

Rue de l'Avenir

Un réseau qui marche

Retour sur la journée d'étude de Berne



Les Suisses sont de grands marcheurs, comme une récente analyse du micro recensement mobilité et transport 2010 l'a démontré. La nécessité de mettre en réseau les chemins piétons pour former un maillage fin desservant l'entier des agglomérations, jusque dans leur périphérie, n'est donc plus à démontrer.

L'Helvétie a l'immense chance de bénéficier d'un réseau multimodal intégré, permettant à chacun de rejoindre les endroits les plus reculés en transport public ainsi que par une quantité d'autres moyens qui ne cesse de s'étoffer. Et pourtant, en termes de réseaux piétons, on peut encore faire plus et mieux. Ce qui dans le canton de St-Gall, du Tessin, en ville de Zurich ou de Genève semble aujourd'hui être une évidence, n'est pas toujours perçu de la même manière par les autorités de planification d'autres régions. La grande diversité des cadres légaux, des instruments, de l'organisation des ressources humaines et des finances à disposition témoigne de cette conception encore très variable et globalement fragile. La parution d'un manuel de planification dédié à la thématique des réseaux piétons pose donc un premier jalon. Le sujet était au centre de la journée d'étude de Mobilité piétonne Suisse intitulée «Un réseau qui marche - Planifier et réaliser les chemins pour piétons», à laquelle plus d'une centaine d'intéressés ont pris part le 11 juin 2015 à Berne. Le présent numéro en reprend certains points forts.

RdA

Pour aller plus loin

- RdA 2/2001 «LCPR: Etat des lieux dans les cantons romands»
- RdA 4/2011 «Europe: les bonnes pratiques - Le Code de la rue aussi pour la Suisse?»
- RdA 3/2014 «Planifications piétonnes - Et dans les cantons?»
- Documentation de la journée: www.mobilitepietonne.ch/journee

Les zones de rencontres sur demande

S'il est prouvé que «les Bernois marchent plus lentement», comme l'a souligné la conseillère communale bernoise Ursula Wyss en début de journée, Berne est en avance en termes de réalisation de zones de rencontre. Pour en demander une, les habitants doivent récolter la signature d'au moins la moitié de leurs voisins. En comparaison, il y a rarement plus de 30% de participation pour les votations communales. S'ensuit une réunion de rue pour définir où placer les éléments de ce que l'on pourrait appeler la panoplie de base de la zone de rencontre: les portes marquées par des panneaux et des bacs en béton et le marquage vert décliné en deux modèles, quadrillages ou empreintes de pieds géantes (*Füssli*). Des panneaux d'information mobiles sont posés au lancement de la zone et un tout ménage est distribué. La police contrôle les vitesses et c'est tout. Et ça marche, a confirmé Mme Saladin de la zone de la Tillierstrasse lors du walkshop du 11 juin conduit par le Service de la circulation.

Bien souvent à Berne, on passe d'une zone 30 à une zone de rencontre. Pas besoin de supprimer des places de stationnement, puisqu'elles sont déjà agencées pour modérer la circulation.

Les principaux gagnants sont les enfants, qui bénéficient de plus d'espace. Et les adultes, se rencontrent-ils plus? Hormis les contacts rendus nécessaires par le processus de demande de zone, pas de grande différence en termes de voisinage. Ce n'était pas non plus l'objectif pour la majorité des habitants. La ville est toutefois sur le point d'ajouter des bancs.



Les enfants sont les principaux bénéficiaires des 86 zones de rencontre que compte aujourd'hui la ville de Berne. (Source: Stadt Bern, Direktion für Tiefbauamt, Verkehr und Stadtgrün, 2015)

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



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

Secrétariat, rédaction, abonnements, changements d'adresses, contacts, informations et prestations: Jannick Badoux, 1880 Bex • 079 837 43 32 • secretariat@rue-avenir.ch

PAO: Ecodev Sàrl, Neuchâtel

Impression: Pressor, Delémont

Resp. du numéro: Jenny Leuba. Appui Manon Giger.

