

Rue de l'Avenir

Planifications piétonnes

Toutes les échelles
comptent !



Nous sommes tous piétons ! Toutes les échelles comptent ! Deux notions fondamentales qui constitue le fil rouge de ce bulletin. Car se doter d'un «plan piéton», c'est aussi traiter des autres modes de déplacements, de l'aménagement des espaces publics et plus globalement du territoire. Définir une stratégie en faveur des piétons concerne autant la mise en place de mesures directes, telle que la planification et la réalisation d'aménagements, qu'indirectes par le biais de politiques d'urbanisation, de transports ou en lien avec la santé.

Au niveau national, la Norvège a une vision politique claire et volontariste dans la promotion de la marche. Unique en son genre, la démarche de ce pays est tout simplement remarquable et figure comme un exemple à suivre. A l'intérieur des agglomérations et des villes, la question des piétons est également prise très au sérieux par le politique et les planificateurs, à l'instar du Plan piéton de Strasbourg ou de la démarche transversale «Paris piéton». Ces deux villes constituent en soi des exemples phares, dont nos autorités pourraient s'inspirer. Et à l'échelon des petites communes, la nécessité d'une continuité des réseaux et du décloisonnement des quartiers est également indispensable pour promouvoir les déplacements alternatifs au tout à la voiture. Ce d'autant que la dimension des petites villes présente un potentiel très intéressant pour une politique de la marche.

Reste que la mise en oeuvre ne suit pas toujours les efforts consentis en matière de planification. Ainsi, il est nécessaire que les autorités prévoient les financements indispensables à la réalisation de mesures concrètes. A l'heure des enjeux d'une mobilité active au quotidien, prendre en compte les piétons à toutes les échelles devient une nécessité. Preuve en est les nombreux colloques traitant du sujet.

RdA

Au niveau des cantons: à suivre...

Les cantons ont un rôle essentiel à jouer, étant en charge d'élaborer les dispositions d'application de la LCPR (voir ci-contre) et d'assurer leur suivi. Qu'en est-il de la mise en oeuvre aujourd'hui? Comment générer une nouvelle dynamique dans les administrations cantonales? Ce sont les questions auxquelles Mobilité piétonne a été chargée de répondre sur mandat de l'OFROU/Domaine mobilité douce. La journée d'étude organisée chaque année par Mobilité piétonne prendra en 2014 une forme particulière,

avec plusieurs ateliers réservés aux acteurs cantonaux. D'ici la fin de l'année les cantons pourront s'inspirer des bonnes pratiques identifiées et consignées dans un cahier des charges type. Le bulletin RdA 3/2014 sera consacré à une synthèse de ce travail, raison pour laquelle nous n'aborderons pas l'échelle cantonale dans ce numéro, sauf par le biais de l'article présentant l'exemple de Genève (voir pages 4 et 5).

JL et DV ■

Nouvelles du secrétariat

Dès ce mois de mars, c'est Jannick Badoux qui reprend les rênes du secrétariat. Elle a été choisie parmi la vingtaine de candidat-e-s qui ont répondu à notre annonce. Martigneraine d'origine, active durant de nombreuses années dans l'hôtellerie et le tourisme, Jannick Badoux est déjà sensibilisée au domaine de RdA: engagée dans plusieurs activités associatives locales (APE de Bex, dont elle est présidente, Pedibus, groupe Pro Senectute) elle assure aussi depuis deux ans le secrétariat de l'ATE Valais romand à 10%.

Une nouvelle secrétaire que nous nous réjouissons d'accueillir!



Impressum

Rue de l'Avenir

Organismes membres de l'association: ATE - Association transports et environnement

Mobilité piétonne - Association suisse des piétons

PRO VELO Suisse - Association pour les intérêts des cyclistes

Association Transports
et Environnement



Organismes associés: La Rue - groupe de travail de l'EPFL, Ligues de la santé VD, Pro Juventute, Pro Senectute.

