



28e Journée Rue de l'Avenir  
23 septembre 2011 à Berne  
(voir programme encarté)



## Renouveau de la marche, en Suisse et en Europe

*Reflets du colloque du 8 avril à l'EPFL*





Nous sommes tous piétons. Tout le temps. Pourtant la marche, acte naturel commun à tous et connu de tous, souffre encore paradoxalement d'un *déficit de connaissances et de compétences* chez les professionnels et, en amont, d'un *déficit d'image* assez largement partagé.

Pour bien des acteurs, la marche se réduit encore à un mode de courte distance, et le piéton à un usager vulnérable dans la circulation. On est cependant en train de prendre conscience de l'importance d'une approche plus complexe, plus riche et plus globale, dans une perspective à la fois de mobilité – où la marche est le «ciment» de tous les autres modes – et d'urbanité – le piéton comme composante essentielle de la qualité urbaine et de la vie dans l'espace public. Le colloque organisé à l'EPFL marquait la fin du projet COST européen «Pedestrian Quality Needs». S'adressant à un public large, il avait pour but de donner une visibilité à cette problématique multiple, offrir un aperçu de recherches récentes mais aussi de bonnes pratiques, montrer des pistes d'action possibles et au final donner envie d'agir, chacun dans son domaine.

Objectif atteint pour les quelque 80 personnes présentes, issues de milieux très divers – pour la plupart cependant déjà sensibles à ces questions, et plutôt actives en milieu urbain, ce qui illustre l'importance d'un travail de communication pour élargir l'intérêt pour le thème.

La promotion de la marche demande la «ville qui va avec». Au travers de trois parcours de vie, Yves Winkin, grand témoin du jour, a évoqué le besoin d'une ville «*subtilement encadrante*» pour l'usager âgé ou fragilisé, d'une ville «*subtilement apprenante*», offrant un cadre qui «favorise l'acquisition d'une disposition à la marche», et d'une ville «*subtilement apprivoisante*», pour ceux qui sont «tout près de basculer» vers un recours accru aux déplacements à pied. Suggérant par là que la ville est à la fois affaire d'infrastructures, mais aussi de sensibilité et de poésie...

RdA

Toutes les présentations du colloque, et enregistrements des présentations, se trouvent sur le site du laboratoire Chôros-EPFL: <http://choros.epfl.ch> > Actualité

## Sites internet mentionnés dans le bulletin

- [www.measuring-walking.org](http://www.measuring-walking.org): présentations, liens et documents issus de quatre rencontres internationales autour des dimensions pertinentes, des comptages, des indicateurs et des méthodes pour quantifier les mouvements à pied (en anglais).
- [www.walkeurope.org](http://www.walkeurope.org): projet européen «Pedestrian Quality Needs» (besoins en termes de qualité pour les piétons), Action COST 358 impliquant 20 pays (en anglais).
- [www.walk21.com](http://www.walk21.com): site de la conférence internationale annuelle Walk21.
- [www.mobilite-pietonne.ch](http://www.mobilite-pietonne.ch): site de Mobilité piétonne – Association suisse des piétons.
- [www.mobilite-douce.ch](http://www.mobilite-douce.ch): page de l'Office fédéral des routes dédiée aux mobilités douces.

## Londres

- [www.tfl.gov.uk/gettingaround/walking](http://www.tfl.gov.uk/gettingaround/walking): portail piéton de Transport for London.
- [www.walklondon.org.uk](http://www.walklondon.org.uk): portail des itinéraires piétons et des cartes interactives de Londres.
- <http://journeyplanner.tfl.gov.uk>: planificateur d'itinéraires.
- [www.walk4life.info](http://www.walk4life.info): cartes interactives des parcours piétons en Angleterre.
- [www.london2012.com/making-it-happen/sustainability/active-travel-programme/](http://www.london2012.com/making-it-happen/sustainability/active-travel-programme/)
- [www.walkengland.org.uk](http://www.walkengland.org.uk): liens sur des études plus généralistes.

## Santé

- [www.hepa.ch](http://www.hepa.ch): mise en œuvre de la promotion de l'activité physique en Suisse.
- [www.globalpa.org.uk](http://www.globalpa.org.uk): les 7 «meilleurs investissements» pour l'activité physique (en anglais).
- [www.paprica.ch](http://www.paprica.ch): promotion de l'activité physique au cabinet médical.

