Pollution de l'air : un constat alarmant

Les transports sont la principale source d'émission de polluants atmosphériques en ville.

Une année de vie perdue en moyenne par chaque européen à cause de la pollution de l'air.

Chaque année, on estime que les particules sont à elles seules à l'origine de 42 000 décès prématurés en France.

En octobre 2013, la pollution a été classée comme cancérigène certain pour l'homme par l'OMS.

Un automobiliste français émet chaque année en moyenne 2,5 fois le poids de sa voiture en dioxyde de carbone (CO_2) et la moitié de son propre poids en polluants divers.

Doit-on vraiment en arriver là ?

espacepiéton.org

Marcher pour respirer mieux

Aujourd'hui 26 % des émissions de gaz à effet de serre, en France, sont dues aux transports.

La marche à pied est le mode de déplacement qui expose le moins à la pollution atmosphérique

Il faut 1/4 d'heure pour faire 1 km à pied

En ville, 1/4 des trajets en voiture font moins de 1 km

Sur de petites distances, la marche concurrence les transports motorisés.

En effet un moteur froid pollue davantage et s'use plus vite.
Alors que le temps total de transport est quasi équivalent si on compte le temps de stationnement.

La marche : LE mode de transport universel.

Ne pollue pas, n'émet pas de gaz à effet de serre et reste avec le vélo le mode de transport le plus respectueux de l'environnement.

espacepiéton.org

La longue Histoire de la Marche

Aux origines

La marche, est le mode de déplacement des bipèdes dès l'apparition des premiers hominiens, il y a environ 2 millions d'années. Elle permet une libération des membres avant, permettant progressivement la manipulation d'outils.

Dès lors, la marche n'est plus seulement un moyen de déplacement, mais permet à l'homme de projeter son action.

Elle accompagne l'évolution de l'espèce humaine en créant les conditions d'un développement de ses facultés intellectuelles.

Premiers Hommes

La marche est l'un des premiers garants de la survie de notre espèce. Pour quérir sa nourriture, nos ancêtres marchaient probablement 10 à 20 km par jour.
Notre patrimoine génétique s'est façonné depuis plusieurs millions d'années pour résister à un environnement hostile avec un accès limité à la nourriture.
Ainsi le capital génétique de l'homme le conduit à économiser son énergie et à stocker les réserves sous forme de graisses pour survivre en cas de pénurie.

Sédentarité : mode de vie caractérisé par une fréquence faible, voire nulle, des déplacements.

Activité physique : Tout mouvement de la vie quotidienne produit par la contraction des muscles, augmentant la dépense d'énergie.

Vers la sédentarisation

Homme citadin

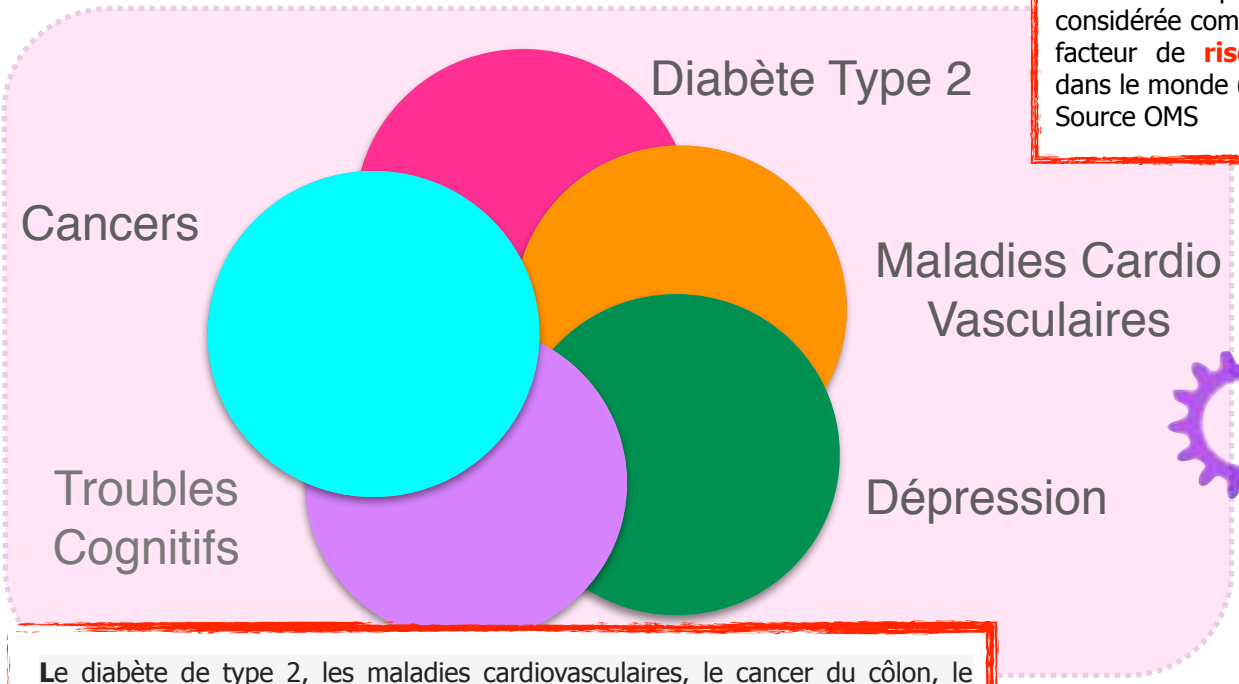
Face au changement radical et brutal de nos conditions de vie : déplacements motorisés et fastfood notre patrimoine génétique n'a pas le temps de s'adapter.
L' association des déplacements «passifs» et de l'abondance de la nourriture entraîne une explosion de maladies : obésité, maladies cardio-vasculaires, diabètes, dépression...
70% des problèmes de santé sont liés à nos comportements (OMS - 2004)

