

RUE
DE
L'AVENIR

INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER

LE BULLETIN



LA VILLE LÈVE LE PIED

LES BONNES PRATIQUES DE MARCHABILITÉ

«**S**e déplacer par mouvements et appuis successifs des jambes et des pieds». Voilà comment Le Robert désigne la marche. Simple, non ?

L'usage de nos semelles pour se déplacer et accéder aux destinations est pourtant loin d'être évident. L'insécurité routière, la pollution sonore, les rez-de-chaussée stériles et les paysages monotones cantonnent parfois le piéton à des espaces de repli.

La reconquête à pied de nos territoires est un vaste chantier, auquel Rue de l'Avenir entend participer. Notre 40^e journée, organisée à Neuchâtel, a ainsi mis l'accent sur la marchabilité. Ce concept renvoie au potentiel d'accueil d'un espace à la marche, un « bienvenu » adressé aux personnes.

Divers outils ont été abordés, à commencer par les données. Quantifier les flux permet de rendre visible la masse de déplacements faits à pied. Cette objectivation peut orienter les politiques d'urbanisme et de mobilité, ouvrant la voie à la création de véritables axes dédiés aux piétons. En parallèle, l'approche sensible donne la possibilité de saisir toute la complexité des facteurs qui nous incitent à marcher. L'analyse

des usagères et usagers permet de distinguer des groupes selon leurs besoins. La prise en compte des frictions est une autre piste de travail, à l'échelle de la rue. Au niveau des agglomérations, les planifications intégrant la marche émergent, faisant apparaître de nouvelles représentations du territoire. La marche constitue un levier de transformation de notre espace urbanisé.

Ces différents outils permettent de concrétiser la ville au quart d'heure. Dans un futur où l'énergie s'annonce rare, on ne peut que souhaiter que nos villes et territoires s'en saisissent rapidement. La marche va de soi, pas (encore) la marchabilité. ●

DES TROTTOIRS OÙ MARCHER LIBREMENT

Justine Anken,

International Federation of Pedestrians

Passé la surprise de l'essor rapide et chaotique des services de partage de trottinettes électriques, la plupart des pays ont désormais mis en place des règlements clairs concernant leur utilisation.

À BRUXELLES

Trottoir encombré d'obstacles variés légaux et illégaux. (photo: International Federation of Pedestrians)



Si de nombreux pays ont maintenant interdit l'usage des trottinettes électriques sur les trottoirs, cela n'a pas résolu le problème de leur impact sur ces espaces. Le problème du stationnement, parfois anarchique, de ces nombreux engins persiste. En étant positionnées parfois en travers du trottoir, les trottinettes représentent de vrais obstacles, notamment pour les personnes malvoyantes ou les personnes âgées qui risquent ainsi de trébucher et de se blesser. Parfois, elles obligent les piétons à descendre sur la chaussée pour les contourner, les exposant ainsi à des risques accrus.

Les trottinettes ne sont qu'un exemple de la pression que subissent les espaces réservés aux piétons. Ces espaces sont de plus en plus souvent utilisés pour y placer des panneaux de signalisation routière, d'affichage, des bornes de recharge pour véhicules électriques ou encore des robots de livraison automatisés. Il convient pour les planificateurs de rester vigilants afin de parvenir à des solutions qui respectent la sécurité et le confort des personnes à pied, contribuant ainsi à l'attractivité de la marche comme mode de transport. ●

www.pedestrians-int.org

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; Camille Bernier; Sandra Bonilla De Cazorra; Lucile Develey; Etienne Doyen; Laurent Dutheil; Françoise Lanci-Montant; Jenny Leuba; Julien Lovey; Valérie Sauter; Dominique von der Mühl; Martin Walther.

SECRETARIAT

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

PRODUCTION

Graphisme: Bontron&Co, Genève
Impression: Pressor, Delémont
Imprimé sur papier certifié FSC
Parution: trois numéros par an
Responsables du numéro et de l'édition: E. Doyen et M. Walther

ORGANISMES MEMBRES

ATE Association transport et environnement
Mobilité piétonne Suisse
PRO VELO Suisse

PHOTO COUVERTURE

Balade découverte des espaces publics de proximité, parc du Castrum à Yverdon-les-Bains
(photo: Zoé Jobin)

TAPIS ROUGE POUR LA MARCHE

Jenny Leuba

Tous les 3 ans, la nouvelle sélection du Flâneur d'Or livre des références inspirantes d'aménagements piétons et autres types de projets. Le Premier prix du concours organisé par Mobilité piétonne Suisse et divers partenaires est octroyé en 2023 à la passerelle « Rayon Vert » à Renens.