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: Quel outil choisir pour planifier le réseau piéton? Car le choix d'outils à disposition est vaste. Heureusement, le nouveau manuel dédié à la planification piétonne aide à s'orienter pour trouver chaussure à son pied. (Photo Connie Ma cc BY, www.flickr.com/photos/ironypoisoning)

Lisez le Kamasutra du réseau piéton !

Présenté comme «le Kamasutra de la planification des réseaux piétons» par Hans Kaspar Schiesser, modérateur de la journée d'étude, le manuel «Réseau de cheminements piétons - Analyse, Planification, Mise en œuvre» documente les étapes essentielles de planification des réseaux piétons. Il décrit les qualités et l'ancrage juridique requis par les réseaux piétons et propose une méthodologie aux communes et à leurs mandataires.

L'intention de l'OFROU, éditeur du manuel, est de préciser sous formes de recommandations les attentes exprimées dans la Loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), dont la mise en œuvre est encore loin d'être effective et uniforme en Suisse (voir RdA 3/14). En effet, la LCPR indique que les réseaux piétons forment des réseaux connectés et doivent être inscrits dans des plans. Les cantons ont la responsabilité de veiller à ce que les plans des réseaux piétons soient élaborés, tenus à jour et que les liaisons qui y sont inscrites soient réalisées, entretenues et puissent être parcourues sans danger.

La planification du réseau de chemins piétons comprend généralement un plan d'analyse, un plan du réseau, des fiches de coordination et éventuellement le rapport de consultation.

Diagnostic de l'existant et des discontinuités

Le plan du réseau piéton doit définir les liaisons existantes et celles manquantes. Non seulement tous les lieux d'origine et de destination importants doivent y figurer, mais aussi toutes les liaisons essentielles pour la marche; chemins piétons en site propre, trottoirs de part et d'autre de la chaussée, zones piétonnes et de rencontre mais parfois aussi des liaisons dans les rues de quartier peu fréquentées. Le plan doit indiquer les discontinuités et décrire les mesures nécessaires dans des fiches. D'autres contenus peuvent figurer à titre informatif.

Le manuel propose environ 200 mètres de liaisons par hectare comme valeur de référence en terme de densité du réseau. Il peut être nécessaire de réaliser de nouveaux cheminements pour y parvenir.

Prévoir les traversées et les trottoirs

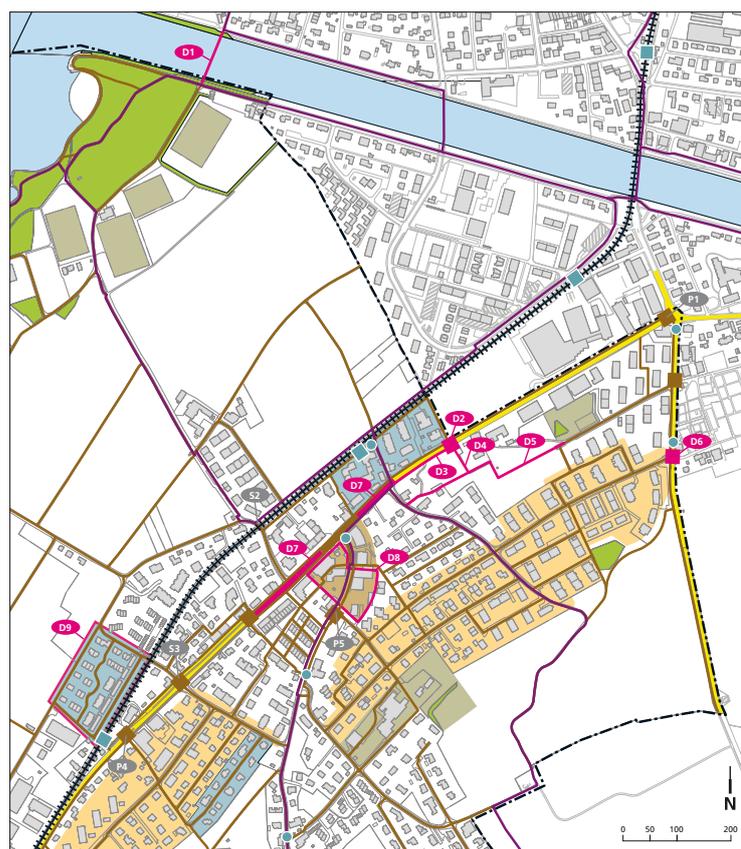
Sur les routes à orientation trafic, les traversées doivent être indiquées et des trottoirs prévus des deux côtés de la chaussée. Il convient de proposer des traversées sûres, qui accordent si possible la priorité aux piétons, comme les passages piétons, ou des passages inférieurs ou supérieurs. Les traversées ou trottoirs manquants sont à mentionner comme discontinuités.