## Bulletins Rue de l'Avenir

- Plusieurs numéros ont été consacrés, entièrement ou partiellement, à la marche et aux piétons. Voir [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch) > Bulletins / archives

## Impressum

Rue de l'Avenir - groupe-conseil romand.

Organismes partenaires: *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*, Liges de la santé VD.

### Secrétariat, rédaction, abonnements et changements d'adresses:

Marie-Claire Pétremand, 2322 Le Crêt-du-Loche • 032 724 32 82 • [secretariat@rue-avenir.ch](mailto:secretariat@rue-avenir.ch)

### Contact conseillers régionaux et prestations Rue de l'Avenir:

Alain Rouiller • 022 777 10 02 • [communication@rue-avenir.ch](mailto:communication@rue-avenir.ch)

PAO: *Ecodev* Sàrl, Neuchâtel

Impression: *Pressor*, Delémont

Coordination du numéro: D. von der Mühl

CCP: 20-7856-6

[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

Page de couverture: Gare de Morges. Une signalétique développée dans le cadre de la semaine de la mobilité, qui donne une visibilité à la marche et peut contribuer à modifier la «carte mentale» d'un lieu. (Photo Dominique von der Mühl).

# Marche et piétons: objectif qualité

Le «renouveau de la marche», thème du colloque, se manifeste par un regain d'intérêt des politiques comme des chercheurs, qui s'observe depuis une dizaine d'années. Les approches sont très diverses, illustrant la complexité et la richesse de la problématique. L'Action COST 358 a cherché à en dégager une analyse systémique, centrée sur les aspects qualitatifs, avec une dimension prospective et proactive.

## Une première à l'échelle européenne

C'est la première fois qu'un projet européen associant autant de pays – une vingtaine – a été consacré entièrement à la marche et aux piétons. L'objectif de l'Action COST 358 «Pedestrians' Quality Needs» (Exigences de qualité pour les piétons) était ambitieux. Au travers des apports des quelque 70 chercheurs impliqués dans le projet, on a effectué un état de l'art des connaissances actuelles sur les «exigences de qualité», qui s'inscrivait dans une approche globale, proactive et prospective de l'amélioration et de la promotion des déplacements à pied. Quatre objectifs généraux avaient été posés au départ:

- comprendre comment l'espace public, le système de transport et le contexte social, légal et politique interagissent avec les «exigences qualité» pour les piétons.
- renforcer la collaboration des différents acteurs dans le domaine;
- identifier des instruments d'évaluation faciles à mettre en place
- motiver les planificateurs et les décideurs à agir.

Initiateur du projet, Rob Methorst (Ministry of Infrastructure and the Environment, Delft), a dirigé ce projet de vaste envergure

et coordonné le travail des quatre groupes qui ont traité respectivement les aspects fonctionnels (politiques, infrastructures, mesures diverses), les besoins perçus (du point de vue de l'utilisateur), la vision prospective, enfin la vision d'ensemble permettant d'intégrer toutes les dimensions.

Une partie des résultats a été présentée en novembre 2010 lors de la 11e conférence internationale Walk21 à La Haye et, sous une forme plus modeste, le 8 avril 2011 dans le cadre du colloque «Renouveau de la marche, en Suisse et en Europe». Rob Methorst et Daniel Sauter (Urban Mobility Research, Zurich) y ont présenté en introduction des éléments ressortis de la synthèse générale, des thèmes plus spécifiques étant abordés dans le cours de la journée (D. von der Mühl, S. Lavadinho).

## Une approche systémique

Rob Methorst a présenté les principales conclusions du projet PQN, ainsi que les recommandations faites aux différents types d'acteurs (gouvernements, autorités locales, professionnels et associations). Il en a aussi profité pour rappeler l'originalité de la dé-

marche mise en place. Le projet PQN a en effet relevé le défi peu commun d'appliquer une même grille d'analyse à une vingtaine de pays européens, intégrant statistiques, publications, recherches, mais aussi situation juridique et politiques par rapport aux piétons. D'un point de vue méthodologique, le PQN a montré tout l'intérêt d'une approche systémique à vision globale et non sectorielle. Grâce à cette approche systémique, le caractère multi-facette de la marche a été largement mis en évidence, montrant que de nombreux domaines ont un intérêt au développement de politiques en faveur de la marche, notamment la mobilité, la sécurité, mais aussi la santé publique et l'économie.

