

# RUE DE L'AVENIR

INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER

# LE BULLETIN



## LOISIRS DE PROXIMITÉ

**SORTIR, MARCHER, FAIRE DU VÉLO  
À DEUX PAS DE CHEZ SOI**

**S**i les trajets pendulaires constituent une part importante de nos déplacements, notre mobilité est davantage encore incarnée par les activités de loisirs. Face à nos désirs de destinations lointaines, pourquoi ne pas plutôt profiter de passer du bon temps proche de chez soi? Les espaces dans et à proximité de nos quartiers manquent cependant souvent d'attractivité, de sécurité, ou ont tendance à être sous-utilisés.

Ce bulletin, faisant écho à la journée de Mobilité piétonne «Promenades et randonnées – Marcher à deux pas de chez soi» qui s'est déroulée en juin, met en évidence des idées et exemples pour y remédier. Aménager le territoire de manière à réduire les distances entre les équipements et services favorise les déplacements à pied et à vélo, ainsi que la fréquentation des lieux qui nous entourent.

Certaines interventions ponctuelles et rapides, temporaires ou pérennes, permettent d'augmenter l'attractivité d'une rue de quartier et son appropriation. Cela passe aussi par l'encouragement et le développement d'infrastructures piétonnes et cyclables de proximité qui soient

accessibles par toutes et tous et qui améliorent la qualité du séjour.

La marche en tant qu'ingrédient à valoriser; la rue comme salon en plein air; les balades en boucle à vélo proposées aux écoliers et écolières; les promenades accompagnées pour tous les âges: il s'agit d'autant de moyens permettant de répondre à notre besoin simple, mais pourtant essentiel, de se détendre, rencontrer d'autres personnes ou se balader, dès le pas de sa porte. ●

# LES VERTUS DU TERRITOIRE DES COURTES DISTANCES

Sébastien Munafò, directeur filiale Suisse, 6t Bureau de recherche

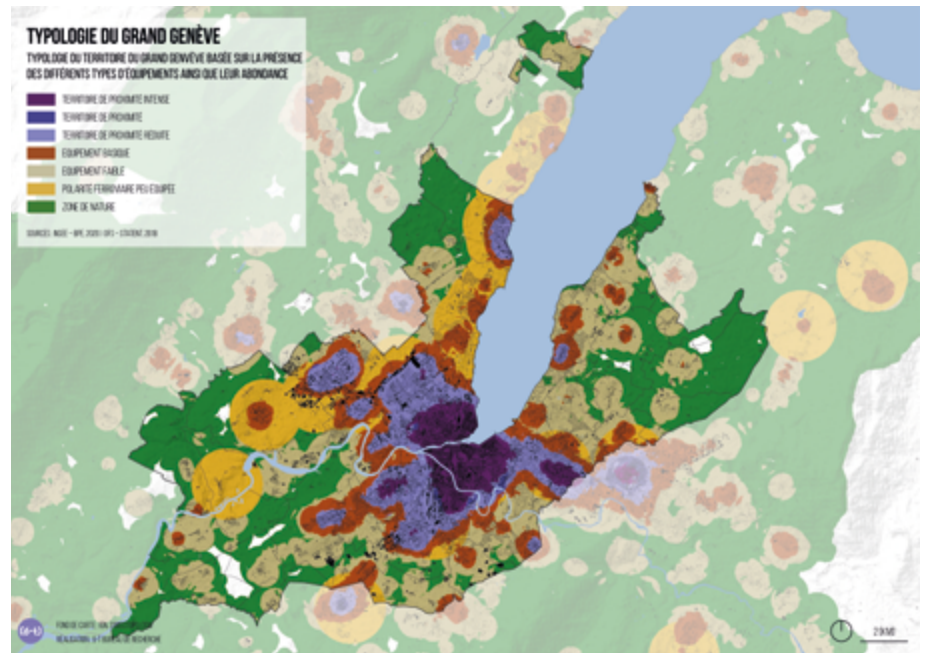
La proximité des équipements et des services est une donnée qui a des impacts très vertueux sur la mobilité. C'est ce qu'a montré une étude menée par le bureau 6t. Cette dernière souligne aussi la place centrale que l'on doit donner à la marche pour la valoriser.