espacepiéton.org

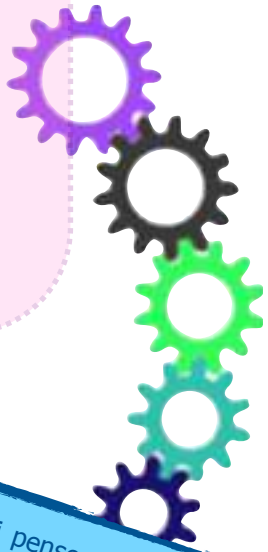
Activité Physique et Santé

La **sédentarité** (manque d'activité physique) est considérée comme le quatrième facteur de **risque de décès** dans le monde (6%).
Source OMS

OMS



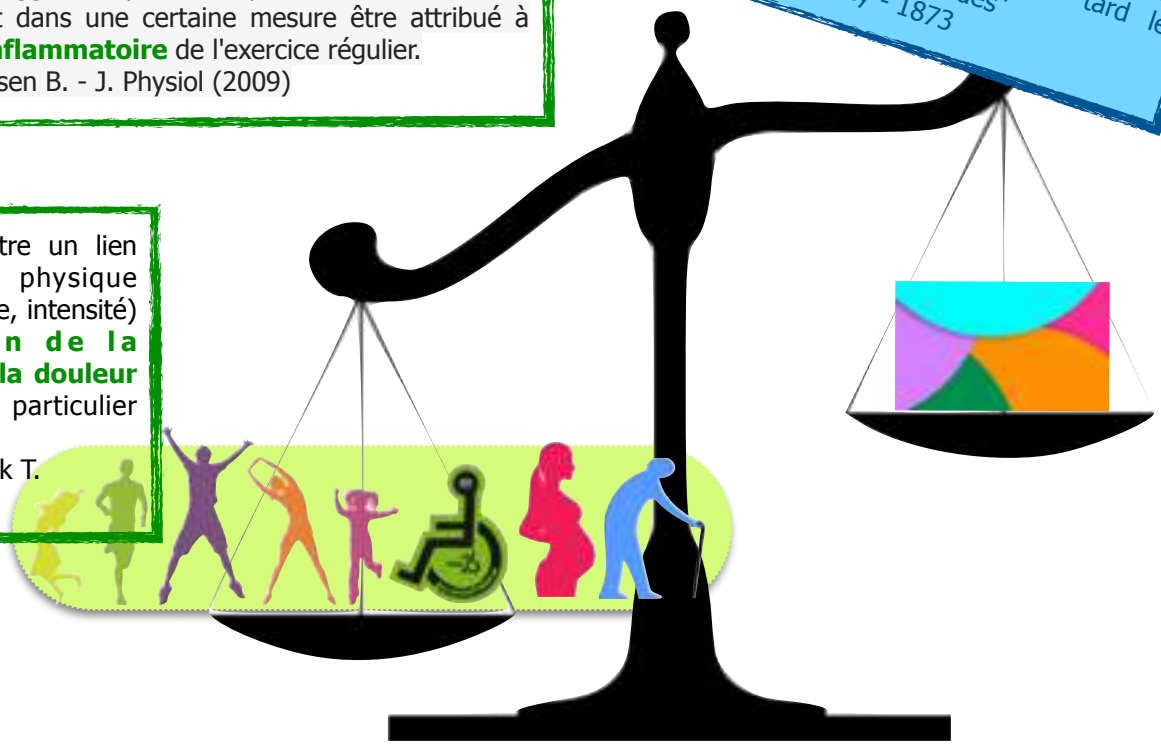
Le diabète de type 2, les maladies cardiovasculaires, le cancer du côlon, le cancer du sein, les troubles cognitifs et la dépression constituent un groupe de **maladies de l'inactivité physique**.
Source: Pedersen B. - J. Physiol (2009)