À RENENS

La passerelle « Rayon Vert ». (photo: Michel Bonvin)

La passerelle au-dessus des voies à la gare de Renens relie le nord et le sud de la ville. Les dimensions spatiales du projet répondent à l'augmentation des flux et permettent à la gare de jouer son rôle d'espace public.

Le nombre de projets soumis (59 dont 31 romands) témoigne d'une prise de conscience des professionnels et alimentent une nouvelle culture de la marche. Tous ces dossiers sont documentés en ligne, avec notamment des vidéos pour les sept projets récompensés par une distinction. La plateforme recense des réalisations innovantes tant en ville que dans de petites communes. Cette médiathèque alimente nos représentations de l'espace public et valorise la marche comme option crédible et souhaitable pour se déplacer au quotidien. ●

www.flaneurdor.ch

LE MODE DE DÉPLACEMENT DU FUTUR ?

Martin Walther



PLAN PIÉTON GENÈVE
de l'ATE, proposition pour la création de plusieurs pénétrantes piétonnes sur le territoire genevois (source: ATE section Genève)

Bien que largement pratiquée, la marche est peu valorisée en tant que moyen de transport. Parent pauvre de la planification et des mesures d'aménagement, elle est trop souvent invisibilisée par d'autres enjeux, dont ceux liés au vélo. L'amalgame entre ces deux modes de déplacement est par ailleurs largement répandu, alors que la marche mérite assurément d'être valorisée pour elle-même.

Se référant aux chiffres du Micro-recensement Mobilité et Transport (MRMT) 2021 réalisé en Suisse tous les 5 ans, Sébastien Munafò – 6t bureau de recherche à Genève – a démontré avec enthousiasme l'ampleur de sa pratique et son potentiel en termes de transport de masse et de territoire des courtes distances. Entre 2015 et 2021, la part modale de la marche, tous motifs confondus, est passée de 30 à 32%, enregistrant l'augmentation la plus importante.

Une part modale importante

En Suisse, la marche est le mode de transport le plus utilisé pour les déplacements allant jusqu'à 2 km de distance. En effet, si l'on considère la classe de distance, les déplacements à pied sont nettement majoritaires entre 0,5 et 2 km. Ensuite, la voiture l'emporte sur tous les autres modes de transport. Ainsi, la marche est un moyen de déplacement de proximité, correspondant à un urbanisme à échelle humaine et à des espaces publics animés.

À L'ÉCHELLE DE LA SUISSE, GENÈVE FAIT FIGURE DE CAPITALE DE LA MARCHÉ

Déambulation inclusive

Les loisirs sont le motif le plus important des déplacements à pied, avec 37% au total, y compris en semaine avec 30%, bien plus que le travail. La formation, tout comme les loisirs et les achats, tient également une part importante dans les motifs de déplacements. La marche est le mode de transport le plus inclusif en rapport avec le genre, la classe d'âge et le revenu des ménages, les

COMMERCE ET CENTRES-VILLES SOUS LA LOUPE

Julie Barbey Horvath, HEIG-VD

D'où viennent les clientes et clients qui fréquentent les rues des centres-villes, par quels moyens de transport sont-ils venus et pour quelles raisons ? Une enquête réalisée en 2021 à Bulle, Fribourg, Carouge, Lancy, Vevey et Yverdon-les-Bains revient sur ces questions qui intéressent autant les aménagistes que les commerçants. Cela a permis d'objectiver le profil du public qui fréquente les centres-villes.