Secrétariat, rédaction, abonnements et changements d'adresses:

Jannick Badoux, ch. de Boton 112, 1880 Bex • 079 837 43 32 • secretariat@rue-avenir.ch

Contact correspondants régionaux et prestations Rue de l'Avenir:

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

PAO: Ecodev Sàrl, Neuchâtel

Impression: Pressor, Delémont

Coordination du numéro: Martin Walther

N.B: certain-es rédacteurs/trices appliquent les rectifications orthographiques de 1990 (par ex. suppression du circonflexe et des traits d'union)

CCP: 20-7856-6

www.rue-avenir.ch

Page de couverture: Lancer de chaussures, «shoes tossing» ou «shoefiti», contraction entre shoe et graffiti, phénomène urbain dont l'origine est multiple (crédit: jkphoto.ch)

Une base légale peu connue, mais fondamentale

La Suisse est pratiquement le seul pays au monde à disposer d'une loi spécifique concernant les piétons et, en amont, d'un article dans la Constitution. La loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) est entrée en vigueur en 1987. Beaucoup en ignorent l'existence. Pourtant, l'enjeu est de taille.

La LCPR est l'outil légal qui fonde l'action de la Confédération et des cantons pour la planification des chemins pour piétons. A ce titre, et malgré les imperfections qu'elle présente, cette loi est essentielle.

Elle a été élaborée sur la base de l'article 88 «Chemins et sentiers pédestres», introduit en 1979 dans la Constitution. Le principal souci lors de son entrée en vigueur en 1987 était la conservation des réseaux existants face au développement de l'automobile.

Le degré de mise en œuvre de la LCPR varie grandement selon les cantons. Si l'article 15 était vraiment appliqué, voilà près de 20 ans que les chemins pour piétons seraient planifiés dans toutes les localités suisses, petites ou grandes. Genève et Zurich s'y sont attelées, d'autres pas ou partiellement (voir bulletin RdA 2/2001).

Délégation aux cantons

La LCPR attribue la compétence de planification, de concrétisation, de conservation et de remplacement des réseaux piétons aux cantons. Dans les faits, tous délèguent ces compétences aux communes, mais sont tenus de posséder une vue d'ensemble et de s'assurer de l'application de la loi. Une étude en cours concernant la mise en œuvre de la LCPR devrait encourager les cantons à remplir pleinement leur rôle en matière de réseaux piétons (voir page 2).

Piétons, randonneurs et... cyclistes

La volonté d'une mise en œuvre plus affirmée de la LCPR est d'autant plus légitime que d'autres réseaux bénéficient de davantage de considération. La loi traite des chemins «pour piétons» et des chemins «de randonnée pédestre», qui se distinguent selon leur localisation à l'intérieur des agglomérations ou non. Or, bien que découlant d'une base légale commune, les réseaux piétons en localité sont nettement moins maîtrisés que ceux de ran-



Le pont Lego, réalisé par le graffeur allemand MEGX. Une image en forme de clin d'œil, pour illustrer la nécessité de créer des ponts, entre les disciplines et par-dessus les coupures urbaines... (Crédit: Rold Dellebusch, Wuppertal, 2012)

donnée, dont le niveau de connaissance, d'organisation et de planification est élevé, grâce notamment à l'association Suisse Rando.

Paradoxalement, alors qu'il n'existe pas encore de base légale équivalente à la LCPR pour les vélos, les réseaux cyclables sont de plus en plus intégrés dans les outils de planification, grâce en particulier à l'engagement de PRO VELO. Dans les projets d'agglomération, le nombre de mesures dévolues au vélo est d'ailleurs plus élevé que celles pour la marche. Un partenariat renforcé entre Confédération et associations spécialisées sur la marche est donc plus que souhaitable.

