 °C et de 50 % à 60 % la consommation énergétique pour la climatisation.
3. Des études montrent l'efficacité du couvert végétal pour réduire la pollution atmosphérique.
4. Une différence de plus de 10 °C peut exister entre une façade ensoleillée et la même façade ombragée.

Par ailleurs, au-delà des effets démontrés sur le rafraîchissement urbain, la « ville nature » est le modèle de ville idéale plébiscité par les Français, loin devant celui de la ville connectée et de la ville diffuse selon une enquête menée par Chronos et l'Obsoco (2017) et confirmé par des études et enquêtes plus récentes. En outre, 85 % des Français considèrent la proximité avec un espace vert comme un critère important au moment de choisir leur lieu d'habitation.

Ainsi un quartier apaisé qui encourage, incite, donne envie de marcher ou de pédaler, permet de minimiser l'empreinte environnementale collective et constitue le quartier d'avenir de la ville durable.



Photo : Martin Langinieux

◆ Comment faire ? Exemples et ressources

L'entrée par les déplacements scolaires et plus généralement par la place de l'enfant dans le quartier et dans la ville constitue une formidable occasion de repenser l'espace public et de rendre la ville plus accueillante, hospitalière, vivante, durable pour tous.

Mais il faut aussi garder à l'esprit que nous sommes dans une société vieillissante et que le manque d'activité physique a des conséquences graves pour nos aînés. Lorsqu'une personne qui a des difficultés à se déplacer a peur de marcher dans la rue parce qu'elle ne trouve pas les conditions de confort et de sécurité suffisantes, elle ne se déplace plus : sa santé physique mais aussi mentale se dégradent rapidement. Ces personnes se désocialisent et peuvent être victimes de troubles mentaux.

La prise en compte des modes actifs et tout particulièrement de la marche réoriente un aménagement souvent centré sur la voirie comme support de déplacement vers une fabrique des espaces publics plus polyvalents, accessibles, favorables aux relations sociales, sûrs, évolutifs, propices également aux dimensions sensorielles et à la nature en ville.

Réduire le trafic automobile, notamment le trafic de transit, ne signifie pas d'aller vers

une ville sans voiture. Il s'agit de distinguer la « voiture utile » (urgences médicales, handicap, entreprises de bâtiment, de travaux publics, de déménagement, etc.) de la voiture qui peut être remplacée par un autre mode de déplacement vertueux, marche, vélo, vélo cargo, transports collectifs.

Condition nécessaire : agir sur le trafic de transit pour le dissuader

Modes d'actions :

1. Beaucoup d'observation du terrain, des usages, des différentes temporalités, des potentialités, etc.
2. De l'expérimentation avec ces évaluations, de multiples petites actions efficaces plutôt que des transformations concentrées et onéreuses.
3. Une large implication des habitants et des usagers (visiteurs des commerces, salariés des entreprises présentes sur le quartier, etc.) à l'élaboration des projets.
4. Des évaluations de la circulation et de la présence piétonne avant et après.
5. des possibilités annoncées de retour sur l'ouvrage en cas d'évolution du contexte ou d'éléments de diagnostic incomplets.



RESSOURCES :

- **A pied d'œuvre : mettre les piétons au cœur de la fabrique des espaces publics**, guide Ademe pour aider l'action dans les différentes étapes d'une politique de fabrique des espaces publics depuis la conduite de projet aux outils opérationnels en passant par la vision stratégique, à lire sur <https://librairie.ademe.fr>
- **La rue commune**, guide qui aborde les outils techniques concernant l'eau et le végétal, 2023, à lire sur <https://www.ruecommune.com>
- **Comment va ma rue ?**, ou comment regarder autrement sa rue, une démarche sensible et collective, présentation de Denis Moreau et Margot Chignac (2016), à lire sur <https://www.ruedelavenir.com/>
- **La ville relationnelle**, Sonia Lavadinho, Pascal Le Brun-Cordier, Yves Winkin, éditions Bfluid.
- **La ville stationnaire**, comment mettre fin à l'étalement urbain ? Philippe Bihoux, Stéphanie Jeantet, Clémence De Selva, éditions Actes Sud, 2022.
- **Réinventer la ville avec l'écologie**, groupe sur l'urbanisme écologique, éditions Apogée, mars 2022.
- **Bouger autrement au quotidien**, guide Ademe, janvier 2023.
- **Guide ISadOrA**, une démarche d'accompagnement à l'intégration de la santé dans les opérations d'aménagement urbain, à lire sur <https://librairie.ademe.fr>
- **Rafaîchir les villes, des solutions variées**, recueil, Ademe, 2021, à lire sur <https://librairie.ademe.fr>
- **Écomobilité et Écoquartier : construire un projet durable**, guide, France Nature Environnement, à lire sur <https://fne.asso.fr>
- **Rue de l'Avenir**, site internet, <https://www.ruedelavenir.com>
- **Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables**, site internet, <https://villes-cyclables.org/>



www.ruedelavenir.com

Association française
militante depuis 1988

Membre fondateur :

- ◆ Campagne Ville apaisée, quartiers à vivre
- ◆ Collectif Rues aux enfants
- ◆ Collectif Place aux piétons
- ◆ Réseau RUES (Belgique, France, Italie, Luxembourg, Québec, Suisse)

