

Rue de l'Avenir



2200-0600



www.rue-avenir.ch
Un site renouvelé,
toujours riche d'informations

Afin de faciliter l'accès aux nombreuses ressources en ligne sur le site de Rue de l'Avenir, rue-avenir.ch, celui-ci a été mis à niveau. Il permet notamment aux utilisateurs de le consulter plus facilement depuis un téléphone ou une tablette. Les dossiers ont dans le même temps été mis à jour.

Notre ambition est d'être complet mais pas exhaustif et de jouer un rôle de plateforme en renvoyant vers les pages de nos membres – l'ATE, Mobilité piétonne Suisse et PRO VELO, et d'autres – lorsque ceux-ci traitent d'un thème en particulier.

Mode d'emploi. La structure du site comprend cinq grandes rubriques: Qui sommes-nous?, Publications, Journée, Thèmes et Ressources.

Sur la page d'accueil on trouvera les trois activités principales de l'association: a) le bulletin Rue de l'Avenir avec l'accès aux archives (abonnez-vous pour accéder aux derniers numéros !); b) Les Journées Rue de l'Avenir depuis la visite à Zurich en 1985 alors en pointe en matière de modération de la circulation; c) les dossiers thématiques.

Ces dossiers thématiques comprennent quatre catégories: a) les rues apaisées avec les zones 30 et les zones de rencontre; b) Les usagers avec les enfants et les aînés; c) La mobilité douce avec les piétons et les cyclistes; d) les villes d'ici et d'ailleurs.

La rubrique «ressources» qui comprend pour l'instant des photos et des documents est appelée à se développer.

Le site met en lien les différents vecteurs d'information et activités de l'association: le bulletin, la Journée d'étude annuelle, l'infolettre, les retours sur les visites de terrain, les brèves d'actualité et bien sûr les dossiers thématiques, en gardant un œil sur l'actualité comme le montre notre dossier sur l'expérience de 30 km/h nocturne à Lausanne.

Bonne lecture !

RdA

Au fil de l'actualité: les brèves...

Changement à la présidence de Rue de l'Avenir

Laurent Bonnard aura accompagné Rue de l'Avenir pendant presque dix ans. Ses apports ont été multiples, en pleine lumière ou dans l'ombre. Entré au comité en 2008, il s'est très tôt investi dans l'énorme travail de préparation qu'a représenté la constitution en association en 2011. Celles et ceux qui ont participé à nos journées d'étude ont aussi pu apprécier ses qualités d'animateur au long cours, capable d'en tenir le fil rouge du mot d'accueil jusqu'au mot de conclusion ! Dès le mois de mai, c'est Yves Delacrétaz qui reprendra la présidence. Pour en savoir plus: www.rue-avenir.ch

Offre d'emploi au secrétariat Rue de l'Avenir

Nous recherchons, pour mi-mai ou date à convenir, un-e **secrétaire administratif-ve** à temps partiel (env. 10%). Pour en savoir plus: www.rue-avenir.ch

CAS Espace public urbain et mobilité douce – 2e édition

Cette formation unique en Suisse romande, offerte par la HEIG-VD (Yverdon-les-Bains), débutera à la fin du mois d'août. Le CAS est composé de trois unités d'enseignement mettant l'accent sur les méthodes et outils de la pratique professionnelle et sur la compréhension des multiples dimensions de l'espace public en lien avec la mobilité. Sa première édition, en 2016-2017, avait permis de former 19 participant-e-s.

Pour en savoir plus: www.mas-mobilite.ch

«Pour que ça compte – Chiffrer les modes actifs»: une journée d'étude

«Ce que l'on ne compte pas ne compte pas»... Le constat, issu d'une conférence Walk21, met en évidence l'importance des données pour connaître une situation, identifier des enjeux, servir de base à une politique ou une planification. Comment? Ce sera le thème de la journée d'étude organisée par Mobilité piétonne Suisse à **Bienne le 12 juin** prochain.

Pour en savoir plus: www.mobilitepietonne.ch

Impressum

Organismes membres de Rue de l'Avenir:

Association transports et environnement ATE

Mobilité piétonne Suisse - Association des piétons

PRO VELO Suisse - Association pour les intérêts des cyclistes



Collaboration ponctuelle avec: La Rue - groupe de travail de l'EPFL, Ligues de la santé VD, Pro Juventute, Pro Senectute.