Cohérence et coordination

L'objectif de fond n'est cependant pas atteint par la simple existence de plans de réseaux piétons. On attend des chemins tracés sur les plans qu'ils soient interconnectés, continus et sûrs. La portée des plans de chemins pour piétons devrait aussi être renforcée, en revêtant par exemple un caractère contraignant pour les autorités et les propriétaires.

Des démarches complémentaires à la LCPR,

comme les projets d'agglomération, les concepts de sécurité du chemin de l'école ou les inventaires des passages pour piétons (surtout disponibles Outre-Sarine) incitent par ailleurs les communes à planifier leur réseau piéton puis à le mettre en œuvre. La cohérence des réseaux nécessite par conséquent une coordination avec ces autres outils.

La loi reste muette sur ces aspects, pour lesquels on constate généralement des lacunes dans le contenu des plans existants. Datant de plus de 30 ans, elle est le reflet d'une époque et d'une vision de la marche très atrophie comparativement aux approches d'aujourd'hui.

Le traitement de la problématique à l'échelle nationale n'aura d'effets sur nos déplacements quotidiens qu'au travers d'une coordination à toutes les échelles avec d'autres instruments d'aménagement et d'autres disciplines comme les transports, la santé, l'économie. Mais aussi et surtout une forte volonté politique.

Jenny Leuba ■

Plans piétons dans les petites communes

La question des déplacements à pied représente un enjeu souvent essentiel dans les petites communes, en termes de qualité de vie et d'espace public. A défaut d'incitation et d'outils, elle n'est cependant souvent pas traitée. La politique cantonale en la matière peut jouer un rôle déterminant. Exemple à Genève, où presque toutes les communes ont désormais développé un plan piéton.



Carte piéton pour les communes de Thônex et Chêne-Bourg (crédit: pour l'illustration Albertine)

Cas particulier en Suisse romande, le canton de Genève a voté le 4 décembre 1998 une loi d'application de la loi fédérale (L 1 60), qui impose aux communes de se doter d'un plan directeur des chemins pour piétons (PDCP). Ainsi, dans la foulée du Plan piéton de la Ville de Genève, un grand nombre de communes ont intégré le plan piéton dans leur plan directeur communal ou ont élaboré un document spécifique en la matière, parfois couplé à un volet vélo.

Maillage et liaisons intercommunales

La planification des réseaux piétonniers et cyclables vise à créer un maillage cohérent, dense et continu de cheminements sûrs, confortables et attractifs. Le but étant d'encourager le recours à la mobilité douce, il s'agit de relier entre eux les quartiers d'habitations et les pôles d'attraction – équipe-

ments, activités, écoles, etc. – présents sur le territoire communal et les communes proches. Dans cette perspective, c'est l'ensemble du réseau des petites et moyennes communes qui est mis en cohérence.

Ainsi, les liaisons intercommunales figurent comme un élément clé dans l'organisation du territoire situé en périphérie de la ville centre. A titre d'exemple, les communes de Chêne-Bourg et Thônex se sont mises d'accord pour établir conjointement leur plan piétons/vélos, débouchant en 2006 sur l'approbation d'un plan directeur intercommunal de la mobilité douce. La démarche ayant été jugée innovante par le service cantonal du développement durable, les communes ont alors bénéficié d'un soutien financier de la part du canton.

Contenu du plan

La typologie des cheminements n'est pas très différente d'une commune à l'autre – le long du réseau routier, en site propre, chemins de promenade... – mais les enjeux locaux reflètent quant à eux le contexte – géographique, historique, social – qui caractérise chaque commune et les actions à entreprendre. S'appuyant sur une analyse et un diagnostic de la situation existante, le plan piéton se traduit par une carte de synthèse qui illustre l'ensemble des cheminements existants et futurs ainsi que les mesures sectorielles prévues. Celles-ci sont en principe regroupées dans le dossier de mise en œuvre sous la forme de fiche de mesures.

