

Rue de l'Avenir

MAXIMUM
30
BEGINS


*please
drive slowly*

TRAFFIC
CALMING
ZONE

30

THIS COMMUNITY
PROTECTED

NEIGHBOURHOOD
WATCH

Walk 21 à Toronto

Les piétons au premier plan

Walk 21, la grande conférence internationale consacrée aux piétons, s'est tenu à Toronto du 1er au 4 octobre 2007 (voir en page 8).

Cette conférence internationale de prestige est l'occasion pour la ville hôte de faire avancer son dossier *piéton*. C'est le cas pour Toronto. En effet, *Walk 21* a suscité un important débat dans les médias sur le rôle du piéton en ville. La ville de Toronto, qui a signé la *charte piéton*, est sur le point d'adopter un «*plan piéton*» dans le cadre de son plan directeur (master plan). La question des espaces partagés, telles les zones de rencontre, est en discussion.

Ce numéro est l'occasion de montrer une vision contrastée de Toronto du point de vue de la mobilité. Première surprise, Toronto est une ville verte - une ville au milieu d'un parc, comme l'indique un de ses slogans - qui compte plus d'arbres que d'habitants: 8 millions d'arbres pour 6,2 millions d'habitants dans le Grand Toronto.

Sans surprise, la ville est axée sur la voiture, avec une autoroute à seize pistes pour permettre aux nombreux pendulaires du Grand Toronto de retourner dans leur pavillon individuel. L'hyper-centre (downtown) est extrêmement dense avec des tours d'habitation de 30 à 40 étages climatisées, sans balcon et sans dégagement, sans doute prévu pour les ménages sans enfants. La très grande majorité de la ville abrite des immeubles individuels de deux niveaux.

Cette importante conférence a été l'occasion pour les spécialistes de faire le point sur l'avancement de la problématique piétonne dans le monde et de remettre le piéton au premier plan. Dans ce numéro, nous ne reprenons que quelques éléments du très riche programme qui a permis aux spécialistes du monde entier de faire le point sur la place du piéton dans nos villes.

Rue de l'Avenir

Ciao Lydia

La maladie a eu raison de Lydia Bonanomi, «au terme d'une vie passionnante et passionnée», comme l'ont écrit ses proches dans le beau faire-part paru au lendemain du 15 novembre 2007. Difficile de se faire à l'idée, tant Lydia a continué pour nous d'«habiter» *Rue de l'Avenir* même après qu'elle a décidé, il y a quatre ans, de prendre aussi une retraite associative. Cela faisait plus de vingt ans qu'elle avait commencé d'être active dans ce domaine qui est devenu si indissociable de son nom et de sa personne.



Lydia s'est impliquée très tôt dans les activités de ce qui s'appelait alors le *Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation - GCR*. Elle y a apporté ses convictions et son énergie, ses connaissances de chercheuse et sa pratique de terrain, sa rigueur scientifique et sa sensibilité. Son refus des compromis aussi, tout particulièrement quand il s'agissait de la sécurité des enfants.

Par son engagement, et par tout ce qu'elle était, Lydia a beaucoup apporté au *GCR/Rue de l'Avenir*. Elle y a plus d'une fois joué le rôle d'«empêcheuse de penser en rond», comme l'avait joliment écrit Alain Rouiller dans le bulletin consacré à Lydia en 1998, au moment de son départ à la retraite.

A nous d'emporter tout cela quelques pas plus loin, vers des rues où il fait bon vivre.

Rue de l'Avenir ■

Flâneur d'Or 2008

Prix des aménagements piétons.

Informations dans la brochure annexée

ou sur le site Internet www.flaneurdor.ch

Impressum

Rue de l'Avenir est un groupe de travail romand indépendant dans lequel sont représentés: *Mobilité piétonne* - Association suisse des piétons, *ATE* - Association Transports et Environnement, *La Rue* - groupe de travail de l'EPFL, *PRO VELO Suisse* - Association pour les intérêts des cyclistes, *Pro Juventute*, *Pro Senectute*.

Ses objectifs principaux: l'amélioration de la sécurité des déplacements (en particulier celle des enfants, des personnes âgées et handicapées) la promotion de la mobilité douce et le soutien d'un urbanisme de proximité à l'échelle du piéton et du cycliste.