Secrétariat: Jannick Badoux, 1880 Bex • 079 837 43 32 • secretariat@rue-avenir.ch

PAO: Ecodev Sàrl, Neuchâtel

Parution: trimestrielle

Impression: Pressor, Delémont

Responsables du numéro: Alain Rouiller

IBAN: CH64 0900 0000 2000 7856 6

www.rue-avenir.ch

Page de couverture: photo de Sandra Bonnilla de Cazorla Essai du 30 km/h nocturne à Lausanne (voir page 6 et sur le site de RdA)

Villes d'ici et d'ailleurs

Le site Internet de Rue de l'Avenir contient une très riche documentation. Une porte d'entrée aisée à notre site est de le faire par le thème «*Villes d'ici et d'ailleurs*». Vous y trouverez de nombreux dossiers, pour certains les plus complets sur la Toile. Quelques exemples.

La ZTL à la turinoise

On trouve des ZTL (zone à trafic limité ou à accès restreint) dans plus de 250 villes italiennes. C'est une manière simple et peu coûteuse de réguler l'accès dans les centres-villes. Le modèle turinois est à cet égard exemplaire. Il remplace avec bonheur et à moindre coût le péage urbain. Le système est simple et astucieux: l'accès est interdit de 7h30 à 10h30. Cela permet d'empêcher l'entrée des pendulaires dans la zone du centre qui compte 31'000 habitants, 20'000 places de stationnement et les grands commerces et boutiques du centre-ville, ainsi que l'administration municipale sur une surface de 2,6 km². Le reste du temps l'accès est libre, cette solution a l'avantage de répondre aux besoins des divers acteurs de la vie en ville: les habitants, qui gardent le droit d'accéder à la zone, les commerçants et les politiques qui ont réussi à satisfaire les différents usagers. Le contrôle est électronique et automatisé avec reconnaissance des numéros de plaques.

Europe: les bonnes pratiques

Plusieurs dossiers complets montrent les bonnes pratiques en Europe: les quartiers (presque) sans voiture de Barcelone et la ville durable de Fribourg-en-Brisgau avec le fameux écoquartier Vauban. On y découvre aussi que l'Autriche est un pays cycliste, en effet Innsbruck et Salzbourg ont des parts modales vélo entre 20% et 23%.

Nous montrons aussi plusieurs bons exemples français. Outre Paris qui est en train de mettre les bouchées doubles en matière de mobilité durable, nous montrons aussi plusieurs bons exemples français. Nous avons consacré un dossier à Angers, ville de 150'000 habitants, qui a réhabilité son centre-ville avec la piétonnisation du centre et la mise en place de nombreuses zones de rencontre et de zones 30, y compris sur des axes primaires. Le tout axé sur son réseau de tram. Marseille de son côté accumule les récompenses pour son excellence dans la réhabilitation du centre.

Prochaines thématiques sur le site

30 km/h: Rue de l'Avenir va approfondir le thème du 30 km/h la nuit pour réduire le bruit routier, traiter du 30 km/h sur les axes principaux et approfondir la thématique des villes à 30.

Zone de rencontre: RdA va traiter des quartiers entiers à 20 km/h, des zones de rencontre à accès restreint qui permettent une extension des quartiers (presque) sans voiture, de la place du jeu sur la rue en Suisse.

Alain Rouiller ■

Villes à 30

Les villes ou agglomération qui sont passées au 30 km/h généralisé sont présentées avec de très nombreuses illustrations: Graz, ville à 30 sans mesure d'aménagement, Pontevedra ville des piétons mais aussi ville à 30 sans exception à 50 km/h, Grenoble Métropole dont 43 des 49 communes sont passées au 30 km/h généralisé sauf rares exceptions à 50 km/h à Grenoble même.



La ZTL, l'alternative à bas coût au péage urbain (photo Alain Rouiller)



(photo Alain Rouiller)

Il est à relever que ces villes n'ont pas seulement installé des panneaux 30 km/h mais développé une politique de mobilité durable et d'amélioration du cadre de vie.

Sans oublier le cas emblématique des Pays-Bas, le pays à 30 km/h où près de 80% des voiries urbaines sont à 30 km/h ou moins.