Penser à l'espace public pour tous

Planifier le réseau piéton signifie aussi prévoir des espaces publics, de repos ou de jeu, sous forme par exemple de zones piétonnes ou de rencontre. Pour chaque groupe d'utilisateurs, enfants, aînés, personnes à mobilité réduite, différents critères doivent être pris en compte selon le principe de l'aménagement pour tous.

Des instruments contraignants pour les privés

Le plan des réseaux piétons fait dans la plupart des cas partie du plan directeur communal des transports, ce qui répond aux exigences de la LCPR d'en faire un instrument contraignant pour les autorités. Celles-ci sont



Légende (plan du réseau piéton d'après la LCPR)

Légende (plan du réseau piéton d'après la LCPR)		Informations (à titre indicatif)	
	existant		P2 point problématique (n° de la liste des mesures)
	projeté		zone 30
	cheminement séparé/cheminement le long d'une route d'intérêt local		présence d'un établissement scolaire/d'une garderie/d'un centre communautaire
	route à orientation trafic avec trottoirs des deux côtés		cours d'eau
	route à orientation trafic avec trottoir d'un seul côté		gare/arrêt de transport public
	zone de rencontre		chemin de randonnée pédestre
	zone piétonne		parc/espace de loisir/espace de détente/forêt
	traversée (par ex. passage piéton)		limite communale
	route à orientation trafic avec faible effet de coupure		
	D4 discontinuité (n° de la fiche de coordination)		

Cet exemple issu du manuel propose une représentation et une légende type de plan de réseau piéton. On y trouve la distinction entre existant et planifié, les liaisons longitudinales et les traversées pour les routes à fort trafic ainsi que divers éléments de repère.

4 principes de planification

- Attractivité
- Sécurité
- Connectivité et densité
- Sans obstacle

tenues de remplacer les liaisons supprimées (art. 7 LCPR). Mais pour que l'existence des réseaux soit garantie sur le long terme, il est également nécessaire de les rendre liants pour les propriétaires fonciers.

Vers plus de qualité

Le manuel fraîchement paru (voir p. 3) répond à n'en pas douter à un besoin et pose des bases techniques communes. Mais le succès d'un réseau piéton élaboré en suivant ce modèle à la lettre n'est pas pour autant garanti. En effet, les nombreux facteurs qui influencent la qualité de la marche sont difficilement consignables dans un manuel, tout en étant indissociables de l'attractivité du réseau.

Les discussions générées par la journée d'étude consacrée à la planification du réseau piéton permettent d'élargir le cadre dans lequel le nouveau manuel de l'OFROU trouve sa place. En effet, si le manuel constitue un outil de mise en œuvre précieux, les recommandations qu'il contient ne suffisent pas à elles seules à atteindre l'objectif d'augmentation de la part modale de la marche qui est en arrière-plan la raison d'être d'une telle publication.

Commencer par analyser le réseau

Un premier regret justifié par rapport au manuel, est son survol assez rapide de la phase d'analyse des points faibles du réseau. Comme dans toute planification, il convient de faire un point de situation de l'existant avant de réfléchir aux améliorations nécessaires et possibles. Cela semble évident, mais il n'est pas rare de voir des plans piétons dépourvus d'analyse de l'existant, ou des représentations qui confondent existant et planifié au niveau graphique. L'OFROU, consciente de ce besoin de clarifier la manière de procéder, a déjà lancé les travaux pour un manuel entièrement dédié à l'analyse des points problématiques.

Mise en œuvre

Une difficulté évidente, une fois la planification effectuée dans les règles de l'art, consiste à conserver l'idée de départ d'un projet lors de la phase de mise en œuvre. Or bien souvent, le passage du service de planification à celui de réalisation, ou de la commune au canton, engendre des pertes. Les restrictions financières, l'absence de volonté politique ou la perte de continuité lors du renouvellement des autorités constituent, pour la marche en particulier, des obstacles qui mettent couramment fin à tout espoir de réalisation.