La mobilité relève assez peu des questions de transport et beaucoup plus du territoire. Si le territoire propose tout ce dont les individus ont besoin à proximité, que ce soit pour leurs loisirs ou encore leurs achats, les déplacements s'orienteront quasi mécaniquement vers les modes actifs, voire les transports publics. Ce constat nous a conduits à nous intéresser de près au principe du territoire des courtes distances. Un concept connu et souvent discuté, mais jamais précisément cartographié. Pour le compte du Grand Genève, nous avons monté une recherche originale qui a consisté à

- 1) réaliser une cartographie spécifique de la quantité et la diversité des équipements,
- 2) identifier des types de territoires sous l'angle de l'intensité de la proximité qu'ils présentent et enfin
- 3) montrer en quoi ces types de territoires étaient associés à des comportements de mobilité très différents.

## Un impact carbone 2,4 fois moins élevé lorsque le territoire est bien équipé

Les résultats sont très nets. À revenu équivalent, on enregistre des distances de 4 km par personne et par jour dans les territoires les plus densément équipés contre plus de 10 km dans les zones sans équipement. On y utilise logiquement davantage la marche et les transports publics. Cela débouche sur une corrélation négative très forte entre l'intensité de la proximité des équipements et l'impact environnemental de la mobilité: 4,4[kg équ. CO<sub>2</sub>/pers.] pour le « territoire de proximité intense », contre 10,6 kg dans les



secteurs étalés, soit 2,4 fois plus. La proximité des équipements, en plus de stimuler la mobilité active, apparaît donc comme un levier très puissant de la décarbonation de la mobilité. Un levier bien plus fort que la seule présence d'une offre de transports publics, aussi bonne et performante soit-elle.

## La marche comme ingrédient, pas seulement dans les hypercentres

Cette étude souligne entre autres qu'il existe un enjeu fort à mieux valoriser la proximité partout où elle existe déjà, car elle configure la plus grande partie de nos mobilités qui rappelons-le concerne d'abord les achats et les loisirs quotidiens. Cette valorisation doit clairement passer par des efforts

conséquents pour la marchabilité. Elle doit trouver une place renouvelée non seulement dans les hypercentres, mais aussi dans beaucoup de localités de couronnes ou de bourgs périphériques. Si ces derniers ont la chance d'être aujourd'hui des territoires des courtes distances, le piéton est comme souvent le grand oublié des politiques d'aménagement et de transport. Il s'agit donc de lui donner les moyens d'exploiter pleinement ce potentiel de proximité pour toutes ses activités du quotidien. ●

**TYPOLOGIE D'INTENSITÉ DE L'OFFRE D'ÉQUIPEMENT** dans le Canton de Genève. En violet, les secteurs pouvant être qualifiés de territoires des courtes distances (source: 6t-bureau de recherche).

### RUE DE L'AVENIR

Association indépendante créée en 1981, active en Suisse romande. Plateforme d'information et d'échanges, elle s'adresse particulièrement aux communes, aux bureaux d'études, aux services cantonaux, aux associations spécialisées et aux groupes d'habitants.

### MEMBRES DU COMITÉ

Yves Delacrétaz, Président; Alain Rouiller, vice-président; Caroline Beglinger; Sandra Bonilla De Cazorla; Lucile Develey; Etienne Doyen; Laurent Dutheil; Françoise Lanci-Montant; Flore Maret; Julien Lovey; Valérie Sauter; Dominique von der Mühl; Martin Walther.

### SECRETARIAT

secretariat@rue-avenir.ch  
www.rue-avenir.ch

### PRODUCTION

Graphisme: Marie-Claude Hefti, Genève  
Impression: Pressor, Delémont  
Imprimé sur papier certifié FSC  
Parution: trois numéros par an  
Responsables numéro et édito:  
Flore Maret et Valérie Sauter

### ORGANISMES MEMBRES

ATE Association transport et environnement  
Mobilité piétonne Suisse  
PRO VELO Suisse

### PHOTO COUVERTURE: BORD DU LAC D'ANNEY

Aménagement offrant différentes possibilités de loisir, dont promenade et séjour, course à pied et vélo sur une piste cyclable (source: RdA).

# FACILITER LA PROMENADE : TOUT UN ART !

Matthieu Chenal, géographe indépendant, bureau Variétude

« Bon sang, mais c'est bien sûr ! Comment ne pas y avoir pensé avant ?! »  
Ce constat d'évidence mêlé de surprise et de satisfaction a été exprimé à plusieurs reprises lors de la Journée d'étude de Mobilité piétonne Suisse le 19 juin à Soleure.  
Ne serait-ce que par l'idée d'organiser, pour la première fois, une journée commune avec l'association Suisse Rando.