L'étude menée par Mobilité piétonne Suisse, la HEIG-VD et le bureau Fischer et Montavon identifie la prédominance de la marche de la clientèle habitant ou travaillant proche des centres-villes. Cependant, les commerçants interrogés ont généralement tendance à surestimer la part de la clientèle venant en voiture. Et l'utilisation de ce mode de transport n'est pas corrélée avec des achats plus volumineux. Les résultats sont accessibles de manière synthétique et graphique dans un rapport complet. ●

<https://heig.ch/centresvillesattractifs>

distances parcourues étant similaires entre les différents profils des individus, quel que soit le critère identifié. Les personnes âgées de 75 ans et plus font en moyenne 1,3 km par jour à pied !

On marche aussi en périphérie

À Genève, la majorité des déplacements se fait à pied. La part modale de la marche est de 51% des déplacements. À l'échelle de la Suisse, Genève fait figure de capitale de la marche avec 3 fois plus de déplacements qu'en voiture ! À Lausanne, c'est 2 fois plus. D'après les statistiques, on marche aussi dans les communes des couronnes urbaines et périurbaines.

Moyen de transport de masse, la marche tient un rôle central dans tous nos déplacements avec en moyenne 1,7 km effectué par personne quotidiennement. Un état des lieux qui devrait inciter tous les intervenants de l'espace urbain à en prendre la juste mesure. La marche a un énorme potentiel au-delà des centres urbains et mérite une attention particulière dans les communes de couronnes ou en périphérie. Par exemple en planifiant de grands axes piétonniers, à l'image des magistrales piétonnes de certaines agglomérations. ●

FRICTIONS D'USAGES – COMMENT Y REpondre

Dominique von der Mühl

Une démarche en cours au Lignon (GE) vise à mieux comprendre les conflits d'usage de l'espace public et élaborer ensemble des solutions. À transposer ailleurs ? Si le contexte est particulier, la question se pose dans bien des espaces publics.



L'agrément du déplacement à pied est étroitement lié à la qualité de l'espace public, mais aussi au sentiment de sécurité. Construite dans les années 60, abritant aujourd'hui 6500 habitant-es, la cité du Lignon concrétise une « utopie de la marchabilité » : on y trouve tout sur place, équipements et services, espaces verts et de loisirs, à une échelle piétonne.

ENTRE DROIT DES JEUNES À L'ESPACE PUBLIC ET DROIT DES AUTRES HABITANT-ES AU CALME, LES DEUX SONT LÉGITIMES, COMMENT LES FAIRE COHABITER ?

Les espaces publics concentrent des besoins parfois antagoniques. Ce sont des nuisances de comportements de jeunes qui ont été le point de départ d'une étude présentée lors de la journée par Lucien Delley, réalisée par un groupe interdisciplinaire de chercheur-euses du Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL et d'architectes de l'association Chantier Ouvert, sur mandat

et financement conjoint de la Ville, du comité central du Lignon CCL et du canton.

Pas de recette toute faite pour cette étude, dont la première étape comporte un travail d'observation fine sur le terrain (révélant parfois des surprises), suivi d'ateliers permettant de mettre ensemble les différents groupes d'habitant-es, d'entendre chacune, d'offrir un cadre pour dialoguer et chercher ensemble les améliorations spatiales possibles – parfois de très petites choses.

Au Lignon, plutôt que de multiplier les panneaux d'interdiction ou démonter des éléments d'aménagement de convivialité appréciés pour éviter les problèmes, il s'agit de trouver d'autres pistes, avec un fil rouge : sortir de l'émotionnel, instaurer ou restaurer le dialogue et réinventer les espaces du lien social. Entre droit des jeunes à l'espace public et droit des autres habitant-es au calme, les deux sont légitimes, comment les faire cohabiter ? Une question qui ne s'arrête pas au contexte du Lignon... ●

LA CITÉ DU LIGNON

un "morceau" de ville où tout est accessible à pied (source Sonia Curnier, LASUR-EPFL)

PARLONS FRONTAGES

Rébecca Parisod, directrice-associée chez Fischer Montavon + Associés SA et Etienne Doyen

Les frontages peuvent être définis comme les espaces de transition entre le bâti et la rue. Ils sont propres à chaque forme urbaine et participent au caractère et à l'identité des rues.