## Disposer de (bonnes) données

La marche constitue le ciment de l'ensemble du système de transport: l'utilisateur de transport public, l'automobiliste, même le cycliste est finalement un piéton qui emprunte momentanément un moyen de transport. Afin de mettre en évidence l'importance de la marche et la nécessité d'encourager les déplacements à pied, des données de base doivent être

## Qu'est-ce que COST?

COST (European Cooperation in Science and Technology) est une structure de coopération européenne intergouvernementale qui vise à favoriser les collaborations entre des chercheurs issus de différents pays. COST crée ainsi des réseaux internationaux d'échanges d'expériences dans le domaine de la recherche scientifique et technique. Les activités COST sont administrées par un bureau central localisé à Bruxelles. [www.cost.esf.org](http://www.cost.esf.org).



Lors du colloque, une partie exposition complétait les présentations, assurée par une quinzaine de participants (associations, villes, organismes partenaires du colloque). Auteur: Rob Methorst.



**Limmatquai, Zurich.** Marche et «séjour» dans l'espace public: à pied dans la ville, c'est aussi s'asseoir, se rencontrer, observer, être vu... (Photo Daniel Sauter).

mises à disposition. Comme l'a rappelé Rob Methorst, la marche à pied est particulièrement dépourvue de données systématiques. Il n'y a ni terminologie uniformisée, ni méthodes de saisie des données, et il manque des systèmes permettant de gérer ces données. Pour créer un espace public répondant aux besoins des piétons, des connaissances sur les déplacements et le séjour sont nécessaires, mais aussi sur d'autres facteurs, tels que l'intermodalité, la sécurité subjective, la satisfaction, les dangers de chute, etc.

### Quel futur pour la marche?

Dans le contexte actuel, le vieillissement de la population et la dépendance accrue à l'automobile constituent deux exemples de défis majeurs pour la marche. Le projet PQN a cherché à répondre à la question épineuse de l'avenir de la marche.

Lors de la conférence du 8 avril à l'EPFL, Daniel Sauter a ainsi présenté l'approche prospective qui a été choisie pour construire une vision de la marche en 2030. Les tendances actuelles ont été évaluées en termes de population, d'espace et d'énergie. Le vieillissement de la population, l'augmentation des

.....  
**Ouest lausannois.** Parmi les enjeux pour l'avenir, la place du piéton dans les périphéries, ville en devenir. (Photo Dominique von der Mühl)

problèmes de surpoids et l'augmentation des inégalités sociales doivent être pris en compte dans les politiques futures autour de la marche. De même, les défis concernant les espaces publics (étalement urbain, augmentation du temps passé dans les espaces publics, gentrification et commercialisation des espaces publics, l'augmentation des conflits d'usage, etc.) demandent la création d'espaces intégratifs, dans les centres mais aussi dans les périphéries, espaces encore trop peu pris en considération dans les politiques de développement de la marche. Les enjeux énergétiques demandent quant à eux d'anticiper l'impact de l'augmentation des prix de l'énergie et des changements climatiques et de mettre ainsi le piéton au centre des visions.

### La Suisse plutôt bon élève

La première étape du projet consistait à élaborer un rapport par pays (Country Report), établissant un état des lieux selon des rubriques communes: données statistiques existantes, recherches et publications récentes dans le domaine, cadre juridique et légal dans le domaine, politiques liées à la marche, bonnes pratiques et innovations.

En comparaison internationale, la Suisse présente une situation relativement bonne en regard de la marche. En particulier, de nombreuses initiatives spécifiques aux piétons

ont été entreprises dans les grandes villes. Des agglomérations telles que Zurich, Bâle, Berne, Lausanne ou Genève offrent en effet des contextes favorables à la marche, et montrent des volontés politiques de promotion de la marche. Dans l'ensemble, les bonnes pratiques suisses qui font figure d'exemple sur le plan international sont les stratégies urbanistiques des grandes villes suisses, la requalification de l'espace routier et la modération du trafic (zones 30, zones de rencontre), les outils d'évaluation (audit piéton) ainsi que la communication et la sensibilisation. Pourtant, comme l'a rappelé Dominique von der Mühl durant la conférence, une grande partie de la population suisse vit hors des grandes villes, dans des contextes encore trop peu favorables à la marche. Si les efforts engagés jusqu'ici doivent être poursuivis dans les centres des grandes villes, les espaces périphériques doivent eux aussi faire l'objet d'une politique remettant le piéton au centre de la réflexion.