Pour donner plus de poids aux analyses qualitatives, pourquoi ne pas compter les sourires sur les visages des passants, comme le propose Jacky Kennedy de Canada Walks? (Source, Mobilité piétonne Suisse, 2015)

Sortir de la bande jaune

Le manuel ne suffit pas à obtenir la qualité, notamment de l'espace public, raison pour laquelle plusieurs professionnels appellent à «sortir de la bande jaune», autrement dit à réfléchir plus loin que la stricte application des normes qui garantissent, certes, la sécurité et la fluidité des passants, mais rarement plus. Comment dès lors créer un environnement qui invite réellement à marcher, et avec quels outils?

Savoir manier le zoom

De manière plus large encore, comment faire pour que le piéton soit pris en compte dans ce que Marcos Weil du bureau Urbaplan appelle l'urbanisme ordinaire (voir p. 7), c'est-à-dire dans toutes les interventions sur l'espace public, même mineures. Car le diable se cache dans les détails, et pour le piéton, chaque centimètre de dénivelé, chaque mètre de détour ou de chemin à parcourir dans des conditions désagréables sont dissuasifs. Il s'agit alors de pouvoir engager une vraie philosophie d'aménagement qui mette le piéton au centre.

Cyclistes et piétons: un concept mais deux plans

L'expérience des Plans directeurs de chemins pour piétons à Genève montre que cela peut être un atout de rassembler les deux planifications, témoigne Marcos Weil, auteur d'une quinzaine de ces instruments. D'après lui, les budgets s'obtiennent plus facilement pour des «paquets» de mesures combinant piétons et vélos ainsi que pour des tronçons de rue traités globalement, plutôt que pour des mesures isolées spécifiquement «piéton».

Mais en cas de planification rassemblée dans un même rapport ou dans une même demande de crédit, le manuel rappelle le besoin de séparer les réseaux piétons et cyclistes au niveau des plans et des mesures. Il faut tenir compte des particularités qui leurs sont propres et éviter le piège qui consiste à ne penser «qu'au vélo». Car on ne le dira jamais assez, piétons et cyclistes ne se déplacent pas selon les mêmes principes.

«Allumer» le territoire au bon endroit

Présentée comme une métaphore de ce qui fait prendre une mayonnaise, Sonia Lavadinho, experte de la marche urbaine, a partagé lors de la journée la recette qui selon elle, marche à tous les coups. L'objectif: augmenter de manière significative la part modale de la marche, notamment pour répondre au défi posé par la sédentarité, en investissant aux bons endroits.

Huit kilomètres par jour à pied, c'est selon l'OMS l'objectif à atteindre pour prévenir les problèmes de santé causés par le manque d'activité physique, notamment le surpoids. Le défi est de parvenir à augmenter la part modale de la marche de manière forte, et à l'échelle des agglomérations, comme a réussi à le faire Bilbao, où la marche représente 62% des déplacements. Afin d'y parvenir ailleurs aussi, voici encore une liste de recommandations aptes à faire remonter la marche dans la liste des priorités.

Cibler la densité de piétons

Beaucoup de gens marchent également hors des centres villes, et marcheraient même plus s'ils bénéficiaient de meilleures conditions. Il faut donc traiter la marche là où il y a un potentiel, c'est à dire y compris en périphérie, et remédier aux effets de coupures.

Créer des «superconnecteurs»

La marche interquartiers, pour des distances jusqu'à 2 ou 3 km constitue un vrai potentiel. En Europe, les obstacles physiques infranchissables sont rares, en revanche les cartes mentales sont comme perforées. «Or il faut que les gens puissent relier les lieux dans leur tête». Les superconnecteurs sont des aménagements marquants, qui relient des quartiers qui ne l'étaient pas clairement auparavant. Le mode utilisé pour chacun de nos déplacements devrait être sélectionné dans l'offre multimodale en fonction de notre programme du jour, un peu comme on choisit ses vêtements en se levant le matin. Marcher plusieurs dizaines de minutes devrait faire partie des moyens envisagés, au même titre qu'un ticket de métro ou un parcours à bicyclette.