Lorsque les aménagements cyclables sont intégrés au projet, la synergie avec les mesures pour les piétons s'avère souvent pertinente. A Plan-les-Ouates, par exemple, le projet de passerelle au-dessus de l'auto-route reliant le futur quartier des Sciers au village bénéficiera aux deux modes, tout comme la définition d'un réseau de loisirs sur le coteau agricole de la commune.

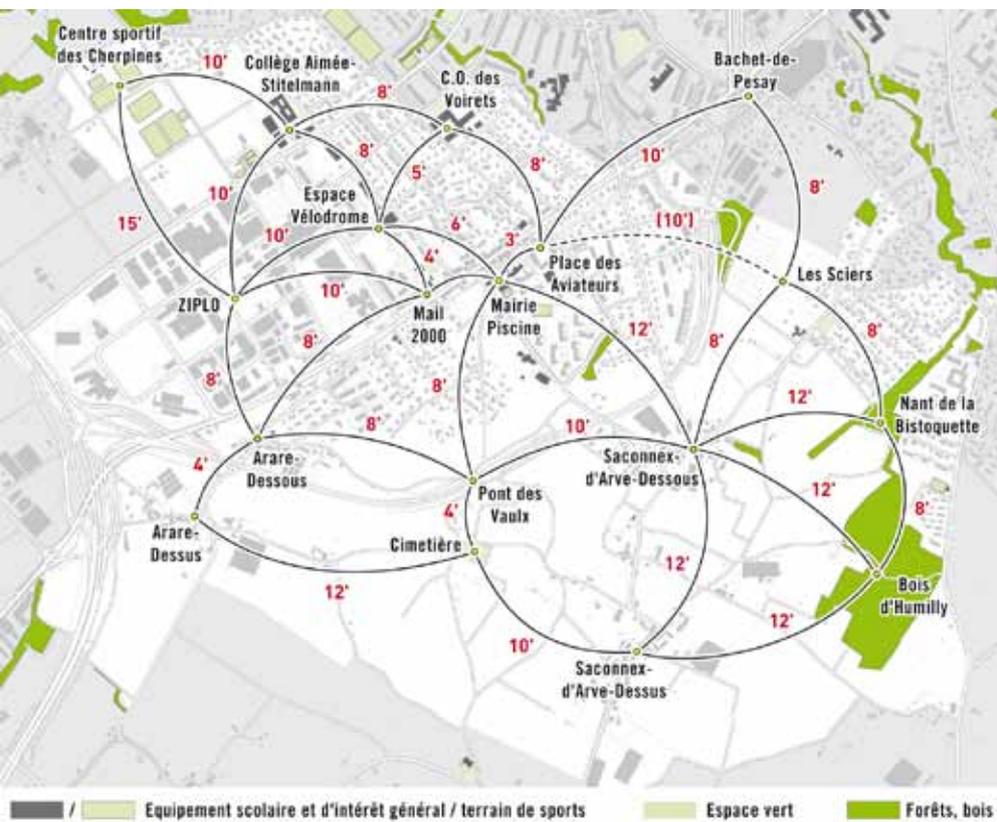
Réseau des espaces publics

Les enjeux fonctionnels des aménagements sont indissociables de leur qualité et dimension sociale. C'est pourquoi la planification des cheminements piétons/vélos est une opportunité pour les communes de créer ou compléter leur réseau des espaces publics. Celui-ci définit l'image de la localité et favorise l'appropriation du territoire par la population. Elaborer un plan en faveur des piétons, c'est aussi définir une politique urbaine de mise en valeur de l'espace public en tant que support des déplacements qui rythment notre vie quotidienne.

La définition des parcours majeurs – principaux itinéraires du maillage territorial – permet de mettre en relation entre eux les pôles d'attraction, les parcs et autres éléments du patrimoine. Les parcours proposés à Versoix illustrent bien cette idée. Ceux-ci s'appuient tant sur les éléments naturels du territoire, que sur son urbanisation ou la relation avec le lac. Ils sont définis comme des promenades, dont le nom illustre leur localisation ou une thématique particulière: la voie lacustre, le chemin des écoliers, la promenade du canal, l'allée Choiseul... L'ensemble de ces parcours dessine un réseau de promenades interconnectées, offrant alors la possibilité d'effectuer des itinéraires en boucle.