Ses moyens d'actions: l'information des habitants, des responsables communaux et des professionnels des aménagements urbains; les conseils techniques et juridiques; la publication du présent bulletin - quatre fois par année - et une journée d'étude annuelle.

Secrétariat, rédaction, abonnements et changements d'adresses:

Marie-Claire Pétremand, 2322 Le Crêt-du-Loche • 032 724 32 82 • secretariat@rue-avenir.ch

Contact conseillers régionaux:

Alain Rouiller • 022 777 10 02 • communication@rue-avenir.ch

PAO: *Ecodev* Sàrl, Neuchâtel

CCP: 20-7856-6

www.rue-avenir.ch

Photos: Alain Rouiller, sauf indication contraire.

Couverture: *surabondance de signalisation, typique de Toronto, et des zones à vitesse réduite.*

«A pied à l'école»: un réseau mondial

La journée d'avant-programme était consacrée au chemin de l'école du point de vue de la sécurité des déplacements, de la santé et de la nécessité d'opérer un transfert modal de l'accompagnement en voiture à la marche. Le *Pédibus*, bien sûr, y tenait un rôle de choix.

Cette journée était l'occasion de comparer ce qui se faisait dans pays aussi divers que la Belgique, les Etats-Unis, la Nouvelle-Zélande, le Royaume Uni, la Suède, la Suisse et, bien sûr, le Canada, pays hôte. Cette rencontre fut également l'occasion pour les membres du réseau international «à pied à l'école» (www.iwalktoschool.org) de se rencontrer. L'ATE en est le représentant suisse.

Les «ambassadeurs» suédois et les «pionniers» ontariens

Les coordinateurs suédois du «walk-bus», la variante suédoise du *Pédibus* désignent des «ambassadeurs» qui peuvent être délégués dans des réunions pour faire la promotion du *Pédibus* et de l'intérêt pour les jeunes d'aller à pied à l'école auprès de parents ou de communes.

Dans la province canadienne de l'Ontario, des parents d'élèves de la ville de Waterloo ont décidé de lancer des *Pédibus* qui ne dépendent pas uniquement des parents conducteurs, la pérennité du concept basé sur le bénévolat étant l'une des difficultés

rencontrées. Ils ont donc lancé un programme qui implique la participation d'étudiants plus âgés qui conduisent les plus jeunes: les «pionniers» ou «trailblazers».

Selon nos interlocuteurs canadiens, l'intérêt pour ces élèves plus âgés de conduire un *Pédibus* est de pouvoir développer leur confiance en eux et leur aptitude à être des leaders, ainsi que de renforcer leur sens d'appartenance à la communauté.

Royaume Uni: les idées fusent

La Grande-Bretagne, comme les autres pays anglo-saxons, connaît un fort taux d'accompagnement en voiture. A l'heure de pointe du matin, une voiture sur cinq est utilisée pour accompagner un enfant à l'école. La promotion de la marche ou du vélo pour aller à l'école est donc soutenue par de nombreuses collectivités aux niveaux national, régional et communal. A Londres, c'est *Transport for London (TfL)*, l'organisme qui gère également les transports publics et le péage urbain qui est compétent. Visiblement, pour les Britanniques le changement de mentalité viendra des

jeunes. Les programmes qui leur sont adressés abondent. En voici quelques-uns.

- **Responsables de sécurité routière à l'école** (*Junior safety officers*): 5 ou 6 élèves d'une école reçoivent la mission d'être les responsables *sécurité routière* de leur école et de faire passer le message auprès de leurs camarades. Ils peuvent organiser des compétitions, des réunions, distribuer de l'information, ceci avec l'aide de *TfL*.
- **Club de mobilité des enfants** (*Children's traffic club*): l'adhésion est réservée aux enfants de 3 à 4 ans. L'objectif est de donner aux parents et aux jardinières d'enfants les outils pour sensibiliser les bambins à la mobilité (livres de contes, chansons, jeux, etc.).
- **Théâtre pour les enfants**: contrairement à la Romandie où la pièce de théâtre-forum «*Le Petit rond-point rouge*» de la troupe du *Caméléon* est destinée aux parents, les pièces de théâtre londoniennes s'adressent aux élèves, avec apparemment un grand succès.
- **L'enfant-citoyen** (*Junior citizen*): l'éducation routière à la mode britannique met l'accent sur la participation citoyenne des enfants.