Où «allumer» d'abord?

Si l'on sait maintenant comment agir, reste à savoir où investir en priorité, puisqu'il



Le caractère enchanteur de cet espace public «superconnecteur» à la croisée de deux trajectoires très empruntées du Plan piéton de Strasbourg marque les esprits. Son pouvoir de «latéralisation» permet de découvrir d'autres liaisons piétonnes. (Source: Copyright bfluid, 2014)

n'est pas imaginable de réaménager toute la ville. Différents types de diagnostics permettent de choisir le bon endroit. A Strasbourg, la «Magistrale piétonne», tronçon fort du plan piéton s'étendant sur 4 km, a volontairement été réalisée en premier. Par ailleurs, les portes sont des lieux critiques à traiter avec soin. En travaillant entre autres sur les entrées de zone, la ville de Pontevedra (Esp.) a su modérer la circulation dans un esprit joueur et pragmatique en allant même jusqu'à interdire la circulation. La révolution opérée par la municipalité est bien acceptée par la population grâce au doigté dont elle a fait preuve.

User du pouvoir de latéralisation

La marche a un immense atout dont il faut tirer parti: elle offre la possibilité de faire un petit détour à gauche ou à droite pour

s'asseoir, jouer, boire, regarder les vitrines dans un espace public. On se sent autorisé, voire invité, à le faire. «Impossible de faire pareil aussi spontanément au volant de sa voiture», relève Sonia Lavadinho. Pour que les gens marchent 20 minutes il faut leur «tendre un Sugus», en aménageant par exemple ce qu'elle appelle des «souffles»; de petits espaces où s'arrêter pour divers motifs le long des parcours.

En conclusion, la mayonnaise ne prendra pas si l'on se contente d'ingrédients infrastructurels (passages piétons, trottoirs). On ne peut pas faire l'économie d'espaces de qualité, partagés pacifiquement entre les usagers. Il ne s'agit pas de faciliter la glissade pour aller plus vite, mais au contraire d'encourager à prendre le temps de vivre et à être volontairement lent, comme les Bernois...

Pour aller plus loin

- Le piéton dans l'entre-deux des villes, OFROU, ARE, EPFL, 2012: www.rue-avenir.ch/iff
- Pontevedra, la ville où les piétons sont rois: www.rue-avenir.ch/pontevedra

Cantons et régions aux fourneaux

Le réseau piéton n'est pas qu'une affaire communale. Cantons et régions ont un rôle essentiel à jouer en la matière. Les cantons de Saint-Gall et Zurich ainsi que Région Morges ont pris la tâche au sérieux. Ils se sont dotés d'outils performants de planification du réseau piéton.

MENU PIÉTON



Fiches de travail et ligne directrice à l'intention des communes, relais des directives fédérales, coordination, conseil et soutien financier: autant d'actions que le canton de Saint-Gall inscrit à son «menu piéton» pour encourager les communes à améliorer leurs réseaux. Et il faut parfois «sortir la hache» pour gagner quelques centimètres en faveur de la marche, confie Daniel Schoebi. (Illustration: Corinne Bromundt)

Daniel Schoebi, responsable mobilité douce aux Ponts et chaussées du canton de Saint-Gall n'hésite pas, dans son exposé, à comparer nos pieds à une voiture de luxe. Or, il ne suffit pas de mettre à disposition des infrastructures. Un certain nombre de conditions doivent être réunies pour que l'on se décide à marcher.

De l'analyse des points faibles au plan piéton

Le canton de Zurich a lui défini une procédure à suivre pour analyser les points problématiques du réseau piéton aux alentours des pôles d'activités. Un cofinancement fédéral à travers des projets d'agglomération n'est possible qu'à condition que les mesures prévues figurent dans un plan directeur communal. Les communes sont en

outre encouragées à aller plus loin et bénéficient d'un soutien pour planifier leur réseau piéton sur l'ensemble de leur territoire. Dans le même esprit, le canton de Saint-Gall met une plateforme SIG où consigner les points faibles du réseau à disposition des communes et fait participer la population au diagnostic à travers le projet «Gemeinde bewegt» (voir RdA 3/14).