Marlène Butz et Mathieu Pochon  
Association Mobilité piétonne ■

Le rapport de synthèse de l'Action COST 358, les rapports des quatre groupes de travail, les country reports (rapports par pays) et divers autres documents sont téléchargeables sur [www.walkeurope.org](http://www.walkeurope.org)



# Une question à traiter à toutes les échelles

**La marche est encore souvent considérée comme un mode des courtes distances, qui se traite avant tout à une échelle locale. Le potentiel de la marche en termes d'environnement et désormais de santé, et celui du piéton comme composante essentielle du développement urbain en font aujourd'hui une problématique traitée à toutes les échelles territoriales. Confédération comprise.**

Si au final la problématique du piéton se gère, au niveau de la planification et de la mise en œuvre, surtout à l'échelle locale, les présentations ont démontré que toutes les échelles sont concernées, les compétences et les rôles variant selon les niveaux institutionnels. Les problèmes de santé liés à la sédentarisation croissante de la population, et les recommandations de l'OMS quant à la pratique régulière de la marche – notamment dans les déplacements au quotidien – en font une question transversale qui dépasse même l'échelle nationale.

## Confédération: une structure dédiée

L'Office fédéral des routes abrite une (petite) cellule consacrée à la mobilité douce, créée il y a une dizaine d'années, dont le mandat concernant les piétons est en lien avec la Loi sur les chemins piétons et chemins de randonnée /LCPR. L'unité mobilité douce, comme l'a rappelé Gabrielle Gsponer, a par exemple assuré le suivi et l'approbation des volets mobilité douce de l'ensemble des projets d'agglomération. Elle joue aussi un rôle important dans le développement d'études et de recherches dans le domaine, et contribue à leur communication via les pages internet dédiées ([www.mobilite-douce.ch](http://www.mobilite-douce.ch)).

La plus récente a porté sur un état des lieux de la formation des professionnels concernant la mobilité douce, qui a démontré à quel point cette formation est encore lacunaire, avec des conséquences évidentes: thématique invisible et manque de connaissances et compétences spécifiques concernant la marche et le vélo. L'unité mobilité douce a aussi soutenu financièrement le projet COST suisse.

## Marcher en «ville» - de toute taille

Où se situent les enjeux? Les grandes villes ont une certaine avance en matière d'aménagements piétons, ayant amorcé leur «révolution piétonne» dans les années 80-90 déjà, en lien avec des politiques de circulation et de développement urbain. Les cinq grandes villes de Suisse, a souligné Dominique von der Mühl dans son exposé, n'abritent cependant que 13% de la population. Le potentiel est ailleurs, il ne s'agirait pas de passer à côté.

Les communes suburbaines, «là où la ville se construit aujourd'hui», bénéficieront des projets d'agglomération et de l'influence de la proximité des villes centres, notamment la qualité de la desserte en transports publics. Le potentiel est très important dans

ces territoires de ville en (re)composition où la métrique piétonne pourrait jouer un rôle clé. Dans les communes périurbaines et rurales, il le sera moins, au vu de la dépendance automobile et de la faible offre en services et activités de proximité. Mais on peut au moins offrir de bonnes conditions pour les déplacements des enfants (scolaires et extra-scolaires).

Restent les nombreuses villes petites et moyennes, dont les dimensions et la relative compacité permettent que toute une partie des déplacements puisse s'effectuer à pied – et à vélo – d'autant plus qu'elles offrent souvent les mêmes équipements et services que leurs «grandes sœurs». Avec les communes suburbaines, c'est là que les perspectives de développement de la marche sont particulièrement importantes.

C'est le cas notamment de la ville d'Yverdon-les-Bains, exemple présenté lors du colloque. La ville a su saisir l'opportunité du projet d'agglomération pour mettre en avant une réelle stratégie piétonne, distincte de la politique cyclable de la ville, comme exposé par John Aubert, urbaniste communal.

A côté de la requalification des boulevards urbains ou du développement des zones

**AggloY.** La requalification d'un axe «intervillages» en faveur des piétons et des cyclistes (dessin Martin Gauthier, copyright Ville d'Yverdon-les-Bains).