Les «champions»: cette intéressante notion désigne une personne-relais qui défend la cause de l'enfant piéton au sein de l'école. L'expérience britannique montre, que la présence ou l'absence d'un «champion» dans une école peut faire la différence entre le succès ou l'insuccès d'une campagne.

Alain Rouiller ■



Une reconquête symbolique de la rue lors de la journée internationale «à pied à l'école» 2006 dans le canton de Vaud. Photo: JF Daulte

Toronto: ville de contrastes

Toronto en chiffres

Toronto compte 2,5 millions d'habitants (Grand Toronto: 6.2 Mio) pour 630 km². La densité de 4000 hab/km² équivaut à celle de Zurich. (Genève compte 11'700 hab./km²).

L'Ontario avec un million de km² et 250'000 lacs, est 22 fois plus grand que la Suisse; 340'000 des douze millions d'habitants de la province parlent encore le français.

A noter le tri sélectif (bouteilles, papier et déchets) sur la chaussée, et la revendication de la Ville qui se plaint de ne recevoir que 6% des rentrées fiscales. Ceci explique sans doute la désuétude des transports collectifs.



Traversées piétonnes: le pied!

Le rêve pour les piétons européens stressés. Le temps d'attente est court, la traversée très confortable. Les piétons torontois se conforment à la signalisation lumineuse; il est extrêmement rare de voir un piéton passer au rouge. Les automobilistes sont respectueux des piétons. Le rêve, on vous dit!

Mobilité douce

Les cyclistes sont relativement fréquents. De nombreuses possibilités d'attacher un vélo sont offertes au centre-ville.

Ces attaches - dont le nombre augmente chaque année - servent aussi à empêcher le stationnement sauvage et à protéger le piéton. Le mobilier urbain et la végétation sont bien regroupés en bordure des trottoirs pour ne pas gêner les piétons et leur assurer un parcours confortable.



«Pedestrian countdown signal»

Un compteur pour piétons indique combien de secondes il reste à ces derniers pour traverser la chaussée. La ville compte équiper 2000 carrefours d'ici 2009. Il est recommandé aux aînés de ne s'engager que si le compteur indique plus de 7 secondes, compteur qui ne démarre d'ailleurs qu'après qu'une traversée normale a pu être effectuée.

A quand un tel signal en Suisse?

Transports publics désuets

En comparaison européenne, le système de transports publics apparaît désuet. Les quatre anciennes lignes de métro ne couvrent que le centre-ville.

Les trams - véritables objets de musée - sont petits, quasi impossibles d'accès pour les personnes à mobilité même modérément réduite. En effet, leurs hautes marches, leurs portes étroites et l'absence de quais les réservent aux personnes en bonne forme. Ils sont généralement englués dans la circulation automobile.

A relever que certains passages pour piétons, comme ici dans «Little Italy», bénéficient d'une signalisation extrêmement importante, avec des grands X clignotants, qui surprend le visiteur.



Aiguilleur de trams

Vision inattendue d'une profession que l'on croyait disparue. A certains carrefours, un aiguilleur - partiellement visible derrière le groupe de passagers - actionne manuellement l'aiguille pour permettre au tram de tourner à droite. Pittoresque.

Stop toutes directions

La mise en place de carrefours avec des stops toutes directions (*stop all ways*) est une mesure peu coûteuse qui ralentit suffisamment la circulation pour permettre aux piétons de traverser en relative sécurité. Cette mesure a malheureusement été interdite en Suisse.

A de rares exceptions près, Toronto ne connaît pas les ralentisseurs ou interventions sur la chaussée. A relever la cohabitation informelle.



Ville souterraine

Tout comme Montréal, la ville souterraine de Toronto est importante: un parcours d'une dizaine de kilomètres de couloirs et de commerces souterrains, 26 km en comptant les raccords aux gratte-ciels du centre-ville (www.toronto.ca/path/). Ici le centre Eaton, avec ses 300 commerces, marque le début du parcours souterrain.

Toronto ne connaît par contre ni les zones piétonnes de surface, ni les espaces mixtes, sauf rares exceptions.