Les deux organisations qui se dédient à la marche n'avaient encore jamais eu l'occasion de réunir leurs membres. Pourtant, si un randonneur ne planifie pas son excursion de la même manière qu'un piéton allant promener son chien avant d'aller au travail, il emprunte parfois les mêmes tronçons, au centre-ville, en proche banlieue, en bordure de forêt ou de rivière. Il était temps de partager les préoccupations communes des marcheurs et d'identifier les espaces de friction, les conflits avec d'autres usagers, les solutions expérimentées par les deux associations.

## Marcher dans de bonnes conditions

Évidence encore sur le thème de la manifestation, intitulée « Promenades et randonnées – Marcher à deux pas de chez soi » : à quoi bon faire une journée d'étude sur une pratique a priori aussi simple, puisqu'en théorie, il suffit de sortir de sa maison et marcher ? Bouger quotidiennement est essentiel. Mais le faire dans de bonnes conditions, en se sentant libre, en sécurité, et en étant assez proche de la nature ne va pas de soi. Le nombre de participants et de problématiques soulevées, souvent délicates à résoudre, a montré que ce besoin naturel n'était de loin pas satisfait partout.

Flore Maret et Pascal Regli ont bien rappelé les enjeux dans leur publication reprenant le titre de la Journée : « Quels sont les défis en matière de planification et comment

réagir de manière judicieuse face à l'utilisation du sol toujours plus accrue ? Comment gérer les conflits entre l'activité physique, la détente, la nature et le réseau piéton ? » De subtils équilibres sont requis.

## Riche typologie

Il a bien fallu poser quelques définitions de base, grâce à Ladina Koppel, professeure d'aménagement et de planification du paysage à l'IFL de la HES de Rapperswil. Elle a décrit les 13 typologies de besoins dans les loisirs de proximité immédiate, selon les préférences en matière de

**BOUGER QUOTIDIENNEMENT  
DANS DE BONNES CONDITIONS  
NE VA PAS DE SOI.**

paysage et de types d'activités. Si l'accès à la nature est fondamental, si « le vert fait du bien », la « biophilie » s'exprime chez chacun de manière différente et pose dès lors d'inévitables questions de planification, d'infrastructures, de cohabitation (automobilistes, cyclistes, chasseurs...) et de communication.

## Des exemples inspirants

Il y a des problématiques irrésolues, ou évolutives, comme le montre le développement des voies vertes à Genève, lequel s'oriente davantage vers une séparation des

flux – en raison du différentiel de vitesse entre piétons et cyclistes. A l'inverse, les récents aménagements au centre de Soleure, montrent jusqu'à présent qu'une mixité des bus, piétons et cyclistes est possible sans accident. L'excursion proposée par Mobilité piétonne et Suisse Rando a fait émerger des évidences supplémentaires. Comme le fait de « rapatrier » dans le centre historique le balisage de l'itinéraire de randonnée pédestre qui longeait auparavant un axe à fort trafic de Soleure, ceci grâce à une fine négociation avec les responsables du patrimoine. Tous ces efforts ont pour but final ce qu'écrit le paléontologue Pascal Picq : « La seule véritable entreprise de l'Homme, c'est de se remettre en marche ! ». ●

**PROMENADE SUR UN ITINÉRAIRE SÉPARÉ**  
d'un axe très fréquenté par le trafic routier (source : *Mobilité piétonne Suisse*).

**LA POSTPLATZ, RÉCEMMENT RÉAMÉNAGÉE,**  
est un lieu de rencontre attrayant et végétalisé. Elle est située à côté d'une zone de rencontre où se côtoient piétons, cyclistes et bus (source : *Mobilité piétonne Suisse*).

## POUR EN SAVOIR PLUS

La documentation de la journée « Promenades et randonnées – Marcher à deux pas de chez soi » est disponible sur le site de Mobilité piétonne. Cette thématique a fait l'objet d'une publication également disponible sur le site : <https://mobilitepietonne.ch/>



**LE MOBILIER À LA KYBURGSTRASSE**  
dans le quartier de Wipkingen à Zurich a été fortement utilisé et a permis de recréer un lien avec le parc adjacent (source : Camille Decrey).