La limite de la parcelle, plus ou moins marquée, fermée ou ouverte à la vue, la localisation et la largeur des accès,



AUX PLAINES-DU-LOUP

les rez-de-chaussées sont activés par différents services. Un parking de quartier permet de libérer les rues des voitures (photo: RdA)

l'aménagement des espaces ouverts, le traitement des rez-de-chaussée sont autant d'éléments qui influent sur l'ambiance du quartier et incitent plus ou moins à la marche.

La planification coordonnée des frontages est un enjeu pour l'identité et la qualité des rues. Le Plan d'affectation communal, le plan des espaces publics et la planification des mobilités peuvent traiter ce sujet. La prise en compte des frontages reste toutefois un défi, en raison du foncier : ces espaces sont souvent à cheval entre le domaine privé et le domaine public.

Dans la plupart des quartiers, la gestion du stationnement sur les parcelles constitue un enjeu pour la marchabilité. La densification est propice à la marche. Mais par défaut, il est exigé des propriétaires de répondre au besoin en stationnement sur leur parcelle. De ce fait, la densification comprend le risque de transformer les frontages en parkings ou en voies d'accès. Autant d'obstacles et d'ambiances peu favorables à la marche. La planification de parkings mutualisés est une piste. Elle permettrait de libérer des espaces de stationnement dans les quartiers, en faveur d'autres usages. ●

POUR ALLER PLUS LOIN

Reconquérir les rues,
www.nicolassoulier.net

Tous piétons! Ah bon?

CRÉER UN SENTIMENT D'APPARTENANCE CHEZ LES PIÉTONS

Valérie Sauter

La marche est souvent négligée par les collectivités et aménagistes et une grande partie de la population ne se sent pas non plus « piétonne ». Ceci malgré le fait que 32% de nos déplacements se fassent exclusivement à pied et que la marche soit à la base de toute activité. Comment créer alors un sentiment d'appartenance aux piéton-ne-s ?

SI NOUS SOMMES TOUS PIÉTONS, nous sommes tous différents! L'association « Tous à pied » cible nos besoins distincts dans ses campagnes et ses projets. Ici les besoins des seniors (source: Tous à Pied)



Si l'on conduit régulièrement une voiture, on se sent généralement « automobiliste », si l'on fait du vélo, on se sent généralement « cycliste », porté par des intérêts communs. Cela s'applique moins aux personnes se déplaçant à pied. C'est que marcher semble naturel, nous dit l'association belge « Tous à pied ». Pourtant, si l'on veut que la marche ait sa place parmi les modes de déplacement « pris au sérieux », cela commence aussi dans la tête des gens.

Communiquer

Ainsi, l'association, ayant pour mission de développer la marche utilitaire et de loisir, travaille à créer un sentiment d'appartenance à la communauté piétonne. Sa directrice, Anna Tinebra, a expliqué lors de la journée de Rue de l'Avenir, comment l'association s'y prend pour conscientiser et fédérer en travaillant sur la communication.

... avec humour

Pour attirer l'attention et marquer les esprits, rien de tel que le rire. L'association mise sur un ton léger, engageant, humoristique et surtout non culpabilisant, avec des campagnes et slogans continuellement renouvelés. Des brainstormings réguliers sont réalisés pour trouver de bonnes idées,

contribuant aussi à renforcer la cohésion de l'équipe.

... et de façon ciblée

En communication, en ciblant tout le monde, on ne cible personne. Ceci vaut également pour les piétons, dont les besoins varient en fonction de l'âge, du sexe, du moment de la journée ou encore de la façon dont ils se déplacent (à pied, avec une poussette, une chaise roulante,...). L'association cible ces différents piétons dans ses campagnes. Elle va par exemple parler des bancs en particulier lorsqu'elle s'adresse aux seniors, même s'ils sont aussi utilisés par d'autres types de piétons. Même les intitulés de ses campagnes s'adressent à des piéton-ne-s particuliers : « marche tes 5 min, junior », « marche tes 5 min, senior », « Piéton futé » ou encore « Le CODE du P'tit PIÉTON » pour les enfants de 8 à 12 ans.

Avec des campagnes pleines d'humour, tout en ayant une base d'expertise solide, l'association s'adresse aux piétons dans leur diversité afin de les mobiliser. Si l'on souhaite des localités faites pour la marche, il ne faut pas seulement que les autorités prennent cela en main, mais aussi que la population se sente piétonne et n'hésite pas à utiliser ses pieds. ●

www.tousapied.be

LA RUE ADAPTÉE À TOUTES ET TOUS ?

