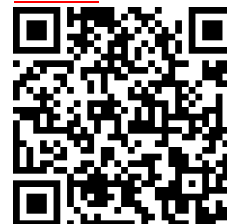
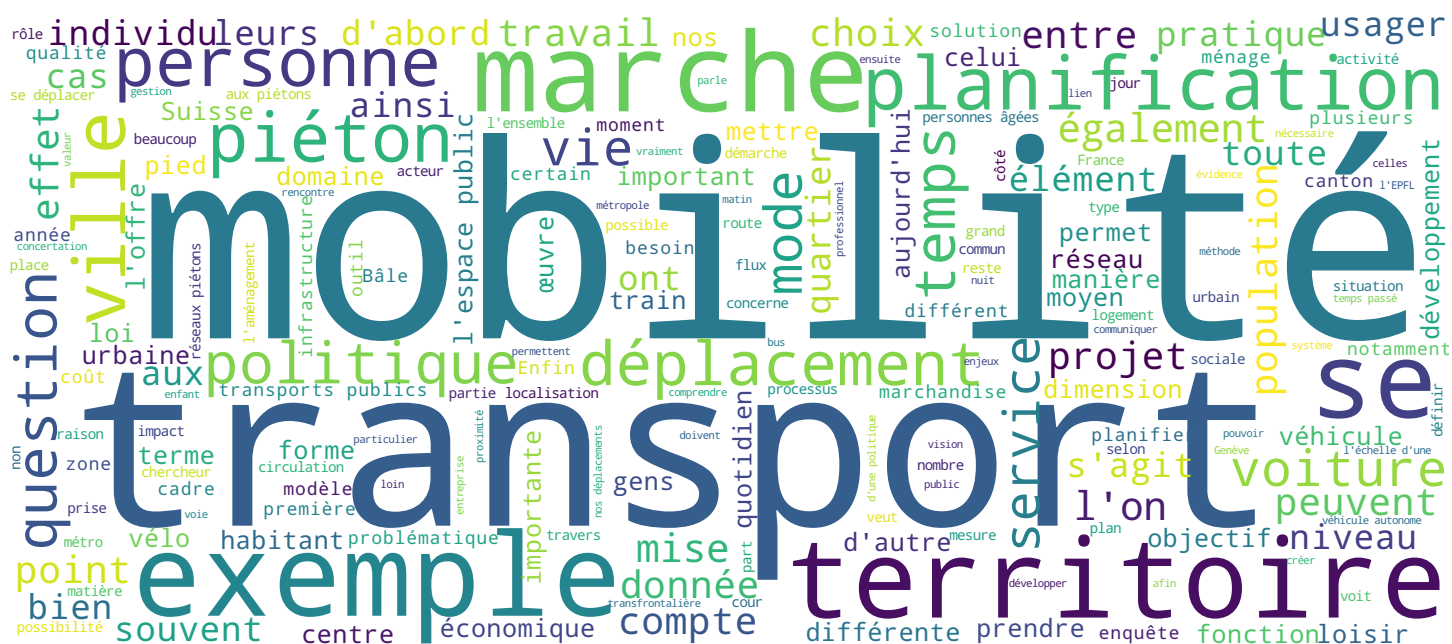




De l'usager vulnérable à la marche au cœur des mobilités – et de l'urbanité

Planification des mobilités

Dominique Von der Mühl



Une question d'image et de représentations



(1)



(2)

Planification des mobilités

[MUSIQUE] Bonjour. Pour venir à l'EPFL ce matin, j'ai pris le train, puis le métro. Mais je pourrais aussi vous dire, après être sortie de chez moi, je suis descendue à pied prendre le train. À la gare de Renens, j'ai suivi le parcours un peu chaotique imposé par les grands travaux en cours pour aller prendre le métro. Descendue à l'arrêt EPFL, une fois franchi le sous-voie, j'ai parcouru, site piétonnier de l'EPFL jusqu'au Rolex Learning Center. Au final, pour ce déplacement, mon temps de marche a été au moins aussi important que le temps passé dans les transports publics. Parce que tous nos déplacements, que l'on en soit conscient ou pas, sont aussi faits un peu, beaucoup, de marche. Marcher est ce que nous faisons tous dès le moment où nous posons le pied par terre au sortir du lit le matin. Trop naturelle, la marche, elle est paradoxalement une problématique grise, qui reste traitée marginalement, pour laquelle il n'existe pas encore vraiment de formation, dont souvent personne ne s'occupe spécifiquement. Le piéton est partout, et nulle part. En apparence banale, la question est en fait très importante et d'une grande complexité. Elle souffre sans doute en amont d'un problème d'image et de représentation.

Notes

Summary



0m 00s

Une question d'image et de représentations



(1)



(2)

Planification des mobilités

De quoi parle-t-on quand on parle de marche et de piéton? S'occuper des piétons, c'est pour beaucoup de professionnels et de politiques s'occuper des usagers vulnérables, les personnes âgées, les enfants.