## «Mobilité douce»: entre atout et faiblesse...

De nombreux participants du colloque s'interrogent sur la pertinence du terme «mobilité douce». Pour certains, cette notion est vague et brouille les cartes: la mobilité douce est en fait très efficace. Ne devrait-elle donc pas être qualifiée de dure – comme le suggère Jacques Lévy? Les Français ont adopté le terme de «mobilité active», terme qui évoque bien le lien entre activité physique et déplacement. Et nous rappelle l'Human powered mobility, notion lancée lors de l'Expo.02! Plusieurs participants constatent aussi que pour le grand public, la «mobilité douce» est systématiquement assimilée au vélo, alors qu'elle est censée englober la marche et le vélo. Les spécialistes sont également sceptiques sur le fait d'agglomérer ces deux modes en une notion: marche et vélo sont certes proches mais pas du tout équivalents en termes de besoins, ni d'efforts de planification. JB

30, en ville, des solutions d'aménagement nouvelles y sont envisagées, notamment des «liaisons intervillages», soit l'aménagement de cheminements piétons et cyclistes permettant de relier les hameaux voisins à la ville elle-même sur des itinéraires traditionnellement associés aux déplacements motorisés.

### Un mode de déplacement, et bien plus...

La marche est le seul mode où les temps de non-déplacement, de «séjour» dans l'espace public sont au moins aussi longs que les temps de déplacement. Directement ou indirectement, cette caractéristique a été évoquée par plusieurs intervenants. Le traitement de l'espace public doit ainsi être en mesure d'appréhender ces deux dimensions du piéton. Dans ce domaine, les notions de confort, de qualité du mobilier urbain, d'attention portée à l'éclairage de nuit (voir encadré) jouent un rôle essentiel, avec une dimension ludique et poétique qui s'invite désormais dans les aménagements. A l'image de l'aménagement du centre-ville de St-Gall dessiné par Pipilotti Rist ou du mur végétal temporaire le long d'un chan-

tier à Tokyo, entre autres exemples illustrés par Sonia Lavadinho.

Au final ce sont toutes ces questions, à toutes ces échelles, qu'il s'agit de planifier et organiser pour promouvoir la marche. La coordination des différents niveaux de planification est essentielle, à grande comme à

petite échelle, à l'intersection du local et du supra-local, jusqu'à celle du domaine public et du domaine privé, comme souligné par Marcos Weil lors de la table ronde.

Fabien Roland ■



**Tokyo.** La création d'un mur végétal temporaire au bord d'un chantier devient une animation pour le quartier (un des exemples montrés par Sonia Lavadinho).

## Bien plus qu'une question d'aménagement

**Plusieurs interventions du colloque ont insisté sur les multiples dimensions de la planification de la marche. Pour susciter son renouveau, il faut aménager et sécuriser les cheminements, mais également informer, promouvoir, évaluer, partager les succès...**

### Trois piliers pour une politique efficace

L'exemple de Londres (l'exposé de Jim Walker) a prouvé l'efficacité d'une politique misant sur 3 types d'efforts: aménager, informer, promouvoir. *Aménager*, dans une métropole telle que Londres, c'est équiper des itinéraires emblématiques (les bords de la Tamise, par exemple), définir les axes forts et le réseau piétonnier stratégique, et enfin, planifier par quartiers. Cette planification mise également sur des actions localisées, par exemple au niveau des carrefours et traversées, et aux interfaces avec les transports publics.

*Informer*, c'est avant tout renseigner l'usa-

ger. A ce titre, les grandes villes sont à présent bien outillées pour offrir au piéton une gamme de services d'orientation et d'itinéraires. Les cartes sur support papier sont complétées par des cartes interactives, planificateurs d'itinéraires, systèmes de balisage... L'usage des *smartphones* permet d'étendre ces services, disponibles *dans la rue*.

*Promouvoir*, c'est utiliser divers canaux de communication pour sensibiliser à la pratique de la marche. Londres peut s'appuyer sur les Jeux Olympiques pour lancer «London 2012 active travel programme» et ses parcours olympiques piétons-vélo. Les milieux de l'édu-

cation, du transport, de la santé, du tourisme, et les entreprises sont des partenaires tout désignés pour favoriser les déplacements piétons. A Londres, la promotion de la marche tisse un lien étroit entre les arguments de santé publique, la sécurité des déplacements (scolaires, en particulier), et les loisirs pédestres.