Coordination et mise en œuvre

Le plan directeur des chemins pour piétons est un instrument de planification et de gestion qui fixe les objectifs et les principes d'aménagement, de même que les actions à entreprendre, les espaces à réserver. Pour être opérationnel, le catalogue des mesures doit identifier la nature du problème, les instances concernées et la coordination avec les projets connexes. A noter que la législation genevoise permet d'inscrire des mesures de circulation au plan piéton, comme la création de zones 30 ou zones de rencontre.



Temps de parcours à pied sur la commune de Plan-les-Quates (crédit: urbaplan)

Pour la mise en œuvre, la superposition des réseaux de mobilité douce avec la trame des tracés historiques (IVS) peut s'avérer intéressante pour mettre en valeur les éléments du patrimoine, voire obtenir une participation financière fédérale. Tout comme la récente campagne du Fonds Suisse pour le Paysage (FSP), visant à revaloriser les franges urbaines par des projets pilotes pour enrichir le paysage,

faciliter l'accès à ces espaces périphériques et les rendre perméable aux modes doux, avec une contribution financière à la clé.

Information et sensibilisation

La concrétisation des mesures planifiées en faveur des piétons reste pourtant rare, souvent faute d'une rubrique comptable spécifique et inscrite au budget communal. Par

Villes petites et moyennes:

la récompense de politiques patiemment mises en œuvre

«S'occuper des piétons, c'est gérer le quotidien, donc le banal, c'est s'intéresser à ce qui se passe de manière inaperçue. Ce n'est ni glorieux, ni spectaculaire. C'est discret, mais fondamental». C'est en ces termes que M.-J. Widmer-Dozio, ancienne cheffe du Service de l'urbanisme de la Ville de Genève, s'est exprimée à l'occasion d'un colloque portant sur les réseaux piétons il y a une dizaine d'années (voir bulletin RdA 2/2004). Dans les faits, cette gestion du quotidien se traduit par une politique globale en faveur de la qualité des espaces publics et une planification urbanistique au service de la qualité de vie. Ainsi, ces dernières années, plusieurs villes petites et moyennes (Sion, Köniz, Yverdon-Bains, Granges, Delémont, Bienne, ...) se sont vues récompensées par le prix Wakker pour la prise en compte de la dimension sociale et urbaine du plaisir de découvrir la ville à pied. Car l'échelle des villes petites et moyennes présente de nombreux atouts pour une politique de la marche: un périmètre bâti contenu dans un rayon correspondant aux déplacements à pied (environ 1 à 2,5 km), une offre en équipements et services suffisamment attractive et en général un centre ancien complété par un potentiel intéressant d'aménagement des espaces publics. (MWA)



Les parcours majeurs de la commune de Versoix (crédit: urbaplan)

manque de visibilité, de lobby ou de responsable attiré, le domaine du piéton est souvent le parent pauvre des investissements publics. Pour inverser cette tendance, il est nécessaire que les communes engagent une politique en faveur des déplacements doux qui ne se limite pas aux mesures d'aménagement, mais comporte également des mesures d'information et de sensibilisation. Pédibus, carte piétons/vélos, balisage d'itinéraires cyclables ou signalétique piétonne concourent à informer la population et promouvoir ces modes de mobilité active. Tout particulièrement dans les petites communes, pour lesquelles les distances à parcourir sont à l'échelle du piéton.