Planifier jusqu'au service après-vente

Tout vendeur connaît l'importance de la promotion et de la publicité autour d'un produit. Pour répondre à la question «Comment donner envie de marcher?», le canton de Saint-Gall mise donc sur la communication. Il encourage non seulement à prendre conscience de l'importance de la marche, mais aussi de soi-même en tant que piéton, en commençant par proposer des formations continues aux professionnels des bureaux et des communes.

Une vision directrice à l'échelle régionale

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) a réuni les dix communes de «Région Morges» autour de la planification des réseaux piétons. Lors d'un des ateliers, Gaël Cochand, architecte urbaniste chez TRIBU architecture et mandaté pour mener à bien ce projet, a présenté le réseau souhaité en distinguant trois niveaux: le réseau local (centres, accès aux transports publics, qualité visée élevée adaptée aux personnes à mobilité réduite), le réseau régional (lien entre centralités, souvent intercommunal, qualité basique) et le réseau de loisirs (randonnée, critères propres, p. ex., revêtement naturel bienvenu).

Rouge, vert, orange - un outil de diagnostic

Sur le réseau existant, un diagnostic a été effectué à l'aide d'une feuille de calcul développée dans le cadre du mandat. Les participants de l'atelier se sont prêtés au jeu et ont noté des rues selon les critères proposés afin d'obtenir un niveau de satisfaction (vert, orange, rouge). L'outil offre une aide pour quantifier et visualiser des qualités peu «palpables» des aménagements piétons. Des fiches de mesures documentées complètent le travail transmis aux communes. / Manon Giger

Quels constats après 15 ans de plans piétons à Genève?

Alors que Genève fait figure de bon élève à l'échelle Suisse, avec 62% de communes dotées d'un Plan directeur de chemins pour piétons, Marcos Weil, directeur du bureau Urbaplan Genève, souligne les forces et les limites de cet instrument. La mise en commun des expériences de chacun permet de collecter des recettes qui ont fait leurs preuves.

À Genève, l'existence des Plans directeurs de chemins pour piétons (PDCP, voir RdA 1/14 et 3/14) ne suffit pas à vaincre les difficultés que représente la transition entre la planification et la mise en œuvre (voir p. 4). Plus que les cartes des réseaux, ce sont les fiches de mise en œuvre qui s'avèrent être les plus utiles et qu'il convient de soigner le plus.

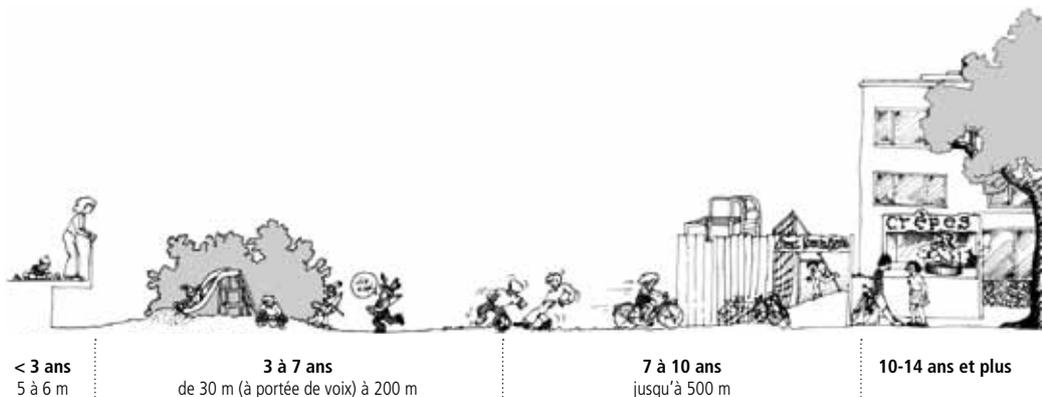
Après avoir réalisé une quinzaine de PDCP dans le canton de Genève, le bureau Urbaplan s'apprête à orienter la deuxième génération de ces outils. Son directeur genevois a partagé ses observations et ses interrogations avec les participants de l'atelier qu'il a animé le 11 juin.