Santé: à nous d'agir

Face aux défis en matière de santé publique, les déplacements quotidiens à pied constituent non seulement le «médicament», mais aussi la meilleure prévention, contre les maladies chroniques les plus courantes de notre époque. L'évidence scientifique n'est plus à démontrer. Aujourd'hui il faut agir, et la solution est entre nos mains.

Mauvaise chute à ski, fracture, et vous voilà bon pour la rééducation. C'est un peu ce qui arrive aussi à nos sociétés occidentales. Alors que la bipédie symbolise le progrès humain sur quelques centaines de milliers d'années et que notre espèce a passé plus de 99% de son existence à se déplacer à pied, nous voilà aujourd'hui de retour à la case départ de l'activité physique.

Marcher jusqu'au coin de la rue? À quoi bon, votre bolide à quatre, trois, deux ou une roues vous attend au bas de l'immeuble, et en plus son moteur est silencieux et écologique. Cela ne répondra-t-il pas à tous les objectifs de développement urbain durable?

À chaque époque ses priorités. Les vingt dernières années ont été marquées par les urgences écologiques et climatiques. La prise de conscience est en cours. La durabilité figure désormais dans tous les documents de planification. Et la santé, dans tout ça? Il ne s'agit pas d'une tâche explicite de l'aménagement du territoire... Et c'est bien le problème.

Le mouvement, priorité n°1 de santé publique

Un tiers de la population suisse ne bouge pas assez et les conséquences sur la santé publique en sont lourdes: 2'900 décès prématurés par an, 2,1 millions de coûts liés aux maladies non transmissibles (cardiovasculaires, diabète, cancer) et 2,4 millions pour les traitements, sans compter le manque à gagner dû à l'absentéisme.

Le vieillissement démographique est à notre porte: dans le canton de Vaud, une personne sur cinq aura plus de 65 ans en 2030. Mouvement, sport ou activité physique, leur disparition progressive de nos agendas cause notre perte, rapidement et sûrement.

Dans un monde numérique où l'information est en surabondance, l'ignorance de la réa-

lité actuelle laisse perplexe. En effet, nombre de médecins ignorent l'impact de la condition physique sur la santé, le sujet ne fait pas partie du cursus obligatoire. Le système de tarification médical ne laisse généralement pas le loisir à ceux qui sont conscients de l'enjeu d'aborder le sujet en cabinet.

La promotion de la santé cible quant à elle généralement le tabac et l'alimentation. Rares sont les professionnels qui se penchent sur le sport ou l'activité physique. Encore plus rares sont les personnes qui, au-delà des halles et les clubs sportifs, voient en la marche un potentiel, alors qu'il est indubitable. Enfin, la majorité des professionnels de la ville (et leurs instruments) ne mentionnent pas la santé dans leurs activités.

Dans nos mains

Les professionnels qui façonnent notre environnement ont pourtant dans leurs mains un puissant levier pour favoriser la marche. Les problèmes et les manières d'y répondre sont connus, ce qu'il faut aujourd'hui, c'est

agir. Il faut mettre des priorités claires, faire preuve de courage politique jusque dans les stratégies de modération de vitesse, de stationnement et la planification des budgets.

Des pistes

Marcher 10 minutes jusqu'à la gare, une destination de loisir ou la maison d'une connaissance? Loin d'être une utopie, un tel trajet paraîtra court et plaisant si la **planification** en amont a été bien menée, les montants nécessaires budgétés, **l'aménagement urbain** réalisé judicieusement et que quelques messages percutants de **promotion** du mouvement croisent votre chemin. Toutes ces étapes sont solidement documentées dans les rubriques du site Internet de Rue de l'Avenir. De nombreuses villes pionnières comme **Sion** ou **Pontevedra** démontrent qu'il est possible de battre en brèche l'ère du tout voiture. Il n'y a plus d'excuses, et l'heure est bien plus grave qu'on ne l'imagine.

Jenny Leuba ■



Il est temps que l'action rejoigne la théorie. (Photo: RdA)

Le vélo à la (re)conquête de nos rues

Les collectivités sont de plus en plus nombreuses à reconnaître les bienfaits de la petite reine. Bien que cela ne se traduise pas toujours en mesures effectives, les aménagements, les dispositifs de stationnements et les actions de promotion sont, dans l'ensemble, en progression. Pourtant certaines tendances inquiètent les associations de promotion du vélo.