"**C**eux qui pensent qu'ils n'ont pas **le temps** de pratiquer un exercice physique, auront tôt ou tard le temps d'être malades"
Ed. Stanley - 1873

Les preuves suggèrent que l'effet protecteur de l'exercice physique peut dans une certaine mesure être attribué à l'**effet anti-inflammatoire** de l'exercice régulier.
Source: Pedersen B. - J. Physiol (2009)

Une étude montre un lien entre exercice physique (fréquence, durée, intensité) et **réduction de la prévalence de la douleur chronique** en particulier chez les femmes
Source: Landmark T. Pain (2013)



Une étude réalisée en 2007 chez 250 000 personnes, montre qu'une **activité physique** d'intensité modérée (au moins 20 minutes 3 fois par semaine) ou élevée (au moins 3 heures par semaine) entraîne une **réduction du risque de mortalité** de l'ordre de 30 %.
Source INSERM - Activité physique (Mars 2009)

Inserm

© Ph. Rault - Espace Piéton

10 000 pas par jour, 30 minutes d'activité physique, c'est possible ! … et cela peut devenir un plaisir !

Conserver une activité physique régulière quel que soit l'âge permet de garder ou de «refabriquer» une bonne masse musculaire.

30 minutes d'activité physique quotidienne, fractionnées ou non par périodes de 10mn.

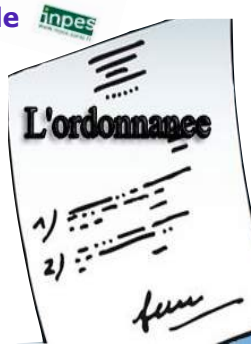
Pour les jeunes, conserver une activité physique minimum de **60 minutes par jour** et limiter le temps consacré aux occupations sédentaires (télévision, vidéo, ordinateur, internet…)
Le niveau total d'activité physique et sportive des jeunes a diminué de près de 40 % en quelques décennies contribuant à l'augmentation de l'obésité chez les enfants et les adolescents. Les heures d'EPS ne suffisent plus à compenser la diminution de l'activité physique de la vie quotidienne.
ICAPS : Une stratégie d'interventions auprès des jeunes collégiens du Bas Rhin, de leur famille, des enseignants, reconnue comme efficace par l'OMS en 2009.
http://www.inpes.sante.fr/CFESBases/catalogue/pdf/1347.pdf

Une astuce pour bouger : utilisation d'un podomètre
« On ne s'en rend pas toujours compte, mais on se dépense beaucoup avec les gestes de la vie courante. Avec quelques astuces, on peut maximiser son activité physique en douceur, cela devient même un jeu »
Source : Edson Vanz

Chez les seniors aussi , l'exercice physique
- augmente la force musculaire
- améliore l'équilibre et la coordination
- diminue le risque de chute
- lutte contre le mal de dos
- améliore la fonction cardiaque et respiratoire
- améliore la qualité du sommeil et redonne du tonus

http://www.inpes.sante.fr/CFESBases/catalogue/pdf/

«L'activité physique est aussi importante que l'alimentation et le traitement médical pour l'équilibre de votre diabète et votre qualité de vie» (INPES)
L'Assurance Maladie a développé SOPHIA, service d'accompagnement pour mieux vivre avec un diabète : des bulletins d'information et des infirmières interviennent pour «coacher» les patients dans leurs efforts sur l'alimentation, l'exercice physique et l'observance de leur traitement.
www.ameli-sophia.frwww.ameli-sophia.fr



Quelques trucs pour augmenter son score au podomètre
- se déplacer à pied le plus souvent possible
- marcher pour se rendre au travail ou chez le boulanger de son quartier
- descendre un arrêt de bus avant la destination ou garer sa voiture loin de la destination
- préférer les escaliers aux ascenseurs
- éviter de rester assis pendant des périodes prolongées, surtout lors des séances télé
- jardiner sans modération ou promener son chien (si vous en avez un!)