Réunir les zones villas et de périphérie

Le décloisonnement des quartiers de villas fait partie des obstacles les plus courants à surmonter (hochements de tête massifs des participants). Deuxième difficulté: étendre un réseau de qualité jusqu'en périphérie et y penser de manière transversale. Dans les deux cas, il s'avère nécessaire de convaincre non seulement les acteurs politiques, mais aussi, et surtout, les promoteurs.

Le caractère liant est déterminant

Lorsque les négociations avec des acteurs privés n'aboutissent pas à un résultat satisfaisant, le seul recours possible est de passer par un instrument contraignant pour les propriétaires fonciers. Peu de cantons le prévoient, ou du moins l'appliquent. Genève donne la possibilité de se doter de plans localisés de chemins pour piétons (PLCP) qui ont valeur de plan d'affectation. Les premiers PLCP, en cours de validation, garantissent la réalisation du réseau, malgré d'éventuels désaccords des privés. Dans le cas de la commune de Collonge-Bellerive, deux tiers des liaisons ont par exemple du être retirées du plan en raison des refus exprimés par les propriétaires.



En grandissant, les enfants s'éloignent progressivement de leur domicile comme de leurs parents. Chaque tranche d'âge nécessite un espace accueillant, de la porte d'entrée à la rue voisine. Ce schéma a convaincu des élus de faire plus pour la marche et l'espace public. (Source: urbaplan, adapté de Codej, Ministère de l'équipement, Paris, 1976)

Des recettes qui marchent

«J'ai suivi un cours à l'EPFL pour essayer de comprendre les ingénieurs» témoigne une participante plutôt frustrée par l'expérience. Force est de constater que bien que la collaboration des nouvelles générations tende à être plus interdisciplinaire, la compréhension mutuelle entre ingénieurs, politiques, économistes ou acteurs des sciences sociales n'est pas encore garantie. Voici une synthèse des arguments susceptibles d'atteindre ces diverses sensibilités.

Commande publique: rédiger un cahier des charges précis, choisir avec soin le processus (concours, MEP, participation) et les mandataires ou encore visiter des projets existants. En effet, demander de «valoriser l'espace public» n'aura pas le même impact qu'un énoncé plus fourni.

Quantitatif: recourir à des indicateurs chiffrés pour argumenter au même niveau que pour les autres modes. Les bureaux d'ingénieurs sont parfois démunis face à, d'un côté la masse de données qualitatives confirmant l'importance de la marche, et de l'autre les remarques basées sur l'absence de chiffres comme «Ici il n'y a rien besoin de faire, il n'y a personne». En revanche, on sera plus écouté si on peut opposer les 100'000 passagers qui traversent la gare de Lausanne chaque jour aux 10'000

véhicules qui transitent sur la place de la Gare.

Economie: s'adresser aux promoteurs et invoquer l'avantage des réseaux piétons en terme de stratégie d'implantation. Pour les nouveaux projets, les communes sont par ailleurs en droit de poser des critères d'aménagement des espaces extérieurs comme condition d'octroi des permis de construire.

Enfants: rendre attentif à l'espace dévolu aux enfants et plus largement à l'animation des rues. La Ville de Neuchâtel prévoit à ce sujet dans son plan d'affectation une disposition qui contraint à aménager les rez-de-chaussée selon certains critères. Autres outils, les plans de Mobilité Scolaire (voir RdA 4/12) ou encore la collaboration avec les associations de parents.

Transport public: présenter la marche en véritable «liant» des transports publics, tant sur le plan des aménagements que de la communication.

Couper le ruban: permettre à une personnalité politique d'inaugurer un projet bien reçu par la population. Travailler la visibilité de la marche au travers de projets porteurs, comme des «parcours majeurs», et les nommer de manière poétique afin de marquer les esprits, comme le «Chemin des écoliers» ou la «Voie lacustre» à Versoix.

Tessin: du plan de mobilité scolaire à la mobilité pour tous

Après l'accueil favorable rencontré par les plans de mobilité scolaire (PMS) au Tessin, la planification des réseaux piétons cible aujourd'hui les personnes âgées. Phénomène rare, le département de la santé joue un rôle clé en matière d'infrastructures piétonnes et de qualité urbaine. Entretien avec Kurt Frei du Service cantonal de la promotion et de l'évaluation de la santé.