Notes

Summary



1m 20s

Une question d'image et de représentations



(5)



(6)

Planification des mobilités

Aménager pour les piétons, c'est une histoire de trottoirs et de passages piétons ou de zones piétonnes dans les centres-villes.

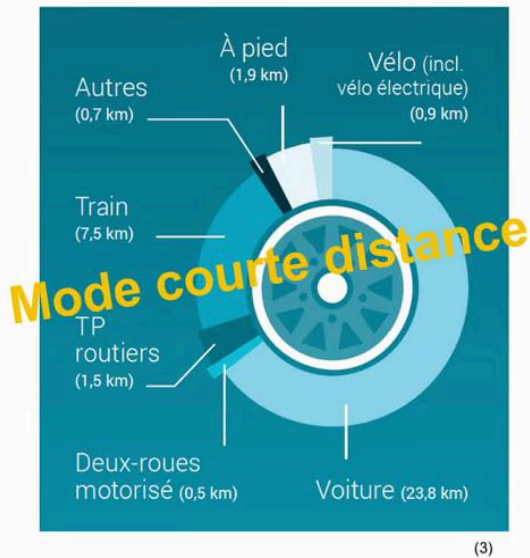
Notes

Summary



1m 35s

Une question d'image et de représentations



(3)



(4)

Planification des mobilités

La marche est encore largement associée à un mode des courtes distances, d'autant plus quand on exploite les données, comme souvent on part des prestations kilométriques; ou encore elle est envisagée comme un déplacement de loisir, pas comme un déplacement du quotidien.

Notes

Summary



“Le piéton”, c’est tout le monde



(7)

(8)

Planification des mobilités

Il s'agit ici d'aller plus loin. Je vous soumetts trois postulats. La marche n'est pas un mode de déplacement parmi d'autres; elle est ce qui lie tous nos déplacements. La marche est au cœur des mobilités. Sorti de sa voiture, descendu du tram, du bus ou train ou de la selle de son vélo, nous sommes tous piétons.

Notes

Summary



1m 58s

Dans tous les types de territoires

(11)

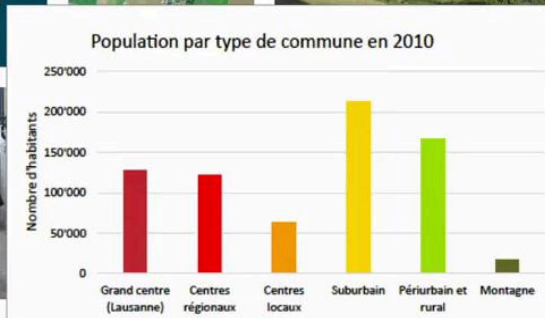


(13)

(9)



(10)



(12)



(14)

Planification des mobilités

Même si les villes ont été les premières à se réintéresser à la marche et aux piétons, la prise en compte de la problématique ne peut pas se limiter aux grandes villes-centres, sans quoi on laisse de côté une part importante de la population. La question concerne tous les types de territoires centraux et de périphéries, les localités grandes et petites.

Notes

Summary



2m 19s

Déplacement et «séjour» – indissociables



(15)

Planification des mobilités

Enfin, et c'est ce qui fait aussi sa spécificité et sa complexité, la marche ne se réduit pas à sa dimension de déplacement, permettant de se rendre d'un point A à un point B. Elle est indissociable de la dimension de séjour dans l'espace public. Elle mêle aussi souvent étroitement déplacements fonctionnels et de loisir.

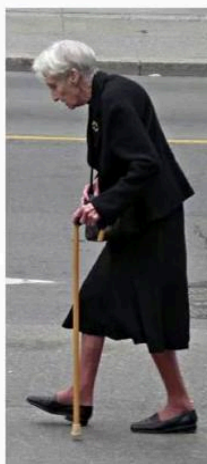
Notes

Summary



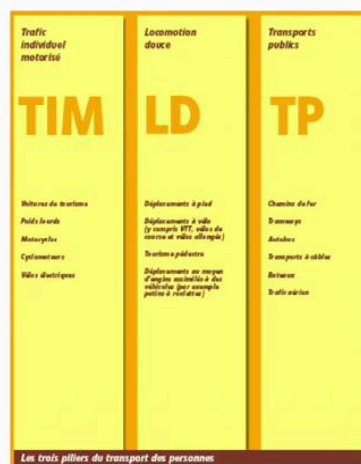
2m 38s

Des enjeux



(16)

Accessibilité pour tous



(17)