Astuce : être positif
Ne pas se dire : « Je devrais faire de l'exercice », mais plutôt : « Il serait bien que je fasse une promenade à pied aujourd'hui parce que j'aurais la chance de prendre l'air ».

espacepiéton.org

La traversée des piétons : des écarts entre les règles et les usages

Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton
✓ s'engageant régulièrement dans la traversée de la chaussée
✓ ou manifestant clairement son intention de le faire

Qu'entend-on par régulièrement ?

Cela veut dire que le piéton doit tenir compte de la visibilité, de la vitesse et de la distance des véhicules qui approchent et ne doit pas traverser si les véhicules sont trop proches ou trop rapides pour pouvoir s'arrêter.

Au besoin en s'arrêtant ?

Cela veut dire que tout conducteur qui voit à une distance qui lui permet de s'arrêter un piéton qui traverse ou s'apprête à le faire doit le laisser passer.

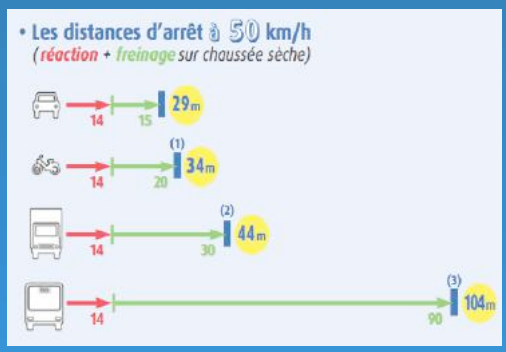
Et les passages piétons ?

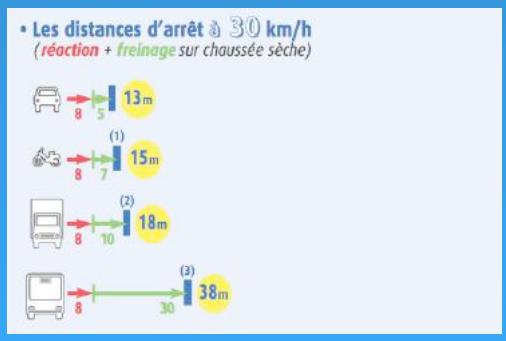
Le code stipule que s'il existe un passage piéton à moins de 50 mètres, les piétons sont tenus de l'emprunter quitte à devoir rallonger leur parcours.

Cette règle du code est aisée à comprendre et à suivre sur les grands axes rapides ou le passage piéton est souvent muni d'un refuge et la traversée hors passage dangereuse.

Dans les petites rues et dans les zones 30, la vitesse réduite facilite naturellement la traversée des piétons en tout point de la chaussée au gré de ses besoins. Les passages piétons sont inutiles.

La diminution de la vitesse joue sur la réactivité du conducteur et sur les capacités techniques de freinage du véhicule





espacepiéton.org

Vers des villes à 30 km/h

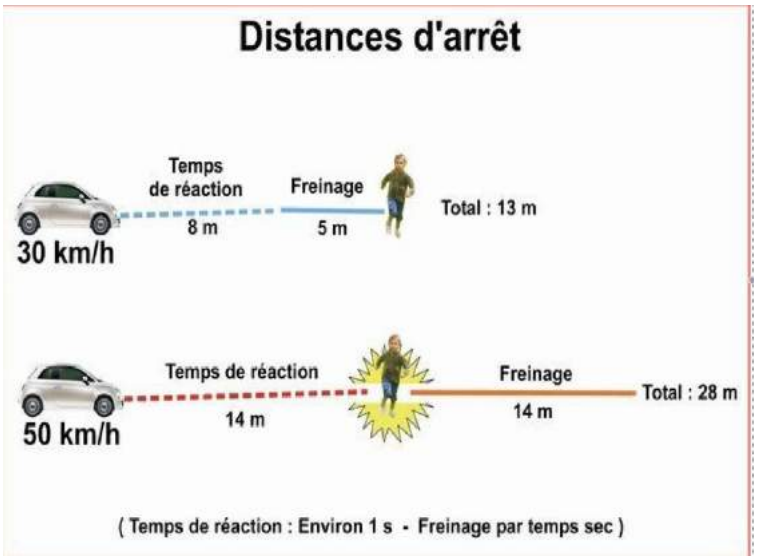
Sécurité

La zone 30 va permettre une cohabitation sécurisée entre automobiliste et piéton car:

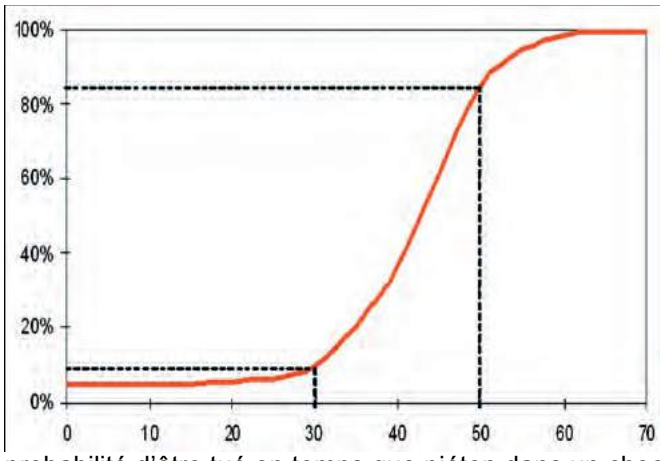
Piéton et conducteur se voient mieux et s'adaptent l'un à l'autre : plus on roule vite, plus le champ visuel est étroit et moins on prête attention aux abords de la chaussée et aux piétons.

La distance d'arrêt est **bien plus courte** à 30 km/h

Le **risque pour un piéton,** en cas d'accident,
n'est pas linéaire : il **augmente de façon exponentielle en fonction de la vitesse**.



S'il est renversé par une voiture qui roule a 50 km/h,
le taux de probabilité qu'il soit tué est de 70%.
Il n'est que de 10% avec une vitesse de 30 km/h.



probabilité d'être tué en temps que piéton dans un choc selon la vitesse du véhicule

Fluidité

Baisser la vitesse à 30km/h réduit la capacité d'écoulement du trafic de 10% seulement.

Au sein d'une agglomération 80 à 90% du réseau urbain sont des voies de desserte qui peuvent être traitées en zone 30.
Le reste, essentiellement les voies artérielles, ont pour vocation de rester à 50 km/h.

La marche et l'espace urbain

A chaque époque de l'histoire urbaine européenne, les villes se sont étendues en fonction du mode de déplacement le plus courant : celui qui permet de les traverser en une heure, hors encombrements. La vitesse des véhicules motorisés serait donc la principale cause de l'étalement urbain et, simultanément, de la création des voiries qui l'accompagne.

Dans le même temps, cette consommation accrue d'espace, provoquée par l'automobile s'est faite au détriment des modes actifs alternatifs en rendant bruyants, désagréables, plus longs et plus dangereux, les déplacements à pied et à vélo.

La mobilité motorisée a marginalisé les déplacements à pied.

La pression du trafic a provoqué une prise de conscience, dès les années 70-80, mais ce sont surtout les centres ville qui ont bénéficié des nouveaux plans de circulation : rocades, centres piétonniers, développement des transports en commun, plans de stationnements.

Or la ville n'est pas seulement un espace de circulation, elle devrait être d'abord un lieu de vie que l'on habite, où on travaille, que l'on visite, qui favorise la rencontre et la discussion.

Photos extraites du Rennais : numéro spécial - Plan de circulation - 1er trimestre 1979

La marche n'est pas seulement un déplacement à pied, c'est aussi une activité en soi..

Le marcheur qui parcourt l'espace public ou qui flâne à la rencontre d'autres marcheurs garantit l'attrait, la convivialité, le dynamisme d'une ville.

Cela implique que tous les décideurs de l'aménagement urbain (élus, urbanistes, architectes, ingénieurs, sociologues etc….) mettent la marche au centre de leurs réflexions.

La marche et l'espace public

« Nous devons défendre la liberté de l'Espace public avec la même détermination que la liberté d'expression »