M. Frei, pourquoi votre service est-il actif dans la planification piétonne?

Les Tessinois et les Romands bougent trop peu et n'atteignent souvent pas les recommandations du Réseau suisse santé et activité physique (Hepa). Intégrer la marche dans le quotidien favorise des modes de vie sains. La stratégie tessinoise de promotion de la santé veut encourager l'activité physique chez les jeunes de 4 à 14 ans et des plus de 50 ans. Or ce n'est pas le système des soins qui a le plus d'impact sur la santé, mais d'autres facteurs comportementaux ou environnementaux. D'où la collaboration avec les secteurs non-sanitaires.

Qu'apportent les professionnels de la promotion de la santé aux planificateurs?

De par leur formation, ils sont peut-être plus enclins à «se mettre dans la tête des gens» pour influencer les comportements. Ils soignent la communication, cherchent des solutions pour l'espace où les gens vivent, pas à gérer les problèmes de gestion du trafic. La clé du succès de cette collaboration a sans doute été de ne pas s'efforcer à vouloir partager un principe dogmatique, mais de poursuivre ensemble un objectif concret: réduire le nombre de «parents taxi».

La promotion de la marche passe souvent par des campagnes de communication. Mais il faut les relancer en continu. Nous avons donc décidé d'agir sur la planification des infrastructures pour obtenir un effet sur les comportements y compris sur le long terme.

Grâce au projet Meglio a piedi (Mieux à pied) qui facilite la mise en place de PMS les villes et villages se dotent d'«îles du bonheur» (voir RdA 4/12) autour des écoles. Comment expliquer cette dynamique?

La stratégie précédente du Département du territoire en matière de mobilité visait principalement à diminuer la pollution de l'air. L'objectif est aujourd'hui relativement atteint. La stratégie actuelle doit conduire vers une mo-



De gros tobobans parallèles aux escaliers, comme ici à Lyon, rendent l'itinéraire des enfants attrayant, sans les confiner à un espace de jeu qui leur soit strictement réservé. (Source: Mobilité piétonne Suisse, 2011)

bilité plus durable, seule solution à même de résoudre les problèmes d'engorgement aigus dont souffre le canton. Cette volonté politique se concrétise grâce aux compétences des collaborateurs au niveau opérationnel. Il faut les deux pour faire bouger les choses.

Quel a été le déclencheur pour lancer les plans de mobilité scolaire?

Parallèlement au projet Meglio a piedi, le canton a cessé d'assurer le transport scolaire sur des distances inférieures à 1 km par mesure d'économie et devait proposer des alternatives. La corrélation entre les horaires scolaires, le trafic et les accidents impliquant de jeunes piétons nous a permis de trouver un objectif commun avec la Section de la mobilité.

Un manuel accessible aux parents et aux enseignants guide la réalisation d'un PMS et le canton finance au maximum CHF 7'500 par PMS. Cette démarche se limite cependant à la planification. Notre prochain défi est de trouver le moyen de promouvoir la mise en œuvre des mesures.

Locarno mène un projet sur les aînés. Quel rôle y tient le canton?

Cette démarche pilote, plus globale que celle des PMS, vise à améliorer la marchabilité pour les personnes âgées grâce au projet «La ville pour tous». En traitant les déplacements des juniors et des seniors, on couvre au final les besoins des tous les piétons, alors qu'une planification générale du réseau piéton n'obtiendrait peut-être pas le même soutien.

Les Départements de la santé et du territoire subventionnent et accompagnent cette étude qui devrait servir d'exemple dans d'autres communes. L'accessibilité et la qualité de l'environnement obtenues grâce à la mixité des usagers et des activités sont déterminantes pour que les gens marchent en ville. Il ne faut pas exemple pas aménager des places de jeux «pour enfants» uniquement, mais où les générations se rencontrent.

Pour aller plus loin

- Réseau suisse Santé et activité physique www.hepa.ch
- Le manuel Meglio a piedi www.meglioapiedi.ch/strumenti/manuale et RdA 4/12
- Strategia e programma quadro di prevenzione e promozione della salute Cantone Ticino 2013-2015 www4.ti.ch/dss/dsp/upvs/chi-siamo/presentazione