## CONDITIONS CADRE – AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES ET PARTICIPATIFS

### Recommandations

- Assouplir les conditions cadre pour réaménager les rues.
- Permettre de réagir avec agilité et d'adapter les aménagements. Par exemple, ajouter de l'ombre.
- Permettre de supprimer plus simplement et plus rapidement des places de parc.
- Soutenir l'animation des zones de rencontre et considérer les rues de quartiers comme des espaces publics et sociaux. ●

**POUR ALLER PLUS LOIN**  
[mobilitépiétonne.ch/rencontre](https://mobilitépiétonne.ch/rencontre)

### La rue : salon en plein air

# ENCOURAGER L'USAGE DES ZONES DE RENCONTRE DE QUARTIER

Jenny Leuba, cheffe de projet Mobilité piétonne Suisse

Un guide issu d'un projet pilote dans des zones de rencontre commente les étapes à suivre pour réaménager sa rue afin de pouvoir y entreprendre plus d'activités comme se parler, s'asseoir, jouer, apprendre à faire du vélo ou tout simplement y marcher.

**A** lors que la ville se densifie et qu'il est encouragé de vivre dans des logements économes en surface, disposer d'un espace extérieur sur le pas de sa porte devient un critère de qualité de vie décisif. Le temps passé par les enfants à jouer dehors sans surveillance est de 4 min/ jour lorsque les alentours de la maison ne s'y prêtent pas, contre 29 minutes en moyenne en Suisse (étude Pro Juventute 2016). La rue devant chez soi revêt donc un potentiel pour bouger et jouer au quotidien, mais aussi tisser des liens de voisinage.

En principe déjà sûres et tranquilles suite à la mise à 20km/h, les zones de rencontre ont tout pour faciliter l'appropriation des rues de quartier. Or, les habitant-es les utilisent peu. Deux tronçons de zone de rencontre existante ont été réaménagés temporairement pour une durée de trois mois en été 2022 dans le cadre d'un projet pilote. L'impact de la configuration spatiale de la rue mené par l'atelier OLGa a été observé.

### Davantage d'activités et d'interactions

Alors que le « succès » d'une zone de rencontre se mesurait jusqu'ici au respect des vitesses, la Haute école bernoise a analysé la qualité de séjour, l'activité physique et les interactions. Le bilan ?

- Quatre fois plus de personnes actives dans la rue (+34) (Ill. 1).
- Quatre fois plus de personnes assises (32).
- 9 personnes qui jouent au cours de l'après-midi au lieu de zéro avant l'intervention.

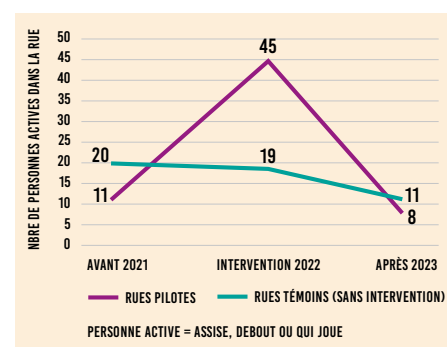
En s'inspirant des travaux de Donald Appleyard, les habitant-es ont été interrogé-es sur le nombre de voisin-es dont ils ou elles connaissaient le prénom afin de documenter le lien social. La méthodologie nécessite d'être adaptée pour augmenter la fiabilité, mais ouvre la porte à des indicateurs sociaux-spatiaux.

Enfin, la mobilité active a augmenté de 38 points de pourcent avec un effet durable au-delà de l'intervention. Le volume du trafic motorisé, lui, a reculé durant toute la durée de l'enquête. Au final, l'impact sur la qualité de séjour est important, pour un investissement modeste.

### Conditions cadres plus flexibles

Cette expérience illustre le potentiel des rues de quartier en tant qu'espace public de proximité, et leur fonction sociale. Dans un document de synthèse, les porteurs du projet appellent les autorités à faciliter l'appropriation des zones de rencontre à l'initiative de la population ou de la commune.

Le projet mené par Mobilité piétonne Suisse, l'Association faîtière pour l'animation socioculturelle enfance et jeunesse AFAJ ainsi que les villes partenaires de Berne et Zurich s'inscrit dans le cadre des « Projets modèles pour un développement territorial durable 2020-2024 ». ●



### ACTIVITÉS DANS LES RUES PILOTES ET LES RUES TÉMOINS

Impact de l'intervention (source : BFH)

Yverdon-les-Bains, à 5 minutes

# UN RÉSEAU D'ESPACES DE PROXIMITÉ

Julie Riedo, Ville d'Yverdon-les-Bains

La distance effectuée en 5 minutes de marche n'est pas la même à 30 ans qu'à 8 ou 80 ans, ni avec une poussette, des sacs de courses, des béquilles ou des baskets.