Péage urbain londonien: des retombées pour l'écomobilité

Depuis quelques années, il est difficile d'assister à un colloque international sans bénéficier de la présence d'un représentant de la Ville de Londres, du *Transport for London (TfL)* plus précisément. *Walk 21* n'a pas fait exception à la règle. Essayons de comprendre les raisons de cette omniprésence des Londoniens dans les colloques internationaux.

L'introduction du péage urbain londonien a des retombées positives considérables en matière de mobilité durable. En effet, Londres a regroupé dans un même département - *Transport for London (TfL)* - tous les services touchant de près ou de loin à la mobilité et aux déplacements: les transports publics bien sûr, mais aussi la marche à pied, le cyclisme, la sécurité routière, le chemin de l'école et les mesures en faveur des jeunes. Les questions touchant à la pollution et aux gaz à effet de serre ne sont pas oubliées.

Or, dans la plupart des villes, ces thèmes manquent cruellement de moyens financiers. A Londres par contre, les recettes du péage urbain permettent de financer des programmes très ambitieux. Voyons plus en détail ce qui fait de Londres l'une des villes les plus dynamiques au monde en matière de mobilité durable.

Sécurité routière

Ken Livingstone, le Maire de Londres, avait, par exemple, fixé en 2001 des objectifs très ambitieux en matière de sécurité routière (*London Road Safety Plan*), en donnant à *TfL* les moyens financiers: réduction de 40% des tués et des blessés graves. Résultats: baisse moyenne de 45% dont 43% pour les piétons et 60% pour les enfants.

Londres, qui avait pris du retard dans l'introduction des zones 30, va rattraper le temps perdu et mettre tous ses quartiers à 30 km/h en introduisant le contrôle par caméras vidéo et radars, avec reconnaissance des plaques, système déjà en vigueur pour le péage urbain. Sans aménagements physiques.

Chemin de l'école et mobilité douce

TfL est très actif dans le domaine de la sécurité et de la promotion du chemin de l'école à pied. Ce qui ne va pas de soi en Grande-

Bretagne. Avec d'excellents résultats, les accidents d'enfants sont en très sérieuse baisse. La diminution du nombre de voitures utilisées pour amener les enfants à l'école est plus modeste: 6,7%.

Ici aussi, le Maire a fixé des objectifs ambitieux: d'ici fin 2009, les 3000 écoles de Londres devront avoir un plan de déplacement scolaire, équivalent scolaire du plan de déplacement d'entreprise (PDE) ou plan de mobilité d'entreprise.

La promotion des déplacements à vélo n'est pas oubliée: en février 2009, le Maire de Londres a d'ailleurs annoncé le plus important programme de promotion de la bicyclette, 1,2 milliard de francs en 10 ans, avec la création d'itinéraires privilégiés pour la mobilité douce, les «golden roads».

Taxe sur les «Chelsea tractors»

Dans le domaine de la protection de l'environnement, Londres n'est pas inactive non plus. Une vignette été introduite le 4 février 2008, qui favorise les véhicules moins polluants; les camions sont particulièrement visés. De plus, une taxe sur les gros 4x4 et autres véhicules de luxe - appelés à Londres «Chelsea tractors» - de Fr 54.- par jour est également introduite pour qui veut aller au centre-ville. Ce programme de réduction des gaz à effet de serre nous est annoncé comme le plus ambitieux au monde...

Alain Rouiller ■



En Angleterre, Toyota axe sa publicité sur le fait que sa voiture hybride «Prius» fait partie des 2% de voitures qui n'ont pas à s'acquitter du péage urbain, symbolisé par le «C» (de congestion charge) sur la chaussée (photo Toyota).

Walkability Road Show: une démarche proposée aux communes

Dans les mois qui ont précédé la 8e conférence, la ville de Toronto et Green Communities Canada ont testé une démarche d'audit piétons avec plusieurs villes, qui sont venues présenter leur expérience.

Green Communities Canada (www.gca.ca) est une association qui informe et fait la promotion de solutions innovantes et de bonnes pratiques dans le domaine de l'environnement. Elle s'est fortement impliquée dans l'organisation de la conférence de Toronto.