Une pratique en progression

Au niveau Suisse, la part modale du vélo semble a priori modeste, avec 6,6 % du nombre d'étapes effectuées en moyenne à vélo (Source: Comportement de la population en matière de transports: Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015). Ce chiffre est toutefois en légère progression et plus élevé dans plusieurs centres urbains, notamment en Suisse alémanique, atteignant jusqu'à 9 % des étapes dans l'agglomération de Winterthur par exemple (source: Städtevergleich Mobilität, Zürich 2017).

Des initiatives en faveur du vélo

Différentes initiatives visent à améliorer les liaisons cyclables.

À l'échelle locale, on peut mentionner la réalisation de liaisons cyclables rapides (par ex. sur la Route Wankdorf à Berne). À l'échelle régionale ou des agglomérations, des voies express vélo, déjà présentes dans plusieurs pays européens, sont en cours de planification dans les cantons de Berne et de Zürich par exemple. Plusieurs réflexions sont menées quant aux conditions de réalisation de ce type de liaisons (voir rapport de l'OFROU et de la SVI à ce sujet, liens sur notre site).

À l'échelle nationale, des projets pilotes ont été lancés par l'Office fédéral des routes afin de tester la pertinence de certaines mesures. L'autorisation de tourner à droite lorsque le feu est rouge a été expérimentée dans plusieurs carrefours à Bâle durant deux ans, et devrait être prochainement mise en consultation. Des «rues cyclables» - donnant la priorité aux vélos - ont également été testées en 2017 dans cinq villes suisses. Un rapport paraîtra au printemps 2018 et sera disponible sur le site Internet de Rue de l'Avenir.

Au niveau politique, une initiative ayant pour but l'inscription du vélo dans l'article



Les rues cyclables ont fait leurs preuves depuis plusieurs années dans d'autres villes d'Europe (voir notre site Internet). Ici une des rues cyclables du projet pilote de l'OFROU, la Militärstrasse à Berne

constitutionnel sur les chemins et sentiers pédestres, **l'Initiative vélo**, a été déposée en mars 2016. Cette modification de la Constitution donnerait à la Confédération la compétence de définir des conditions-cadres pour promouvoir le vélo et aider les cantons et les communes dans la mise en œuvre. Le Conseil fédéral, reconnaissant les avantages de ce moyen de transport pour la collectivité, a d'ailleurs soumis un contre-projet au Parlement. En décembre 2017, le Conseil des États a adhéré à ce contre-projet, tout comme la commission des transports du Conseil national en janvier dernier. La chambre basse devrait s'y pencher durant la session de printemps. Il est donc fort possible que le peuple se prononce en septembre ou novembre 2018.

Oui mais....

Une part modale en augmentation, avec l'appui d'initiatives favorables: l'avenir du vélo en Suisse semble sur la bonne voie. Mais il y a des points noirs. Le nombre de

cyclistes légèrement blessés dans des accidents de la circulation a par exemple augmenté au cours des 30 dernières années, et le nombre de cyclistes grièvement blessés ou décédés est à nouveau en hausse (source: OFROU 14.03.17). Le recul de la pratique du vélo de moitié chez les jeunes entre 1990 et 2010 (Mobilität von Kindern und Jugendlichen, Daniel Sauter, 2015) inquiète également les associations de promotion du vélo.

Le potentiel des trajets à vélo est encore grand et en partie inexploité, sachant que près de la moitié des trajets effectués en voitures font moins de 5 km. Les défis sont de développer des réseaux attractifs pour toutes les catégories d'usagers. Vous trouverez sur notre site Internet la description de mesures pouvant y contribuer, des exemples provenant de Suisse et de l'étranger et des liens vers des documents et sites utiles.

Valérie Sauter ■

Chi va piano va sano...

Réduire les vitesses de circulation en milieu urbain contribue à réduire les nuisances sonores liées au trafic et, par là-même, d'améliorer la qualité de vie des citoyens. La récente expérience de limitation nocturne des vitesses à 30 km/h sur les avenues de Beaulieu et Vinet à Lausanne en est un exemple encourageant.