Sarah Droz, LaRES

En quoi une mobilité pour toutes diffère de ce qu'y est construit aujourd'hui ? La ville a été planifiée dans le passé principalement pour des personnes actives, se déplaçant entre domicile et travail, en voiture. Les routes pensées pour ces véhicules ne couvrent cependant qu'une petite partie des besoins de la population. Pour les enfants, les personnes âgées, celles et ceux voulant se déplacer à pied, à vélo ou en transports publics, il est important d'offrir des espaces-rues adaptés ; dimensions suffisantes et de qualité, possibilité d'assises, cheminements sécurisés et alternatifs, espaces ludiques, adaptés aux climats variés (température, pluie) sont des indispensables pour une ville inclusive.

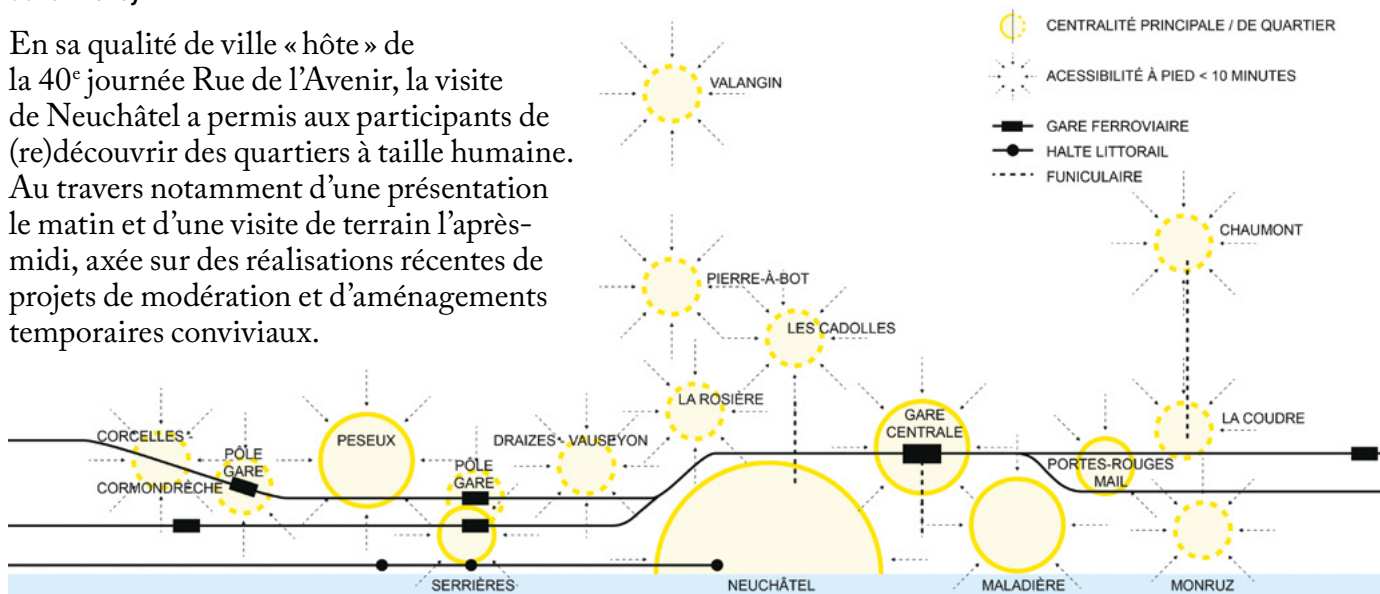
POUR ALLER PLUS LOIN

Plus d'infos sur le genre et l'espace public dans l'article du bulletin Rue de l'Avenir 1/2021.

NEUCHÂTEL, VILLE DES 10 MINUTES

Julien Lovey

En sa qualité de ville « hôte » de la 40^e journée Rue de l'Avenir, la visite de Neuchâtel a permis aux participants de (re)découvrir des quartiers à taille humaine. Au travers notamment d'une présentation le matin et d'une visite de terrain l'après-midi, axée sur des réalisations récentes de projets de modération et d'aménagements temporaires conviviaux.