Un des points sur lesquels la conférence de Toronto voulait mettre l'accent était le développement et la mise en œuvre de stratégies et de planifications en faveur de la marche et des piétons dans les communes. L'expérience faite avec plusieurs communes canadiennes au printemps 2007 a permis de tester une démarche, avec l'idée à plus long terme de développer un modèle de référence à l'échelle internationale.

La Charte comme référence

Les communes intéressées ont commencé par répondre à un questionnaire, structuré selon les têtes de chapitres de la *Charte internationale de la marche* (voir encadré). Une cinquantaine de questions nécessitaient de faire le point sur les mesures prises, les politiques en général vis-à-vis des piétons, les processus de planification (participation), les structures administratives, les financements et les ressources.

Il s'agissait de décrire ce qui avait été fait, mais aussi d'en expliciter les effets et l'intérêt, et de s'interroger sur les obstacles à la mise en place de mesures ou de politiques en faveur des piétons. Le questionnaire demandait d'esquisser des objectifs d'action pour la commune dans les domaines traités, d'identifier les ressources existantes et les besoins d'appui extérieur utiles.

Une première impulsion

La suite de la démarche a été adaptée aux besoins de chacune des sept communes impliquées. Elle a associé des élus locaux, des

professionnels ou des responsables techniques actifs dans la commune, ainsi que des habitants, à diverses étapes du travail et sous différentes formes selon les communes (groupes de travail, visites sur le terrain, assemblées publiques, débats).

Les points traités restent relativement généraux et, étant donné la taille des communes (100'000 habitants pour la plupart), la démarche n'aura probablement pas induit d'importants changements immédiats. Mais elle constitue un bon outil d'entrée en matière et de sensibilisation, qui amène les communes et les acteurs politiques à se poser des questions et à se positionner par rapport aux principes de la *Charte*.

Par ailleurs, on pourrait effectivement imaginer que l'utilisation systématique d'une même grille de questionnaire ouvre progressivement la possibilité d'effectuer un bilan et des comparaisons à l'échelle nationale, voire internationale.

Dominique von der Mühl ■

Record du monde



Les participants à Walk 21 ont contribué au record du monde du plus grand nombre de marcheurs: 231'635 piétons à travers le Canada, le 3 octobre 2007 à 12h30.

La Charte internationale de la marche

Ce document a été adopté lors de la 7e conférence WALK 21, à Melbourne. Il comporte huit principes qui synthétisent les objectifs jugés essentiels par l'ensemble des experts qui ont été associés à son élaboration:

1. une mobilité qui favorise l'intégration de tous (notamment personnes handicapées);
2. des espaces publics bien conçus et bien aménagés pour tous;
3. le développement de réseaux piétons intégrés (complets, cohérents, sûrs, y compris accès aux transports publics);
4. un aménagement du territoire favorable aux piétons (structures urbaines, localisation des activités, place des piétons dans la planification des déplacements);
5. la réduction des dangers de la route (suivi, mesures);
6. la réduction des facteurs d'insécurité, et de la crainte de l'insécurité;
7. des autorités locales qui se préoccupent de la question des piétons (structures, financements);
8. une culture de la marche (promotion, valorisation).

Le texte de ladite charte traduit en français peut être téléchargé sur: www.walk21.com

«Putting Pedestrians First»¹

La 8e Conférence internationale sur la marche et les piétons² s'est tenue à Toronto (Canada) au début du mois d'octobre 2007. Plus de 400 personnes y ont participé.

Le renouveau d'intérêt pour la marche - comme mode de déplacement au quotidien - est relativement récent. La conférence WALK 21 est née dans la foulée d'une conférence nationale organisée en 1997 en Angleterre. L'idée de créer une plate-forme de mise en commun des réflexions et des connaissances, qui permette de réunir des personnes et des organismes travaillant souvent depuis de nombreuses années sur ces questions mais de manière isolée, a stimulé la création d'un événement à une échelle plus large.

La première conférence internationale WALK 21 a eu lieu en 2000, à Londres. Elle a réuni 250 personnes, avec un bilan très positif qui a incité à renouveler l'expérience. Les éditions suivantes ont eu lieu à Perth (Australie), San Sebastian (Espagne), Portland (Etats-Unis), Copenhague, Zurich (en 2005) et Melbourne; cette année WALK 21 se tiendra à Barcelone, du 8 au 10 octobre.