La notion de proximité est donc relative mais essentielle lorsque l'on se soucie de la qualité de vie des habitant·es d'une ville, car des espaces publics proches représentent autant de lieux de loisirs, de repos, de rencontres ou de découvertes.



Les espaces de proximité peuvent prendre la forme d'une placette de quartier, d'une cour d'école, d'un trottoir élargi vers la fontaine, d'un parc, etc. Ils sont souvent déjà existants mais pas toujours très attractifs. Pour rendre ces lieux agréables, stimulants, reposants, enthousiasmants, il est nécessaire d'y favoriser des usages et des programmes spécifiques. Comme décrit dans le Bulletin Rue de l'avenir 03/2023, Yverdon-les-Bains (prix Rue de l'Avenir 2023) élabore un Plan Directeur des Espaces Publics visant la mise en place d'une constellation de lieux favorables à l'activité physique, la culture, la nature et la cohésion sociale.

## Deux types d'interventions

Afin de concrétiser cela, deux types de processus ont été mis en place. Le premier s'emploie à intégrer ces principes dans des aménagements et réaménagements complets et complexes. Le deuxième, plus original, intervient de manière ponctuelle et rapide dans des endroits aménagés mais peu stimulants.

Ces interventions dites « éclairs » sont principalement déployées sur des parcelles communales, dans des lieux fonctionnels mais manquant d'attractivité. Elles présentent l'avantage de nécessiter des procédures législatives simplifiées et d'être réalisables avec des budgets modestes.

Ainsi, deux prototypes ont été inaugurés en 2024 : un terrain de pétanque de quartier et de généreuses assises relaxantes agrémentées de parasols colorés autour d'une fontaine revisitée.

## Réalisations ponctuelles, précises, efficaces et pérennes

Ces installations de petite ampleur ne sont ni éphémères, ni transitoires. Elles sont vouées à rester en place et offrent ainsi une alternative efficace pour améliorer rapidement la constellation d'espaces publics.

La pertinence du programme précis est évaluée en fonction des spécificités des sites, des retours de la population et des publics cibles. Cette échelle de projet permet d'apporter une très grande attention aux détails de réalisation. Il est possible de travailler en gré à gré, tant pour la conception que pour la réalisation. Cela a par exemple permis à la Ville de proposer un mandat à une entreprise locale et sociale pour fabriquer des éléments sur mesure. ●

**LA DEMANDE POUR UN TERRAIN DE PÉTANQUE** émane directement du processus participatif et expérimental mené en 2022 (source : Carole Alkabes).

**PARC DU MUJON, UNE FONTAINE** a été valorisée grâce à une nouvelle teinte et une série de 3 bancs « améliorés » (source : Carole Alkabes).



## Bancs publics

# S'ASSEOIR UN INSTANT

Flore Maret

Bancs et promenades sont indissociables. La qualité de séjour est en effet un facteur important pour promouvoir des chemins de proximité attractifs, avec notamment la possibilité de s'arrêter pour se reposer un instant, admirer le paysage et la vue, se rencontrer, discuter, lire un livre, attendre.

La publication « Bancs publics », éditée en 2022 par le Service de la Mobilité de l'État du Valais et distinguée par une mention du Flâneur d'Or 2023, aborde la question de l'usage et du rôle des bancs dans l'espace public. On y rencontre notamment Renate Albrecher, qui a fondé l'Association pour la promotion de la culture banc'aire « Bankkultur » et qui met en valeur l'importance des bancs dans le paysage et la tradition suisse. Leur caractère simple, neutre et accessible à tout le monde, cache pourtant un élément d'infrastructure qui est un lieu de socialisation aux usages très variés.

Si le recensement des bancs publics n'existe à ce jour que très peu, il est pourtant un élément à part entière des espaces publics. Son potentiel touristique, social, de santé public et évidemment dans le domaine de la mobilité pourrait être mieux exploité. Certains aspects dans la phase de planification doivent donc être questionnés, par exemple pour quel public destine-t-on un banc ? Quelles sont les besoins et les attentes des différents usager·ères ? Comment choisir le lieu où aménager un banc ? ●

**SITUÉ SUR L'UN DES PLUS BEAUX POINTS DE VUE** du village de Saint-Blaise (NE), ce banc accueille promeneur·euses, habitant·es du coin et touristes. (source : Mobilité piétonne Suisse).