LA FORMALISATION DU CONCEPT de ville des 10 minutes (source : Ville de Neuchâtel)

« Vous l'avez remarqué : la mode c'est d'affirmer qu'on sera demain la « ville des 15' », où tous les services essentiels se trouvent à moins d'un quart d'heure à pied. Bonne nouvelle : à Neuchâtel, nous y sommes déjà. Et même mieux ! ». Mauro Moruzzi, Président de la Ville, pose tout de suite le décor en ouverture de journée. Il faut dire que Neuchâtel peut se targuer d'une 1^{re} place au palmarès des villes romandes dans l'étude « Marchabilité et santé » coéditée par actif-trafiC, Mobilité piétonne Suisse et la HES de Rapperswil en 2020.

NEUCHÂTEL EST UNE VILLE POLYCENTRIQUE S'ARTICULANT AUTOUR DE CENTRALITÉS ATTEIGNABLES EN MOINS DE 10 MINUTES À PIED

Une ville pionnière

Ce dynamisme de la Ville dans le domaine de la promotion de la marche à pied, François Derouwaux, chef de l'Office de la mobilité, l'a illustré au travers de sa présentation inaugurale. Il a notamment rappelé que les autorités avaient été visionnaires il y a plus de 40 ans déjà, Neuchâtel devenant en 1979 la première ville de Suisse à se doter d'une grande zone piétonne. Si le projet avait suscité l'opposition d'une large part

des commerçants, personne ne pourrait imaginer revenir en arrière aujourd'hui.

Une stratégie en faveur de la marche

François Derouwaux nous présente ensuite l'une des images directrices de la stratégie mobilité de la Ville, celle d'une ville polycentrique s'articulant autour de centralités atteignables en moins de 10 minutes à pied pour la majorité des habitant.e.s. Le Conseil communal donne par là corps au concept de « ville des 10 minutes », en mettant en avant les atouts dont elle dispose en matière de marche à pied (distances très courtes avec les centralités principales, qui sont bien desservies par les transports publics, présence très forte de la nature en ville avec la proximité de la forêt et des rives du lac).

Des interventions courageuses

Mais la Ville n'entend pas pour autant se reposer sur ses lauriers. La visite de terrain a ainsi été l'occasion de découvrir trois interventions emblématiques récentes dans le secteur :

- La mise en zone 30 de l'ensemble du quartier de Microcity il y a 10 ans, en marge de l'inauguration du campus éponyme, dont l'expression urbanistique et paysagère des aménagements de modération a jeté les bases d'une véritable identité « zone 30 » qui a ensuite été reprise ailleurs en ville ;
- L'introduction d'une zone de rencontre sur la rue du Vieux-Châtel, en cours de



AMÉNAGEMENTS SUR LE PLATEAU DE LA GARE avec zone de rencontre en test pour une année (source : Ville de Neuchâtel)

pérennisation après une phase test lancée en 2019, dans le cadre d'une démarche participative avec les riverains ;

- La requalification à l'essai (depuis le printemps de cette année) du plateau sud de la gare, rendue possible par la modification du schéma de circulation, la réaffectation du stationnement¹ et l'instauration d'une zone de rencontre.

Si la Ville doit faire face, en marge de ces mesures, à la traditionnelle résistance au changement, gageons qu'elles rentreront dans les mœurs et deviendront progressivement des évidences, comme cela s'est passé pour la zone piétonne en vieille ville. ●

¹ Les parkings souterrains existants sont rendus attractifs pour les achats ou du stationnement prolongé ; le stationnement en surface est maintenu pour les besoins spécifiques (personnes à mobilité réduite, dépose-rapide des voyageurs, livraisons).

Prix Rue de l'Avenir 2023

UN PROJET MODÈLE À YVERDON-LES-BAINS

Vincent Wenger, Julie Riedo, Ville d'Yverdon-les-Bains

Le projet « un espace public à 5 minutes de chaque Yverdonnois·e », soutenu par la Confédération, remporte le prix Rue de l'Avenir 2023. Axé sur l'attrait des espaces publics à travers la nature, la culture, l'activité physique et la cohésion sociale, il vise à encourager leur fréquentation quotidienne. L'échelle de temps retenue amène à réfléchir la proximité et encourage la marche en ville.