Echanges et stimulation

La conférence a lieu chaque année dans une ville et un pays différents. La candidature d'une ville peut être retenue soit en raison d'une politique novatrice et de réalisations intéressantes à découvrir, soit, à l'inverse, parce que cet événement et l'écho médiatique qu'il suscite peuvent contribuer à faire évoluer la situation dans une ville où l'intérêt pour la marche est encore peu présent: c'était notamment le cas à Toronto.

L'édition 2007 a réuni plus de 400 personnes, avec une forte présence de participants de Toronto même (près d'un quart au total), signe de l'intérêt suscité par l'événement. Une cinquantaine d'Européens avaient franchi l'Atlantique, dont six Suisses. Les participant-e-s sont en général des chercheurs, des professionnels (bureaux ou administrations publiques) de l'urbanisme, des transports ou de la santé, des responsables d'associations, locales ou nationales, ainsi que des élus politiques locaux.

Un programme très riche

La conférence se tient sur trois jours, avec une journée de pré-conférences proposée en option. Elle alterne des présentations en plénière, de nombreuses contributions dans des ateliers en salles et quelques ateliers-promenades (walkshops). Les ateliers se déroulent en parallèle, ce qui impose - évidemment, mais malheureusement - de faire des choix, et explique que ce bulletin ne reflète que très partiellement la richesse des thèmes traités.

A Toronto, les ateliers ont été largement dominés par des présentations émanant du Canada ou des Etats-Unis. Elles ont illustré l'émergence de la problématique avec un certain décalage par rapport à l'Europe - l'Amérique du Nord est encore très fortement centrée sur la voiture - avec un éventail d'approches de la marche: sécurité routière, réaménagement d'espaces publics, outils d'évaluation des réseaux piétons, actions de promotion de la marche, etc. On y a abordé la question sous les angles de l'aménagement du territoire, de la santé, de l'économie, mais aussi de la philosophie voire de la poésie, et débattu des leviers d'un changement: comment (re)créer une culture de la marche, chez les usagers comme chez les décideurs et les planificateurs.

1 Littéralement: Mettre les piétons en premier.

2 Conference on walking and liveable communities, littéralement: sur la marche et les communautés agréables à vivre.

Des temps forts

Quelques temps forts ont ponctué la conférence, notamment une présentation de Hans Monderman - tout récemment décédé - le père des «shared spaces» (espaces partagés), et une intervention de David Suzuki, scientifique canadien très engagé dans le domaine de l'environnement et auteur de nombreux livres.

L'une des pré-conférences était consacrée à un atelier d'une journée sur la «mesure» de la marche, piloté par Daniel Sauter (sociologue zurichois, ancien collaborateur de *Mobilité piétonne*). Les piétons restent encore très «mal-traités» au niveau statistique: les données dont on dispose sont partielles et pas toujours pertinentes pour permettre une connaissance fine de ce mode de «déplacement» très complexe qu'est la marche. Quels seraient les éléments à prendre en compte pour disposer de données quantitatives et qualitatives adaptées aux spécificités des piétons, non seulement comme usagers de la circulation mais comme acteurs de l'urbanité?

Dominique von der Mühl ■

Pour plus d'informations: www.walk21.com (site en anglais), résumés d'une grande partie des présentations téléchargeables en ligne, pour chacune des conférences depuis 2000.

Trois présentations suisses

Dans le cadre des ateliers, Alain Rouiller a parlé de la démarche de diagnostic-sécurité aînés développé par l'ATE à Genève (voir *RdA* 3/2004). Marlène Butz et Thomas Schweizer, de *Mobilité piétonne*, ont respectivement présenté la toute récente vidéo réalisée sur les zones de rencontre et le concours «A pied c'est sûr!», dont la 6e édition aura lieu cette année sous le nouveau nom de «Flâneur d'Or» (en 2004, le Prix de l'innovation piétonne avait remporté par la Ville de Grenchen/Granges, voir *RdA* 4/2005).

Vidéo «Piétons d'abord!» (en français) à commander et/ou à télécharger sur le site: www.fussverkehr.ch > News (la vidéo existe dans les trois langues).