Une expérience-pilote inédite en Suisse romande

Entre les mois de mai à octobre 2017, la Ville de Lausanne et le Canton de Vaud ont mené conjointement la première étape d'une expérience innovante en Suisse romande, à savoir la limitation nocturne des vitesses à 30 km/h sur les avenues de Beaulieu et Vinet. Ces deux avenues, qui font partie du réseau routier structurant de la ville et traversent des quartiers d'habitation à forte densité. Elles sont fréquentées par des lignes de transports publics et supportent des charges de trafic journalières non négligeables, de l'ordre de 17'000 sur l'avenue de Beaulieu et de 11'000 véhicules/jours sur l'avenue Vinet, dont environ 10 à 12% pendant la nuit. Comme les façades des bâtiments qui les bordent sont, le plus souvent, très proches de la route, les riverains sont directement exposés au bruit routier.

Durant la période d'essai précitée, des panneaux de signalisation limitant la vitesse à 30 km/h entre 22h00 et 06h00 ont été po-

sés le long des deux avenues, dans le but de réduire le bruit à la source. Des radars pédagogiques ont également été intégrés au parcours, afin de sensibiliser les automobilistes au respect de la nouvelle limitation. Parallèlement, des comptages de trafic et des relevés acoustiques ont permis d'établir un panorama clair de la situation avant et après la mise en place de la limitation nocturne des vitesses. Trois campagnes de comptages ont ainsi été réalisées, dont une première avant l'adoption de la mesure et deux autres pendant la phase test, avec et sans radar pédagogique.

Un premier bilan probant

Le bilan de la première phase de l'expérience présente des résultats encourageants. Alors que les volumes de trafic sont restés globalement stables pendant la période analysée, les niveaux sonores moyens de bruit nocturne ont diminué de 2,5 à 3 dB(A) grâce à la réduction des vitesses pratiquées. Cette diminution de bruit est équivalente à celle

qui aurait eu lieu si la circulation motorisée était réduite de moitié !

Sans surprise, l'un des éléments majeurs mis en évidence lors de la phase test est l'impact des radars pédagogiques sur le comportement des conducteurs, plus enclins à respecter la limitation des vitesses lorsque ces outils d'information sont en service.

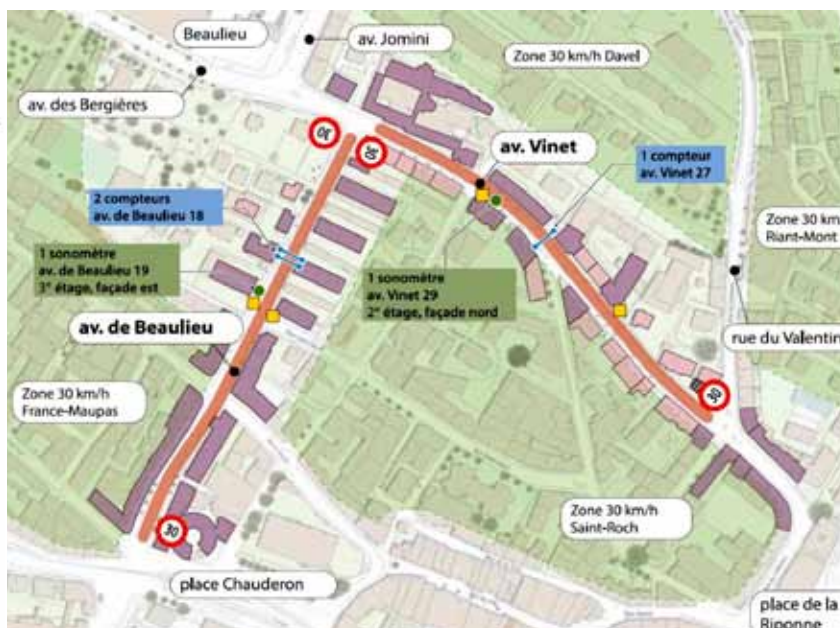
Les résultats des comptages de trafic et de bruit sont corroborés par les résultats des enquêtes auprès des riverains (en ligne) et des usagers de la route (in situ). Ces enquêtes ont notamment permis de mettre en évidence la part des riverains ayant ressenti les effets positifs de la mesure (50%), ainsi que l'aptitude des usagers de la route à respecter la limitation de vitesse (60%). Les riverains restent majoritairement favorables à la mesure, ce qui a d'ailleurs été confirmé lors de la séance de présentation du bilan intermédiaire.