Dans le cadre des Projets-modèles pour un développement territorial durable 2020-2024 de l'ARE, Yverdon-les-Bains pose les jalons pour créer un réseau d'espaces publics attractifs afin que la population puisse en profiter au quotidien. Le projet vise à développer une constellation de lieux en ville afin que chacun et chacune puisse s'y rendre à pied « à moins de 5 minutes » de son lieu de vie ou de travail.

Un processus innovant

La démarche est innovante à plus d'un titre. Tout d'abord le postulat est de penser aux usages pour rendre les lieux attractifs, pas « seulement » au niveau paysage. Pour cela,



une concertation interdisciplinaire au sein des services communaux a été mise en place, y compris avec les responsables de l'animation culturelle, sportive et sociale. De même, les conseils citoyen·nes et la population sont intégrés à différents niveaux du projet. Le projet bénéficie d'un large soutien de la Municipalité, et en particulier la co-syndique et municipale en charge de l'urbanisme Madame Carmen Tanner. À noter que de fructueuses collaborations ont pu être mises en place tant avec la Confédération qu'avec les différents mandataires et expert·es mandaté·es pour challenger le projet. Enfin, une attention particulière a été apportée à la communication.

Vers un plan directeur des espaces publics

Une première phase de diagnostic, menée entre 2021 et 2022, a permis l'émergence d'une vision commune et d'une stratégie novatrice pour les espaces publics. La démarche consultative, à l'échelle de la ville (disponible en ligne), de près de 700 habitant·es en 2022 s'inscrit dans la deuxième phase de ce projet ambitieux. Depuis, les données issues des deux premières phases ont été croisées pour nourrir la troisième phase traitant de différentes échelles: un plan directeur des espaces publics à l'échelle communale, deux réalisations « éclairs » et deux projets pilotes d'envergure qui seront réalisés à l'horizon 2024-2025.

Une meilleure appropriation des espaces publics

Pour répondre à ces objectifs, des réaménagements sont nécessaires. Par exemple, offrir des infrastructures propices à la vie culturelle ou à l'activité physique, compléter le manque d'agencements diversifiés ou d'espaces végétalisés pour accroître les îlots de fraîcheur, ou encore augmenter le nombre et la diversité d'assises et de dispositifs favorables à la rencontre.

Une ville confortable pour les piétons

Yverdon-les-Bains dispose, à l'instar d'autres villes, d'un charmant centre-ville piéton, de rives du lac agréables pour la balade et d'une gare bientôt mieux accessible (projet en cours). Ces lieux, dits de « destination », sont importants pour une ville marchable. Le projet lauréat est complémentaire: il vise à dynamiser les espaces publics de proximité dans toute la ville et ainsi encourager la marche dans les quartiers. Une réflexion est également en cours pour améliorer les axes de mobilité douce.

Avec cette manière d'agencer la ville, les espaces publics de proximité constituent un principe d'accessibilité aux fonctions urbaines (emplois, habitats, commerces, loisirs) renforçant l'identité des quartiers. Les faibles distances à parcourir font de la marche à pied un mode de déplacement inclusif et efficient. Les lieux de séjour de qualité participent naturellement à la marchabilité d'un territoire. ●

PLUS D'INFORMATIONS SUR LE PROJET

<https://www.yverdon-les-bains.ch/projets-urbains/espaces-publics/un-espace-public-a-5-minutes-de-chaque-yverdonnoise>

DÉLÉGATION DE LA VILLE

La co-syndique d'Yverdon-les-Bains, Madame Carmen Tanner, accompagnée par Julien Woessner, Sara Dias, Vincent Wenger et Julie Riedo, reçoivent le prix des mains d'Yves Delacrétaz, Président de Rue de l'Avenir

UN ESPACE DE PROXIMITÉ

est un espace proche de chez soi ou de son travail où l'on peut se poser, prendre l'air, admirer la nature, jouer ou s'asseoir un moment au soleil pendant que ses enfants jouent, manger un sandwich, discuter, boire un café, observer les passant·es, lire le journal, etc. (source: Ville d'Yverdon)