

Zeitschrift:	Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat
Herausgeber:	Société de communication de l'habitat social
Band:	81 (2009)
Heft:	1
Artikel:	L'urbanisme peut-il faire marcher?
Autor:	Quincerot, Richard / Weil, Marcos
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-144885

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

L'urbanisme peut-il nous faire marcher?

Des médecins avaient depuis longtemps établi des corrélations certaines entre vie urbaine, poids des populations et morbidité. Mais à partir de l'an 2000, le thème sort des facultés pour connaître une expansion impressionnante. En mai 2004, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) lance une «Stratégie mondiale pour l'alimentation, les activités physiques et la santé», qui réunit tous les ingrédients d'une alerte planétaire. Un article d'Anna Lietti titré «Bourrelots: la guerre est déclarée» [Lietti, 2004] la résume en trois temps. Premier temps, bombardement de chiffres tirant la sonnette d'alarme: «Le taux d'obésité a doublé, voire triplé en 20 ans aux États-Unis ou en Grande-Bretagne, explique l'OMS, multipliant les risques des maladies associées, à commencer par l'hypertension et le diabète de type 2». Deuxième temps, incidences sur les finances publiques et culpabilisation du citoyen: «C'est le gras qui inquiète, et dont on commence à calculer le prix: 1 à 3 milliards de francs par an, selon l'Office fédéral de la santé publique (OFSP), qui parle clairement via ses campagnes: en adoptant une meilleure hygiène de vie, on se fait du bien, mais on fait également preuve de civisme, puisqu'on contribue à réduire les coûts de la santé». Et la journaliste enchaîne: «Sinon, le jour où l'on paiera son assurance au kilo est proche (...) La gourmandise est un comportement à risques, les gros n'ont qu'à assumer». Troisième temps, campagnes de communication: chacun est incité à surveiller son poids, à manger 5 fruits ou légumes par jour, à faire au moins 30 minutes d'exercice par jour, à renoncer à sa voiture au profit du vélo et de la marche à pied, etc. A. Lietti conclut en émettant quelques doutes sur la capacité d'une «culpabilité pondérale diffuse» ou d'un «racisme anti-gros» à faire bouger les populations.

Urbanisme: la ville n'est pas un patient

De fait, la prescription des médecins (30 minutes d'activité physique par jour) bute contre un problème de gouvernance. Comment amener les populations à s'exécuter? Divers leviers d'action sont imaginés (la loi, la persuasion, la dénonciation, le calcul économique), sans grand succès, jusqu'à en arriver à l'urbanisme. Or le raisonnement pêche à la base: la ville peut bien être scientifiquement établie comme un «facteur» de santé, cela n'en fait pas pour autant une «cause» ni un «levier d'action». Une ville n'est pas un patient ni un instrument, mais un milieu spatial et social, acteur de son évolution. Chercher à la discipliner a toujours créé des effets imprévus: on peut tout au plus faciliter et orienter les mécanismes d'adaptation qui, traditionnellement, lui permettent de bouger.

Trois échelons d'adaptation urbaine à débloquer

C'est loin d'être gagné d'avance! Aux trois échelons où l'urbanisme pourrait produire un environnement

moins pathogène, les mécanismes d'évolution urbaine semblent grippés.

A l'échelon du territoire, il est clair que l'étalement urbain ne favorise pas la marche à pied. Pour inverser la tendance, il faut non seulement le dire, mais agir sur les moteurs de la dispersion. Le plus évident est la mobilité à faible coût par l'automobile: la hausse du prix de l'essence risque de changer la donne. Un autre est la crise du logement, qui chasse les ménages loin des centres et les condamne à l'immobilité résidentielle. Un troisième est l'éloignement des lieux d'habitat et d'emploi, qui font l'objet de politiques trop souvent découplées: une taxation des entreprises récompensant la proximité résidentielle de leur main-d'œuvre [Marc Wiel 2007: 162s] pourrait les rapprocher.

A l'échelon des quartiers, il y a beaucoup à faire pour reconstruire une «ville des proximités» favorable à la santé. Il faut rééquilibrer la concurrence entre centres et banlieues: arrêter l'expansion du grand commerce en périphérie, qui développe des modes de consommation dépendant de l'automobile



Mieux vaut faire évoluer les modes de vie que de transformer les trottoirs en fitness.

[Mangin et Renoir, 2005]; corriger la fiscalité locale qui avantage les communes périurbaines; et conduire des actions foncières publiques pour offrir des terrains à bon marché en ville. Et il faut réformer la gestion urbaine: ne pas ajouter des équipements de santé sur des trottoirs de plus en plus encombrés (photo 2), mais renouer avec la «composition urbaine», l'art de «poser ensemble» de nombreuses présences, de faire cohabiter le multiple, qui est l'atout spécifique des villes.

De même, l'échelon des immeubles a peu de chances de s'améliorer si l'on n'intervient pas sur les mécanismes de leur production. Soumis à des règlements de plus en plus nombreux, les constructeurs n'ont souvent pas d'autre ambition que de passer à travers les mailles du contrôle. Ajouter de nouvelles exigences risque de rester sans effet, sinon de rendre les choses encore plus difficiles. Par exemple, on voit mal comment l'objectif sanitaire de permettre aux enfants de jouer en bas de leur immeuble pourrait être concilié avec la logique calamiteuse qui produit les pieds d'immeubles tels que nous les connaissons (containers, motos, bacs à cailloux, voitures, etc.). Pour mieux faire, il faut ne pas alourdir l'addition des logiques sectorielles, mais refondre en profondeur les normes



Fitness oui, monter quelques marches non!

de coexistence des immeubles, des réseaux et des vides qui font la ville.

Pour relever le défi de l'épidémie de surpoids, plus efficacement que celui de l'environnement, il va falloir convaincre les autorités politiques de réformer en profondeur les modes de production urbaine. Pour y parvenir, médecins, nous avons besoin de vous!

Texte: **Richard Quincerot**
(Permis de construire)
et **Marcos Weil**
(Urbaplan), urbanistes

Cet article est une version résumée d'un article publié sous le même titre par la revue Urbia n° 7, Université de Lausanne, décembre 2008, pp. 9-29

Ouvrages cités

Kayser B. (2008), MD, PhD, Institut des sciences du mouvement et de la médecine du sport, Université de Genève, «La santé en marchant?», Urbanisme n° 359, mars-avril 2008, pp. 55-56.

Liotti A. (2004), «Bourrelets: la guerre totale est déclarée», Le Temps, 15 mai 2004, p. 2.

Mangin D. et Renoir Ph., «De la maison à l'autoroute, parallèles européens», in Grillet-Aubert Anne et Guth Sabine (dir.), Déplacements. Architectures du transport: territoires en mutation, Editions Recherches et Ipraus, 2005, pp. 57-76.

Wiel M. (2007), «Pour planifier les villes autrement», L'Harmattan, Paris.

PUBLICITÉ

ENTREPRISE DE CHAPES CHILLEMI & CIE SA

2 bis, rue Saint-Léger
CP 2130

1211 Genève 2

Tél. 022 320 64 22

Fax 022 321 75 23

Natel 079 412 85 15

Email: chillemi.sa@bluewin.ch