# CATALOGUE D'EXCURSIONS À VÉLO CLÉ EN MAIN

Simon Kellenberger, Service de la mobilité, Etat de Fribourg

L'État de Fribourg a créé un catalogue d'excursions à vélo pour les enseignantes et les enseignants. Il recense dix itinéraires à deux pas de cycles d'orientation du canton de Fribourg. S'il est destiné en premier lieu aux classes fribourgeoises, il peut servir pour d'autres groupes.

**L**es excursions proposées dans le catalogue concernent tous les districts du canton de Fribourg et sont non seulement des balades à vélo, mais aussi l'occasion de visites culturelles ou d'apprentissages géographiques, géologiques, biologiques ou agronomiques. Chaque excursion fait l'objet d'une fiche qui décrit l'itinéraire et signale les arrêts, les points d'eau et les visites possibles.

Par exemple, la fiche «De la Glâne à la Sarine» propose la visite de la ville de Romont, du musée suisse du vitrail ou du barrage de Rossens et l'itinéraire de la fiche «Chiètres – sentier maraîcher» passe par le Papiliorama, le Centre-Nature Birdlife de La Sauge mais aussi le Sentier maraîcher où plus de 60 espèces de légumes sont cultivées. Des liens permettent d'afficher les itinéraires avec indications des visites et pauses possibles sur l'application SuisseMobile.

## Aide à la préparation des excursions

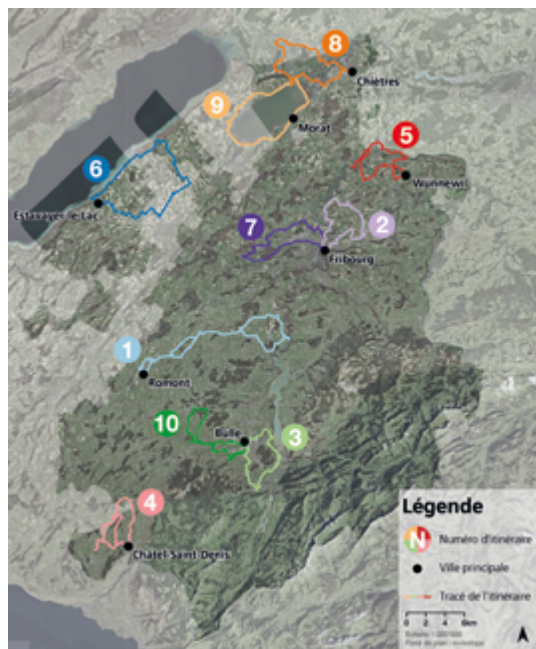
Le catalogue est également un outil de préparation d'une excursion à vélo destiné aux enseignantes et enseignants. Il propose des instructions leur permettant notamment de choisir une randonnée cycliste adaptée à leur classe, de préparer l'encadrement, de former les élèves à la conduite d'un vélo, de contrôler l'état des vélos et de prévoir un équipement de réparation.

## Des boucles hors des axes à grand trafic

Les itinéraires évitent les routes à fort trafic et forment une boucle avec des points de départ et d'arrivée à proximité des cycles d'orientation. Cela permet de ne pas dépendre des transports publics dans lesquels il n'est guère possible de transporter les vélos de toute une classe. Les excursions suivent en grande partie le réseau de «la Suisse à vélo».

## Familiariser les enfants au vélo

Le but de ce catalogue est d'encourager les sorties scolaires à vélo afin de familiariser les enfants à ce moyen de transport et les inciter à l'utiliser. Il fait partie d'un ensemble de modules, tels que contrôle technique des vélos ou cours pour la prise en charge d'un groupe de jeunes cyclistes. S'il est destiné en premier lieu aux écoles, il peut aussi profiter à des groupes extra scolaires ou des familles cherchant une activité à proximité de leur domicile. ●



## LES 10 ITINÉRAIRES PROPOSÉS

dans le nouveau catalogue d'excursions à vélo du canton de Fribourg permettent de partir directement des différents cycles d'orientation (carte: Etat de Fribourg et Büro für Mobilität AG).