Une expérience qui gagnerait à être répliquée

Prévue jusqu'en 2019, l'expérience pilote sur les avenues de Beaulieu et Vinet s'avère positive à ce stade, d'autant plus que les réductions du bruit routier ont pu être obtenues sans avoir recours à des mesures lourdes (de type pose de revêtement phono-absorbant).

Le monitoring de la deuxième étape, y compris avec le réaménagement de l'avenue Vinet, permettra de poursuivre l'expérience et de déterminer de manière structurée et documentée l'efficacité de l'abaissement de la vitesse dans la lutte contre le bruit nocturne. L'expérience serait d'ailleurs la bienvenue sur d'autres axes lausannois et pourquoi pas, plus loin.

De nombreux liens et documents sont disponibles sur notre site Internet.



Avenues de Beaulieu et Vinet: tronçons pilotes de la limitation nocturne des vitesses à 30 km/h
Source: Transitec Ingénieurs-Conseils, 2017

L'évolution des zones de rencontre suivie de près

Dans les années huitante, la rue résidentielle faisait son apparition en Suisse. Ce modèle de partage de l'espace-rue se concrétisait en 2002 avec la zone de rencontre. Depuis, les réalisations se sont multipliées, dans les petites comme dans les grandes communes. Une évolution que Rue de l'Avenir a suivie de près, comme en témoigne la documentation complète disponible sur le site, riche en exemples et en repères historiques et bibliographiques.

Le site de Rue de l'Avenir fait la part belle au thème des zones de rencontre. On y trouve d'une part des éléments d'histoire, d'évolution des bases légales et une riche palette d'exemples documentés, en Suisse et en Europe.

Témoin d'une évolution

En 1985, Rue de l'Avenir dressait déjà un bilan de la rue résidentielle, ancêtre de la zone de rencontre instaurée en 1981 en Suisse, les réalisations faites, des deux côtés de la Sarine, y sont comparées aux exemples des Pays-Bas et d'Allemagne fédérale. Depuis, en 2002, 2005 et 2017, trois autres bulletins, se sont penchés sur les zones de rencontre, arrivées en 2002 parmi les instruments de planification des communes. Tous ces bulletins peuvent être téléchargés sur notre site, au sein de la vaste base documentaire continuellement mise à jour.

Échanger les expériences, à travers les frontières

Rue de l'Avenir a l'habitude de tisser des liens avec d'autres pays en Europe, afin de relayer des exemples avant-gardistes questionnant les pratiques en Suisse, ou au contraire de vanter les exemples suisses auprès de nos voisins. En matière de zones de rencontre, une rubrique entière est consacrée aux Pays-Bas, précurseurs du partage de l'espace public dès les années 70 avec les woonerf. Des galeries de photos de Delft, La Haye ou encore Scheveningen (c.f. photo ci-contre) sont contextualisées par des explications sur la politique et les instruments de planification, en comparaison avec la Suisse.

Plus récente, la thématique connexe du code de la rue, cherchant à repenser les rapports de force dans le partage de la rue, est également bien relayée par Rue de l'Avenir. Alors qu'elle est déjà implémentée chez nos voisins



Zone 15 (woonherf) à Scheveningen, aux Pays-Bas (photo: Alain Rouiller)

belges et français, elle pourrait également inspirer la législation suisse en matière de sécurité routière. (Voir notre bulletin 4-2011, téléchargeable dans la rubrique «Publications»). Des inspirations proches de nous Une rubrique entière est consacrée aux exemples de zones de rencontre en Suisse. Différents types de contextes (quartiers résidentiels, vieille ville, secteurs centraux, etc.) y sont présentés dans le cas de petites ou des grandes communes. En complément du site www.zonederencontre.ch, les exemples sont documentés à renfort de documents uniques: interviews, présentations lors de conférences et visites de terrain.

Ainsi, on trouve par exemple une documentation précieuse sur la politique de la ville de Berne, pionnière en la matière. Outre des photos de réalisations récentes disponibles dans une galerie indexée, le site permet de retrouver les documents parfois inédits en lien avec la planification des zones de rencontre à Berne: des présentations issues de journées d'étude, le document officiel pour les demandes de zones par les habitants ou encore une interview de Jürg Stäheli, chef

de projet à la Planification de la circulation de la ville de Berne, etc.