Richard Rogers, architecte-urbaniste

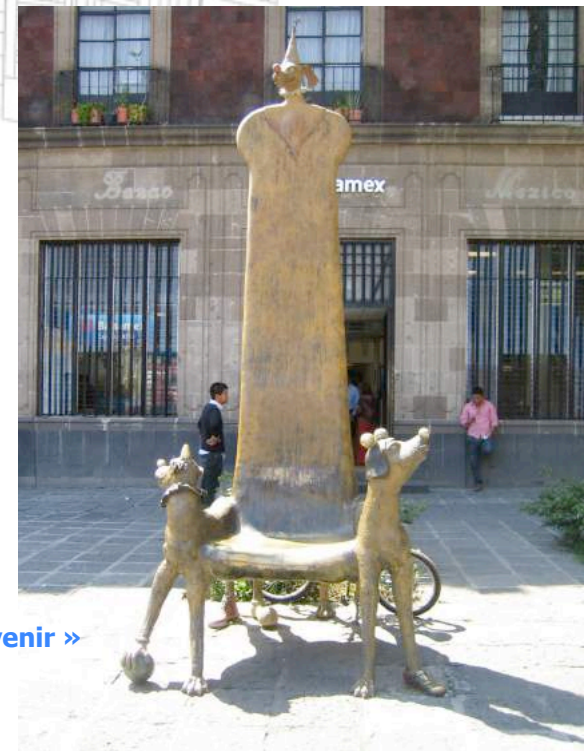
On constate la captation de l'espace public par l'espace privé : panneaux publicitaires, terrasses de café par exemple. Les piétons en veine d'échange sont contraints de devenir clients pour pouvoir s'asseoir car les bancs publics tendent à disparaître. Ils sont accusés d'attirer les usages bruyants (les SDF, les jeunes) alors qu'ils sont indispensables aux personnes à mobilité réduite et aux usagers fragiles. Les personnes âgées, par exemple, ont besoin de fractionner leurs trajets.

Photo de Erique : Berlin

Banc public.... Banc public....

S'asseoir : un luxe? une débauche? une pause? une manifestation? un plaisir?

Les bancs favorisent la présence humaine dans l'espace public. Ils contribuent à la convivialité et donc à la sécurité urbaine.
Ils créent du lien social et une identité urbaine.
Ils sont source de créativité.



Quelques exemples de bancs photographiés à Mexico par Anne Faure, présidente de l'association « La rue de l'Avenir »

Vers la Marche plaisir en ville

Il fut un temps où l'on ne dissertait pas sur la marche, on marchait …

Aujourd'hui, la question de la marche anime de nombreux colloques sur le front des politiques urbaines. Questionner nos mobilités implique aussi d'interroger nos visions de la cohésion sociale, de la santé et du bien-être : comment cohabiter, comment partager l'espace, comment synchroniser nos activités, comment faire in fine pour vivre ensemble ?

Les changements de comportement en matière de mobilité ne se feront massivement que sur le principe du plaisir. La marche « fonctionnelle » pour devenir plaisir nécessite un soin du parcours apportant des surprises, des animations variées, des vibrations avec l'histoire, l'architecture …

La conception de la ville « marchable » résulte de la volonté commune des élus, des habitants et des services techniques d'accorder une place centrale au piéton dans l'espace urbain.

La ville de **Strasbourg** est passée du discours aux actes :

Son Conseil municipal a voté à l'unanimité le 23 janvier 2012 la réalisation d'un plan piéton de 2012 à 2020. Ce document général assure la cohérence des actions dans l'espace et dans le temps. Il repose sur 10 actions parmi lesquelles :

- ✓ promouvoir la marche en diffusant des cartes de la ville exprimée en « temps-piéton »
- ✓ viser un minimum de 50% de l'espace-rue pour les piétons ;
- ✓ résorber les discontinuités des cheminements ;
- ✓ réserver 1% du budget des grands projets de transport collectif pour l'amélioration de la déserte piétonne de chaque nouvelle station surprises, des animations variées, des vibrations avec l'histoire, l'architecture …

Le paysage urbain influe sur notre envie de marcher.

«Marche» et «déplacement à pied», sont souvent confondus. Les leviers d'action sont différents et complémentaires. L'amélioration du confort de la marche en ville doit s'attacher au **plaisir** et à la **sécurité**. Elle doit développer des espaces destinés à la promenade, mais aussi sécuriser les espaces de déplacement où qu'ils soient dans la ville.

Exemple à Rennes, de la gare au centre commercial du Colombier : 2 façons d'y arriver à quelques mètres de distance. Le plaisir et la sécurité différent.

Le chemin du foyer logement au centre est sécurisé

Se rendre du foyer logement à la Poste en passant par le centre, c'est désormais possible, en toute sécurité, pour les résidents du Clos-Breton.

Jeudi matin, le maire, Yannick Launay, et des membres du Cias (Centre communal d'action sociale) ont inauguré le cheminement sécurisé, réalisé par les services techniques. Les résidents vont récouvrer une liberté de plus et Fleurtuit va y gagner en mixité.

Potelets, bateaux, cheminement, le parcours est désormais sécurisé pour les résidents.