## PROMENADE SUSPENDUE



Au cœur de Paris, suivant une ancienne ligne de chemin de fer, la Coulée verte René-Dumont offre une parenthèse de verdure et de tranquillité aux citoyens. Ce havre de paix mêle savamment végétation sauvage et aménagements paysagers, invitant à une flânerie hors du commun. La promenade de 4,5 kilomètres débute derrière l'Opéra Bastille et se poursuit à travers tunnels et tranchées jusqu'à proximité des lisières du bois de Vincennes. ●

## MÉTAMORPHOSE DU FRONT DE MER



**L'ESPACE AUTREFOIS DÉDIÉ À LA CIRCULATION** et au stationnement a été libéré. L'accès routier se fait désormais par l'arrière des hôtels, laissant place à une large promenade piétonne et cyclable (sources: Google Maps 2017 et Rue de l'Avenir 2024).

Oubliez l'ancien schéma classique et dépassé : mer, plages privées, voie de circulation et de stationnement, restaurants et hôtels alignés. Grâce à des financements européens, Rimini opère une transformation radicale de son approche du front de mer et réinvente pas à pas les 16 kilomètres de littoral, dont plus de 6 kilomètres ont déjà été métamorphosés. La ville répond aux nouveaux besoins du temps libre en privilégiant la mobilité douce et la végétation. ●

Alain Rouiller

# INFRASTRUCTURES CYCLABLES ET SOCIALES

Anita Wenger, PRO VELO Suisse

Que faut-il pour motiver les gens à partir davantage en randonnée à vélo autour de chez eux ? Le Prix Vélo Infrastructure de PRO VELO Suisse a décerné cette année deux prix de reconnaissance à des projets qui visent à développer l'usage du vélo pour les loisirs.



La réponse tient en trois phrases : il faut, en plus d'une zone de loisirs et de détente pas trop éloignée, une infrastructure sécurisante et attractive permettant de partir de chez soi puis de rayonner sur place. Il faut que les gens connaissent les objectifs atteignables à proximité et les itinéraires pour s'y rendre. Il faut qu'ils soient capables de se déplacer à vélo en côtoyant les autres usager·ères de la route.

Deux exemples, ceux de Berne et de Vully-les-Lacs, montrent comment villes et communes peuvent améliorer les choses.

## Dissociation des voies de circulation

Le pont enjambant la Broye à la hauteur de Salavaux constituait jusqu'à présent un point noir du tour du lac de Morat. Alors que le reste du trajet empruntait principalement des pistes séparées, cyclistes et automobilistes devaient circuler ensemble dans les deux sens sur ce pont de 6,2 m de large. Lors de sa rénovation, la commune de Vully-les-Lacs, soutenue par le canton de Vaud, a validé un projet de passerelle cyclable indépendante, reliée des deux côtés à la piste cyclable, pour un budget de 2,6 millions de francs. Les randonneur·euses traversent la Broye par l'autre côté du pont et ne se



mélangent donc pas aux cyclistes. La passerelle, pensée jusqu'au moindre détail, a convaincu le jury car elle apporte une amélioration considérable en termes de réseau cyclable et de sécurité.

## Donner les moyens et les connaissances

Outre la voirie, il faut aussi mettre en place une « infrastructure sociale » pour améliorer l'accessibilité et l'attractivité du vélo pour toutes les tranches d'âges, jeunes et ados compris. La Ville de Berne a pris ainsi tout un train de mesures et lancé plusieurs offres pour sa population. Le service municipal consacré au vélo a cherché à comprendre comment les voies cyclables étaient perçues par les enfants et les jeunes en se déplaçant avec eux. Un jeu axé sur la mobilité lui a permis d'observer leur vécu et de recenser leurs besoins. La perspective des enfants

est ainsi prise en compte dans le travail d'optimisation des infrastructures existantes et de planification des futurs aménagements. Avec la location de vélos pour enfants, ainsi que les cours de conduite cycliste gratuits pour enfants et mères issus de l'immigration, la Ville cherche également à toucher une partie de la population jusqu'à présent peu encline à monter en selle. Elle mise aussi sur les écoles en leur proposant par exemple des itinéraires cyclables de proximité pour les sorties scolaires. Le jury du Prix Vélo a mis à l'honneur cette politique innovante, ciblée et complète, capable d'apporter des changements concrets et donc de servir d'exemple à d'autres communes. ●

**POUR PLUS D'INFORMATIONS**  
sur le Prix Vélo et les projets  
récompensés : [www.prixvelo.ch](http://www.prixvelo.ch)

**À CHACUN SA VOIE**  
La passerelle de Salavaux (VD) corrige une faille de sécurité dans le réseau cyclable (source: [prixvelo.ch](http://prixvelo.ch))

**TRAJETS EN COMMUN**  
Par des trajets à vélo avec les enfants et les jeunes, le service consacré au vélo peut déterminer comment les voies empruntées sont perçues et comment adapter l'infrastructure en conséquence (source: [prixvelo.ch](http://prixvelo.ch)).