Rue de l'Avenir suit avec intérêt le développement des zones de rencontre, et relaie autant que possible les expériences innovantes, comme les zones à la demande, les zones pour le jeu ou encore les développements à grande échelle menés dans les grandes villes de Suisse, sans oublier le contexte particulier des plus petites communes.

Mathieu Pochon ■



Végétation de l'espace par les riverains dans une zone de rencontre à Berne (photo: Jenny Leuba)

La rue de l'avenir pour les enfants

La mobilité des enfants contient plusieurs enjeux: la sécurité de leurs déplacements bien sûr mais aussi leur place dans l'espace public et la prise en compte de leurs besoins particuliers dans les aménagements. Des thèmes qui sont aussi centraux dans le site de Rue de l'Avenir.

Se déplacer à pied ou à vélo est tout bénéfique pour les enfants. C'est d'ailleurs un objectif de santé publique. Cela renforce l'autonomie de l'enfant, améliore son sens de l'orientation, développe ses capacités cognitives, son sens de l'organisation du temps et lui permet d'intégrer petit à petit les bons comportements et les aptitudes nécessaires dans ses déplacements.

Toutefois, en Suisse, le transport actif non motorisé des enfants est en baisse: chez les enfants entre 6 et 9 ans, il a diminué de près de 10% en 20 ans, selon l'OFS. En parallèle, le sentiment d'insécurité routière est élevé. Il représente la principale raison qui pousse les parents à accompagner leurs enfants, souvent en voiture.

Il est donc urgent et indispensable d'adapter l'espace public à la mobilité et aux besoins des plus jeunes, sur le chemin de l'école - qui représentent près de la moitié des déplacements effectués par les enfants entre 4 et 15 ans - et plus largement dans les quartiers et les villages.

Le nouveau site de Rue de l'Avenir traite plusieurs aspects de la mobilité des enfants: il donne tout d'abord une vision générale



Photo: ATE, Niels Ackermann /REZO

de leur mobilité sous l'angle de la santé, de l'autonomie et de l'environnement. Les déplacements des enfants sont analysés selon leur âge, le motif du trajet, les régions linguistiques. Des pistes d'actions sont pro-

posées pour tenir compte des besoins spécifiques des enfants, pour améliorer l'attention et la sensibilisation des automobilistes et pour adapter l'espace public et les aménagements aux besoins des enfants. Une rubrique détaille l'accidentologie concernant les enfants piétons et cyclistes pour en tirer des enseignements.

Enfin, le site répertorie des outils à disposition des communes, parents, associations de quartier pour agir concrètement: Éducation routière, Pédibus, Plans de mobilité scolaire, aménagement de zones de rencontres en espace de jeu sont autant de pistes d'action réalisables et efficaces. Le site fait aussi la part belle aux bons exemples de l'étranger.

En Suisse, le chemin de l'école est régi par différents textes de loi qui sont disponibles sur le site, de même que des rapports et études sur ce thème.

Les aînés dans l'espace public

De plus en plus nombreux au sein de la population, les aînés ont des besoins spécifiques dans l'espace public. Pouvant présenter des vulnérabilités particulières, en fonction de leur situation de vie et de leur état de santé, l'enjeu est d'éviter le repli sur soi et l'isolement de ces personnes. Sur le site Internet actualisé de Rue de l'Avenir, la page aînés permet de faire le point sur les statistiques, l'accidentologie, les besoins et particularités des personnes âgées, les aménagements favorables à leur mobilité ainsi que les stratégies de communication et de sensibilisation. Ces dernières années, plusieurs collectivités ou associations ont mis en place des mesures et outils en faveur des aînés. Les pages du site internet offrent un tour d'horizon des bonnes pratiques. Le rôle des communes, la démarche «quartiers solidaires» et les possibilités de formation sont par exemple abordés. En amont des mesures à prendre, le «diagnostic sécurité aînés» à Genève ou la «promenade d'observation» à Neuchâtel sont très intéressants pour mettre en évidence les lieux qui nécessitent des interventions.

Lucile Develey

Françoise Lanci Montant ■