### La santé comme levier

En écho à l'exemple londonien, Brian Martin a présenté un document récent (disponible à l'adresse [www.globalpa.org.uk](http://www.globalpa.org.uk)) qui met l'accent sur sept stratégies («7 best investments») sur lesquels les collectivités doivent miser

pour accroître l'activité physique. On retiendra l'importance de programmes scolaires intégrant l'activité physique, dont la promotion de la marche pour se rendre à l'école (point 1); l'importance des politiques de transport favorables aux déplacements à pied, à vélo et en transports publics (point 2); la nécessité d'un urbanisme favorisant la mixité, les déplacements de proximité, l'accessibilité des espaces verts (point 3); le rôle des médecins dans la promotion d'une activité physique pour lutter contre les maladies chroniques (point 4). Enfin, on mentionnera aussi l'importance des campagnes publiques de communication, des média - nouveaux et traditionnels - pour favoriser l'activité physique (point 5).

### Le rôle central de la communication

Sonia Lavadinho a brossé un tableau des canaux de communication utilisés pour la promotion de la marche. Elle nous montre, en images, que la publicité utilise même des attributs de la marche (trottinettes, chaussures de jogging) pour faire vendre des voitures. La marche est *tendance*, cela se voit. La publicité automobile a souvent une longueur d'avance... Dans la promotion de la marche, les messages doivent davantage axer sur le plaisir, le rêve, et sortir des sentiers balisés pour conquérir les nouveaux médias, les jeux urbains et les réseaux sociaux, à l'image du Tower Bridge de Londres ou de la High Line de New-York dont on

peut suivre les «aventures» sur Twitter. L'événementiel est un autre créneau porteur pour la marche et plus généralement pour l'utilisation des espaces publics. Preuve du succès de la Fête des Lumières de Lyon, bon exemple d'incitation à la marche de façon détournée. Les happenings lumière d'Isabelle Corten (cf. encadré) vont également dans ce sens.

### Evaluer... et partager les succès

A la trilogie «aménagement - information - promotion», les conclusions de l'action COST 358 soulignent l'importance d'un quatrième volet de la *planification*: l'évaluation des pratiques et des actions. Le programme commun «Measuring Walking» ([www.measuring-walking.org](http://www.measuring-walking.org)), développé dans le cadre du projet COST, mentionné par Daniel Sauter, démontre l'importance d'une collecte de données standardisées, comparables entre les villes, même au niveau international. Le suivi de la mise en œuvre des actions et la surveillance de la qualité des aménagements et équipements (monitoring) est crucial également, et, en particulier, comme le rappelle Rob Methorst, les réussites et expériences doivent être partagées, par le biais des divers espaces d'échange, auprès des professionnels, des communes, à l'échelle communale et nationale.

Du pain sur la planche pour les acteurs de la politique de la marche... et pour Rue de l'avenir!

Julie Barbey ■



**Londres.** Illustration du nombre de pas entre les stations du «Tube», afin d'encourager les courtes distances à pied plutôt qu'en métro



**Parcours lumière...** Donner des «signes tangibles», en mariant technique et poésie dans l'espace public (copyright Luminacité).

### Le piéton dans la nuit: adapter la lumière et travailler sur les perceptions

Isabelle Corten a rappelé que la moitié de notre temps de présence dans l'espace public se passe de nuit, ce qui souligne l'importance de l'éclairage. Son travail d'«urbaniste lumière» consiste à aider les collectivités à définir l'éclairage des espaces publics. Les «plans lumière» portent sur toute une ville (elle réalise actuellement celui de Lausanne). Les actions ponctuelles visent à améliorer l'illumination de sites patrimoniaux mais également de quartiers «difficiles», ceux qui ont littéralement été laissés dans le noir. Enfin, l'urbaniste lumière participe également à des happenings ou performances, qui invitent, à travers un travail artistique, à augmenter la perception sensible de l'espace nocturne. Les usagers des quartiers sont d'ailleurs invités à des balades nocturnes, qui permettent à l'urbaniste lumière de confronter le diagnostic à l'expérience du terrain, et d'identifier des propositions réalisables à court terme. JB

[www.radiance35.eu](http://www.radiance35.eu)

## A quoi rêvez-vous, si je vous dis «piétons»?

**Si la marche fait désormais partie des réflexions urbaines au niveau académique, qu'elle commence à s'introduire dans les planifications, il reste encore à faire quelques pas plus loin. Les invités de la table ronde se sont confrontés aux questions et remarques du public, pour identifier différents chemins menant à la «ville marchable».**

### Pouvoir aller à l'école à pied

Le rôle social de la marche est essentiel. Se déplacer à pied est une façon d'être dans la ville qui permet de faire des rencontres et de créer des liens par la discussion. L'apprentissage de l'autonomie sur le chemin entre la maison et l'école est fondamental pour Marianne Huguenin, syndique de Renens. «Il faut donner envie d'aller à pied», poursuit-elle, avant de rappeler que «pour marcher, il faut la ville qui va avec». La fabrique de la ville marchable nécessite que les collectivités y consacrent du temps et des moyens financiers.