Martin Walther ■

Pour en savoir plus

- Plans directeurs des chemins pour piétons du canton de Genève: www.ge.ch > **Thèmes > Aménagement du territoire**
- Fonds Suisse pour le paysage, campagne Frange urbaine: www.fls-fsp.ch

Echelle nationale: la Norvège pionnière

Si les planifications et les mesures à mettre en œuvre concernant la marche et le piéton relèvent essentiellement de l'échelle locale, une volonté politique affirmée à un échelon plus élevé peut tracer la voie et donner une impulsion aux initiatives locales. C'est le sens de la stratégie nationale développée par la Norvège «Walking for Life», une première en Europe.



«Nous sommes experts dans la construction de routes, mais nous négligeons souvent d'offrir de bonnes conditions aux piétons...» (Source: présentation à Walk21 de Guro Berge, Office national des routes)

Le slogan choisi pour la stratégie norvégienne – «Walking for Life» – traduit bien la vision large d'un gouvernement qui veut inciter sa population à marcher plus, parce que c'est bon pour la santé et pour l'environnement, mais aussi parce que c'est la présence de piétons (de gens) qui apporte la vie dans l'espace public.

Une volonté de mise en œuvre

La démarche norvégienne découverte à la conférence Walk21 (voir page 8) est une première en Europe, et sans doute au niveau mondial. Il est peu courant que l'on se préoccupe de la question du piéton à l'échelle d'un pays, encore moins qu'un

gouvernement estime le sujet suffisamment important pour décider de développer une stratégie spécifique en la matière.

Initiée sur la base des objectifs du Plan national des transports, la démarche est aussi novatrice par son processus d'élaboration: le groupe mandaté pour la développer associait des représentants des ministères des routes mais aussi de la santé, des régions et des associations de communes, sous la présidence d'un... sociologue. Avec pour mandat de définir des objectifs pour la période 2014-2023, proposer des actions et des mesures pour les atteindre et formuler des recommandations pour en assurer le suivi.

Des objectifs concrets, et des tâches

Les objectifs (chiffrés) sont basés sur un état des lieux préalable. Ils visent globalement l'augmentation des déplacements à pied, de manière modulée selon les catégories de population et types de piétons – la stratégie s'intéresse par exemple aussi aux déplacements des actifs.

La stratégie de mise en œuvre recouvre six domaines d'action: infrastructures, services et maintenance, interaction avec les autres modes, culture de la marche, savoir et communication, responsabilités et coopération. Les mesures sont relativement classiques. Ce qui l'est moins c'est la volonté politique de les soutenir, qui se traduit aussi par la mise en évidence systématique du rôle des autorités à l'échelon national et des tâches à assumer dans chacun de ces domaines pour les mettre en œuvre.

Quatre tâches ont été jugées prioritaires:

- définir des plans d'action et un plan de communication à l'intention des acteurs concernés,
- travailler activement à l'abaissement de la vitesse (40 et 30 km/h) en localité,
- investir dans le développement des connaissances et leur diffusion,
- renforcer la collaboration aux différents échelons, visant la mise en œuvre de stratégies locales dans au moins 50 villes pour les années à venir.

Des objectifs ambitieux et une politique à suivre.

Dominique von der Mühl ■

Et en Suisse?

La Suisse ne dispose pas d'un équivalent à la stratégie norvégienne. Même si elle joue un rôle important, la Loi sur les chemins piétons et les chemins de randonnée (LCPR) est un texte de nature juridique et non stratégique. Au plan national, le thème de la marche et du piéton n'est pas traité en tant que tel dans le sens d'une vision politique. Le Plan directeur de la locomotion douce de 2002 (resté à l'état de projet) a donné une certaine visibilité à la marche en consacrant le principe de «Mobilité douce, 3e pilier de la politique des transports». Par contre, cette terminologie générique, qui associe sans toujours les distinguer marche et vélo, est source de confusion. Et elle profite de fait souvent plus aux mesures en faveur du vélo, particulièrement à l'échelle des projets d'agglomération (DV).