Ouest France été 2014

espacepiéton.org

La Ville qui ne marche pas sur la tête est celle des distances courtes

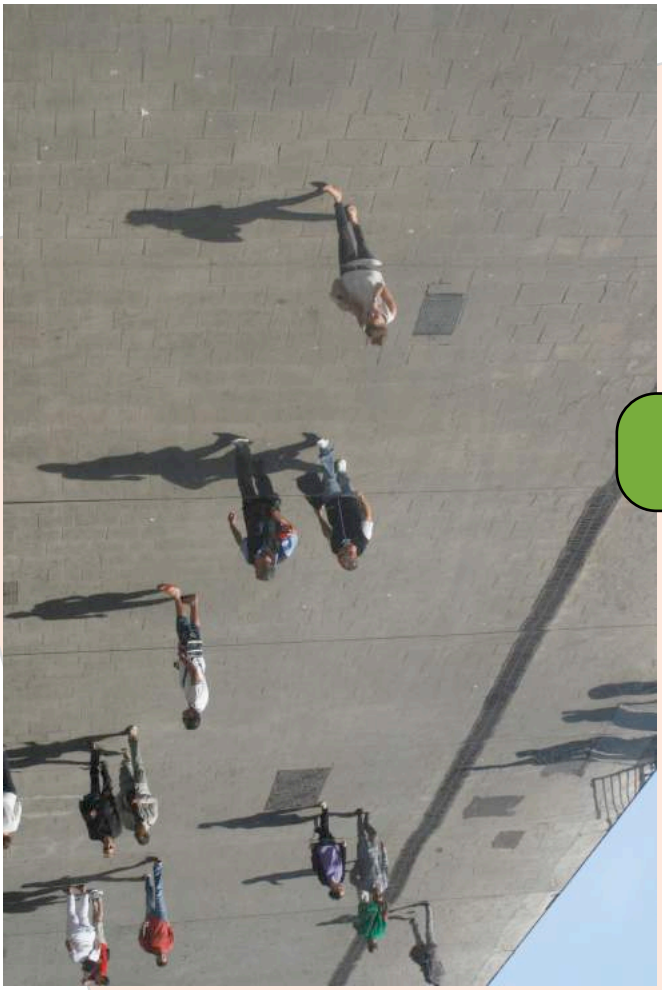


Photo de Eric ,Marseille mai 2014

La ville doit être : compacte, accessible, perméable, apaisée, multifonctionnelle

Ville apaisée

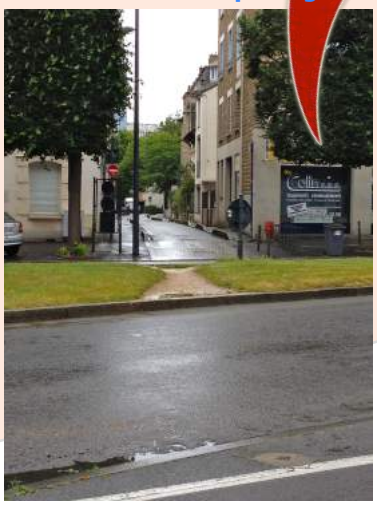
Désigne un modèle urbanistique où la rue serait « modérée, habitée et civique ». L'expression désigne la modération des flux automobiles, qui permettrait l'habitation de l'espace public par les piétons et les cyclistes. Ils pourraient ainsi recouvrer une citoyenneté longtemps mise à mal. Elle implique la limitation générale des vitesses dans un cadre cohérent et compréhensible par tous les usagers.

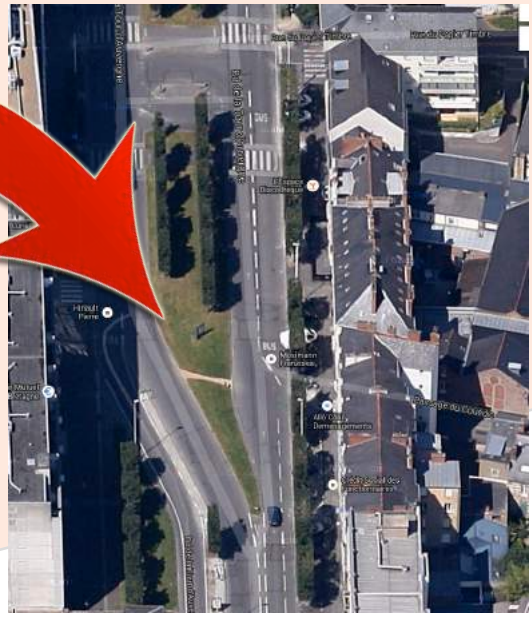
Zone de rencontre à Metz - 2012

Ligne de désir

Trajectoire la plus courte ou la plus fonctionnelle, «choisie» par les piétons eux-mêmes, indépendamment des infrastructures prévues pour eux.