### «Stopper le train», penser piétons

Le rêve de Thomas Schweizer est peut-être que les 7,7 mio de Suisses se reconnaissent dans les intérêts défendus par l'association Fussverkehr Schweiz, dont il est le directeur. Même sans en être toujours conscient, tout le monde est piéton. C'est pourquoi les professionnels de la ville devraient acquérir le réflexe, lors de chaque projet, d'exploiter les opportunités d'amélioration des déplacements piétonniers. C'est dans ce but que la Ville de Lausanne s'est dotée d'un poste de délégué-e piétons, occupé par Frédérique Roth, qui cherche à intégrer systématiquement la problématique piéton dans les projets, à l'échelle de la ville et, en partie, de l'agglomération.

### Des usagers pluriels

C'est d'autant plus important que les espaces piétons souffrent souvent de conflits d'intérêts (livraisons, cyclistes). Les trottoirs sont très sollicités, comme le relève Marcos Weil, du bureau Urbaplan, mais peu réglementés, personne n'en étant réellement responsable dans la majorité des cas. Le mot «piéton» est à utiliser au pluriel, souligne Jasmine Montel-Cambou, collaboratrice du Service des ponts et chaussées du canton de Fribourg. Laquelle

estime par ailleurs que son service est de plus en plus sensible aux pratiques des piétons: les exigences accrues à l'échelle cantonale induisent une amélioration progressive de la qualité des planifications locales.

### Le piéton au cœur de l'intermodalité

Pour convaincre que la marche fait partie intégrante de tout objet urbain, il faut aussi parler intermodalité, affirme Marcos Weil. Mettre en avant le caractère actif de la marche est une étape cruciale de ce changement de paradigme, comme relevé à plusieurs reprises durant le colloque. Des prémices de transformation sont d'ailleurs déjà observables en Suisse; l'intermodalité est le maître mot de la politique des gares des années 2000 et depuis 2005 les programmes d'agglomération exigent la complémentarité entre modes doux et transports publics.

### Sensibilisation et intégration

Jim Walker (Londres), intervenant du matin, souhaiterait voir de nombreux généralistes qui intègrent la marche dans leur travail quotidien plutôt que quelques spécialistes – c'est une partie du travail de Frédérique Roth, dont le poste constitue une porte d'entrée permettant de sensibiliser les professionnels et les services à ce thème. Pour Monique Ruzicka-Rossier, chargée de cours à l'EPFL, «la marche ne brille pas» comme telle, mais elle est «sprayée» dans tous les domaines par les personnes sensibles à la question du piéton dans la ville. C'est sans

doute cette prise de conscience de l'omniprésence du piéton que l'enseignement des sciences de la ville et du territoire ont pour mission de susciter.

### Monitoring et évaluation: une nécessité

Matthieu Chenal, du programme Suisse-Energie pour les communes, souligne l'effort de communication à fournir en faveur des modes actifs. Parmi les mesures liées au label Cité de l'énergie, deux sont consacrées à la mobilité douce. Des outils de monitoring et d'évaluation devraient exister de façon plus systématique lorsqu'il est question de mise en œuvre. Ce type d'outils est déjà utilisé à Genève pour l'évaluation des politiques piétonnes et porte ses fruits: en plus de la récolte de données quantitatives (kilométrage des chemins en site propre, des routes en zone 30, etc.), le canton souhaite également relever des informations qualitatives telles que la satisfaction des habitants et l'impact des campagnes de promotion.

### Se mettre en chemin

Le message à retenir au final est peut-être, comme l'a dit en introduction l'animateur de la table ronde Marc Münster, du sanu, que l'important est de se mettre en mouvement. Et quel que soit le premier pas choisi, ce qui compte est de savoir où on veut aller.

Jenny Leuba et Lucile Develey,  
géographes ■



(Photo Sonia Lavadinho)