Voir aussi sur www.rue-avenir.ch, sous le thème «Mobilité douce», la page «Marche et piétons». On peut y télécharger la communication présentée à Munich (en anglais) et quelques autres documents.

Strasbourg et Paris: des grandes villes en marche

Ces dernières années, plusieurs villes européennes ont complété l'éventail de leurs instruments de planification en consacrant une politique propre aux piétons. Entre le Plan piéton de Strasbourg et la démarche volontairement transversale du «Paris piéton», petit tour d'horizon de ces exemples phares en provenance de nos voisins.

Connue comme l'une des principales villes cyclables de France, Strasbourg fait désormais également honneur à ses piétons avec son nouveau Plan piéton. Ce document de planification stratégique replace la marche au centre de la mobilité quotidienne, en commençant par diagnostiquer la «marchabilité» du territoire strasbourgeois pour cerner des champs d'action. Les territoires réellement adaptés aux piétons ont ainsi été identifiés par un diagnostic cartographique croisé à partir de la trame viaire, de l'espace public effectivement dédié aux piétons, des plaisirs de la marche et des coupures dans le réseau. Sur la base du diagnostic et des objectifs posés, le plan piétons strasbourgeois définit dix actions. Parmi celles-ci, plusieurs méritent d'être mentionnées, à l'exemple de l'instauration du «1% piéton» dans les projets de transports publics. Cette mesure consiste à prévoir un pourcent du budget global du projet pour améliorer l'accessibilité piétonne dans un rayon de 500m autour des stations.



Le «plan piéton» de Strasbourg propose un réseau magistral pour reconnecter les quartiers de la ville en offrant des liaisons de qualité (crédit: Communauté urbaine de Strasbourg).



La démarche «Paris piéton» comprend également des ateliers participatifs et des événements pour animer les rues, comme ici dans le 20ème arrondissement (crédit: Mairie de Paris).

Paris piéton: une démarche transversale centrée sur l'usager

A Paris, comme dans d'autres villes, la marche est le premier mode de déplacement et constitue le ciment du système de mobilité. Partant de ce constat, la capitale de l'Hexagone ne s'est pourtant pas dotée d'un plan piétons inspiré des instruments de planification classiques prévus pour les autres moyens de transport. La démarche «Paris piéton», initiée en 2012 dans le prolongement de la politique de partage de l'espace public, amène ainsi un changement de regard avec une vision de l'espace public centrée sur le piéton sans pour autant en faire un usager concurrent aux autres modes de déplacement.

La démarche se concrétise à travers le Plan de mise en accessibilité des voiries, avec des projets comme le désencombrement des trottoirs ou le contrôle de la continuité des

cheminements piétons aux abords des chantiers (2'422 chantiers contrôlés en 2012). A l'échelle des quartiers, des marches réunissant architectes, sociologues, paysagistes et ingénieurs sont organisées pour alimenter les projets en cours par un diagnostic partagé. La marche elle-même devient ainsi un outil de formation, de sensibilisation et de partage de compétences. Des ateliers participatifs et des événements sont également organisés pour impliquer la population dans l'aménagement et le partage de la rue.

Les approches strasbourgeoise et parisienne ne sont pas des cas isolés, mais méritent d'être suivies de près et ouvrent la voie vers une planification au vocabulaire moins routier et résolument centré sur le piéton, dans tout son spectre de diversité.

Mathieu Pochon ■

Pour aller plus loin

- Strasbourg: www.strasbourg.eu > développement&rayonnement > transports et infrastructures > exemplarité
- Paris: www.paris.fr > Paris pratique > Déplacements, voirie > La rue en partage

Munich et Strasbourg, retour sur deux colloques

Longtemps portée surtout par les milieux associatifs et une poignée de chercheurs spécialisés, la thématique de la marche et du piéton bénéficie depuis une quinzaine d'années d'un regain d'intérêt justifié par des préoccupations urbaines, environnementales et de santé. Reflets de deux manifestations, dont la 14^e édition de la conférence internationale Walk21.