## L'interview

# MARCHER POUR S'ÉMERVEILLER À TOUT ÂGE

Par Flore Maret

Sensibilisant les enfants à la marche et éveillant leur curiosité, ou accompagnant les seniors dans un moment de convivialité à un rythme doux, les promenades de Floriane incitent à explorer notre environnement proche et à créer du lien avec celui-ci.



### FLORIANE NIKLES

Passionnée à la fois pour le monde de l'enfance, sa ville de Lausanne et son métier d'enseignante, Floriane Nikles crée et anime depuis 2008 des promenades ludiques et thématiques.

### Les promenades que vous proposez invitent petits et grands à « découvrir leur ville autrement ». Quel est le but de ces promenades ?

Ces promenades visent à faire redécouvrir à la population un environnement dans lequel elle a grandi, parfois considéré



### DES SCULPTURES D'INSECTES ET D'ANIMAUX

surprennent les enfants et leurs parents dans le quartier de Bois-Gentil à Lausanne (source : Gennaro Scotti).

### DÉCOUVERTE D'UNE PEINTURE DÉCORATIVE

décorative au-dessus de l'entrée d'une maison au chemin de la Dranse à Lausanne (source : Gennaro Scotti).



à tort comme déjà connu et sans intérêt particulier. Lors de ces promenades, nous prenons le temps d'observer une ville sous d'autres aspects – par exemple architecturaux, historiques, sociaux, et de prendre conscience que cet environnement qui nous paraissait familier et sans surprise devient un champ extraordinaire de découverte. En d'autres termes, ces promenades changent notre perception de l'espace et de sa richesse.

### En quoi vos promenades se distinguent-elles d'autres balades accompagnées ?

Les promenades proposées sont très courtes, entre 20 et 45 minutes de marche sans s'arrêter, et respectent le rythme du public pour lequel elles ont été conçues, en particulier les enfants et les seniors. De plus, chaque promenade est thématisée et son titre donne l'esprit de la promenade, comme par exemple « Le petit Chaperon Rouge » ou « Voyage dans un mouchoir de poche ». Ces promenades sont à la fois l'occasion d'observer, de s'immerger dans son environnement proche et un espace d'échange où le plaisir d'être ensemble est apprécié des adultes comme des enfants.

### Quelle importance revêtent les promenades de proximité pour la population, notamment dans les villes ?

Elles offrent à la population la possibilité de se mettre en lien avec son environnement. L'attention portée à sa ville n'est pas évidente. Or, s'intéresser à son environnement familier permet de découvrir toute la richesse et la diversité de ce qui nous entoure. Cela passe par exemple par l'observation fine d'une fleur de sureau ou d'une pive, et de se laisser surprendre et émerveiller par ce qu'elles révèlent.

### Et en particulier pour les seniors ou les « amoureux de la lenteur » ?

Les promenades sont adaptées aux capacités physiques et au rythme des seniors. Ces derniers aiment beaucoup la convivialité, se retrouver et écouter des histoires. La lenteur et la proximité, qui sont des valeurs essentielles pour ce public, sont au cœur de ces balades.

### Quels sont selon vous les défis à venir pour faire marcher et bouger les enfants ?

Alors que les parents sont souvent à la recherche d'activités plus complexes et plus lointaines, il semble primordial de rappeler l'importance des espaces de proximité et des terrains de jeu à disposition qui permettent de faire des choses simples, qui répondent pourtant aux besoins essentiels des enfants : bouger, jouer, apprendre, passer du temps avec ses parents, être en lien avec son environnement et avec la nature. Les adultes ont la responsabilité de faire découvrir aux enfants leur environnement proche, de les inciter à la curiosité, à l'éveil, à l'émerveillement.

### Qu'est-ce qui devrait être fait dans les villes – en termes d'aménagement – afin d'encourager les promenades ?

Les chemins, parcs et terrains de jeu sont précieux dans les villes. Cependant, ces derniers sont parfois fermés, comme cela a été le cas dans le bois de Sauvabelin par exemple. Il est ainsi nécessaire de trouver un équilibre entre gestion de la nature et les différents usages, de veiller à laisser des possibilités de promenades et de jeux en forêt et au bord des rivières, mais aussi et surtout dans les villes. ●