Exemple à Rennes : la trace sur le boulevard de la Tour d'Auvergne en face de la rue Couedic à 40 m d'un passage piéton





Vue Google map 2014

espacepiéton.org

Marcher
une incitation au rêve et à la poésie...

Moi, j'préfère la marche à pied
- Henri Salvador -

Moi, j'voudrais m'offrir une gross' voiture
Rouge et verte avec des ailes chromées
Pour me pavaner dans la nature
- Moi, j'préfère la marche à pied

Une bagnole pleine de trucs mécaniques
Une tirette pour le whisky glacé
Un bouton pour le beefsteak pomme-frites
- Moi, j'préfère la marche à pied

....

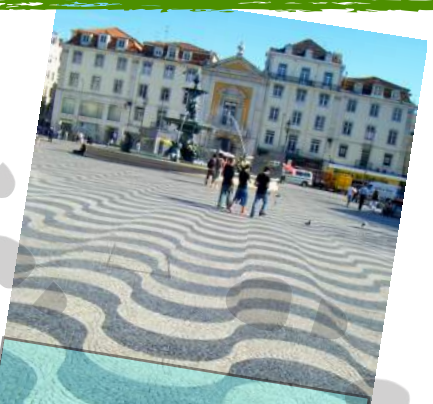
On irait faire du trois cents à l'heure
Sur des routes champêtres et parfumées
Paris-Lyon en un peu plus d'une heure
- Moi, j'préfère la marche à pied

Ma voiture vient de faire des merveilles
J'ai séduit la plus jolie poupée
On va vivre une nuit sans pareille
- Oh, ça vaut pas la marche à pied !

Je la vois déjà dans ma p'tite chambre
Avec un élan extra léger
Ses grands yeux et sa peau couleur d'ange
- Ben, tu connais pas la marche à pied !

...

On s'adore, ça y est c'est pour la vie
Ma chérie, puis-je vous proposer
De passer une heure
à la mairie
{- A la réflexion, j' crois que j' préfère la marche à pied}
- Oh, j' te l'avais bien dit !



«Qui marche assurément n'a point peur de tomber»

Pierre Corneille(1606-1684)
Polyeucte, II, 6 - 1642

Mon pas cherche ton pas et le presse et le suit !"

Victor Hugo ; Œuvre : Hernani, I, 4, 1830.

« A une passante»

La rue assourdissante autour de moi hurlait.
Longue, mince, en grand deuil, douleur majestueuse,
Une femme passa, d'une main fastueuse
Soulevant, balançant le feston et l'ourlet ;

Agile et noble, avec sa jambe de statue.
Moi, je buvais, crispé comme un extravagant,
Dans son œil, ciel livide où germe l'ouragan,
La douceur qui fascine et le plaisir qui tue.

Charles Baudelaire - Les fleurs du Mal

La chorégraphie du piéton

En juin 2013, Anne participait à la performance des Veilleurs de Rennes. Voici ses impressions.

« 6 heures. Je démarre ma veille, après je n'ai plus d'heure, le temps est rythmé par le réveil de Rennes, très lent. Quelques bus, les lumières vives des feux tricolores, puis un piéton, deux, trois. D'où apparaissent –ils ? Où vont-ils ? Je m'attache à leurs pas élastiques ou pressés, chaussures claires ou foncées. Pas rythmé qui donne parfois l'impression de jouets mécaniques. Mais souvent le pas est dansé, accompagné du balancement ou non des bras ou d'un bras, l'autre tractant une valise ou tenant une sacoche. Le piéton du matin va au travail ou prendre le train.
Les piétons tracent une diagonale sur la place. Ils font fi des ronds qui y sont dessinés. Ils animent peu à peu la ville, les cyclistes aussi. Ils attirent mon regard plus que les immeubles, les grues, les voitures, les clochers qui deviennent décor, « leur décor ».
Rennes est sage ce matin. Pas de soleil mais le jour est bien levé.
Bonne journée Rennes! J'ai eu beaucoup de plaisir à assister à ton réveil.»

espacepiéton.org

À la démarche, on reconnaît la déesse."
Virgile Œuvre : L'Énéide - Ier s. av. J.-C.