La conférence internationale Walk21 est devenue une manifestation d'envergure. Organisée chaque année depuis 2000 (voir RdA 1/2008), elle se tenait cette année à Munich, et a réuni sur trois jours plus de 500 participants issus de 40 pays. Le programme de ce colloque d'échelle internationale unique en son genre, entièrement dédié à la problématique de la marche et du piéton, offre une perspective sur les thématiques et les approches du moment.

Thèmes classiques et thèmes émergents

Pour l'essentiel les thèmes abordés restent des fondamentaux: politiques de villes (grandes ou plus petites), réaménagements de voiries, marche et santé, promotion de la marche, outils d'évaluation. Le thème des shared spaces continue de séduire: il a fait l'objet d'un workshop mais aussi d'une demi-journée d'échanges la veille du colloque. La problématique des usagers vulnérables reste une question importante, comme en témoigne la place donnée à la question de l'intégration des enfants, des personnes âgées et des femmes dans l'espace public: quatre workshops au total.

Parmi les thèmes émergents on peut relever, à côté d'une très large majorité de présentations traitant de milieux urbains relativement denses, un workshop sur la question du piéton dans les territoires suburbains et périurbains: une problématique essentielle pour une ligne de recherche appelée à se développer.



Walk21 Munich 2013. La tenue d'un colloque constitue une occasion de donner une visibilité publique à la problématique. Le sérieux des conférences laissé en salle, place à un défilé ludique des quelque 500 participants (crédit: Tobias Hase)

Les (encore rares) présentations de participants d'Europe de l'Est, d'Asie et d'Afrique sont intéressantes, elles offrent un autre regard sur des questions qui se posent aussi, mais de manière différente, ou avec un certain décalage lié à l'essor de la voiture et/ou à une autre culture de la mobilité.

Démarches participatives et citoyennes

Plusieurs présentations ont été consacrées à des démarches participatives ou des actions citoyennes: processus mis en place par les autorités en lien avec une planification d'ensemble ou un projet localisé et démarches citoyennes de reconquête de la rue, avec souvent une dimension ludique, pour une réappropriation temporaire d'espace(s) urbain(s) favorisant la vie sociale et les échanges dans un quartier. Nous y reviendrons dans le prochain bulletin.

Measuring Walking, un travail qui se poursuit

Le travail de recherche et de coordination amorcé à Toronto et développé dans le cadre de l'Action COST358 se poursuit. Une patiente démarche de chercheurs à l'échelle internationale, pour essayer de définir les bonnes manières de traduire en chiffres la marche et le piéton, «pour que la marche compte».

Dominique von der Mühl ■

Pour en savoir plus

- Sur Walk21: www.walk21.com
- Pour télécharger les présentations du colloque de Munich: www.walk21munich.com
- A propos de «Measuring Walking»: www.measuring-walking.org

A Strasbourg – «Le piéton au cœur de la ville»

En collaboration avec le CEREMA et divers organismes, la Ville et Communauté urbaine de Strasbourg organisait en octobre dernier son troisième colloque dédié à la mobilité alternative. Après le Code de la rue en 2011 et le vélo partagé en 2012, il était en 2013 consacré au piéton. Destiné particulièrement aux acteurs territoriaux impliqués dans la thématique, le colloque a réuni près de 300 personnes. On y a parlé de sens et de l'importance du plaisir de la marche, d'urbanisme et de politiques de villes. Et on y a découvert réflexions et bons exemples dans le cadre de quatre ateliers à thèmes traitant respectivement de planification, de jalonnement, d'articulation marche et transport public et d'espaces partagés avec le vélo. Les présentations peuvent être téléchargées sur le site du CEREMA (regroupement de quatre organismes dont le CERTU de Lyon et les CETE régionaux): www.certu.fr/retour-sur-le-colloque-le-pieton-a1079.html (DV)