Mobilité durable

Planification des mobilités

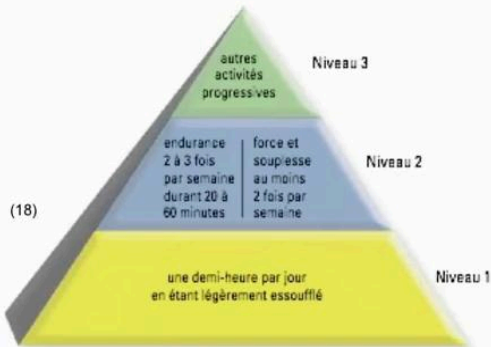
Pourquoi s'intéresser à la marche et aux piétons? Pour quatre raisons au moins. L'accessibilité pour tous reste un enjeu essentiel. Elle concerne de manière permanente, ou pour celles et ceux qui sont handicapés temporairement ou momentanément dans leurs déplacements, près d'un tiers de la population. Le potentiel de contribution de la marche pour les trajets courts est en articulation avec d'autres modes à la mobilité durable. En Suisse, la mobilité douce est depuis le début des années 2000 considérée comme le troisième pilier d'une politique de transport durable. L'objectif trouve aujourd'hui son relai dans des planifications à diverses échelles.

Notes

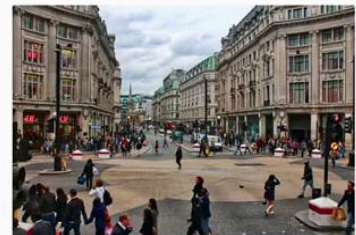
Summary



3m 00s



Santé



Urbanité

Planification des mobilités

Pour des raisons de santé publique, la marche offre un grand Potentiel permettant de contribuer aux 30 minutes quotidiennes d'activité physique modérée recommandées par l'OMS et dont l'effet sur la santé est désormais avéré. Enfin, parce que le piéton, la présence de gens est une composante essentielle de l'urbanité, de la vie de l'espace public, ce qui rend d'autant plus importante la dimension qualitative de l'espace de la marche.

Notes

Summary



3m 37s

Eventail de mesures, domaines multiples



PLANIFIER

DONNER ENVIE

CONNAÎTRE

COMMUNIQUER

REPRÉSENTER

UNE VISION

FAIRE DES LIENS

UNE STRATEGIE

FINANCEMENT

LA VILLE QUI VA AVEC

(RE)CRIER UN SAVOIR

Planification des mobilités

S'occuper de marche et de piétons recouvre un très large éventail d'actions dans des domaines multiples. Je vais me concentrer ici sur la question de la planification, en abordant aussi quelques autres pistes.

Notes

Summary



4m 03s

Le Plan piétons de Genève (1995)



Favoriser la marche en milieu urbain
Réseau sûr, continu, confortable
Cinq volets

Un argumentaire
Une démarche de communication
Des actions incitatives

Plusieurs prix, un exemple

Planification des mobilités

Le plan piéton de Genève a été pionnier dans le domaine. Il mérite une mention particulière. Son originalité a été d'articuler le développement d'une méthode d'analyse et d'un outil de planification avec un argumentaire, des actions incitatives qui donnent envie de découvrir la ville à pied et tout un travail de communication qui a contribué à donner une visibilité à la problématique.

Notes

Summary



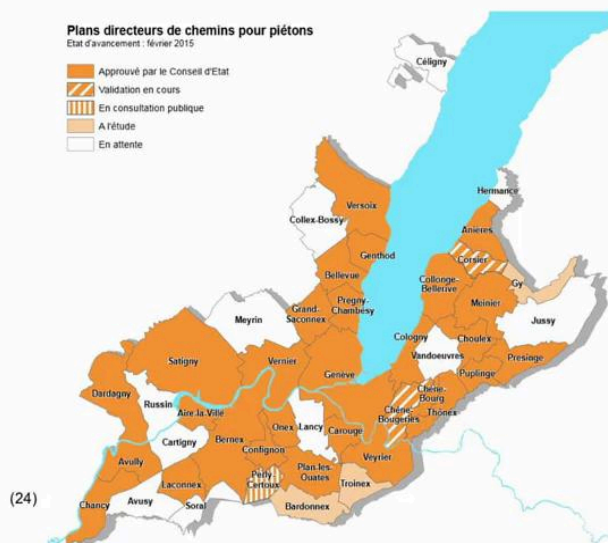
4m 14s

Une politique incitative

Plans directeurs de chemins pour piétons

Etat d'avancement : février 2015

- Approuvé par le Conseil d'Etat
- Validation en cours
- En consultation publique
- A l'étude
- En attente



Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre

(LCPR)

du 4 octobre 1985 (Etat le 1^{er} avril 1996)

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'art. 37^{quater} de la constitution fédérale¹;

vu le message du Conseil fédéral du 26 septembre 1983²,

arrête:

- Section 1 But et définitions

- Art. 1 But

La présente loi a pour but l'établissement des plans des réseaux communicants de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre, ainsi que l'aménagement et la conservation de ces réseaux.

- Art. 2 Réseaux de chemins pour piétons

Loi sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre

du 4 décembre 1998

(Entrée en vigueur : 6 février 1999)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, du 4 octobre 1985;
vu l'ordonnance sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, du 26 novembre 1986,
décrète ce qui suit :

Planification des mobilités

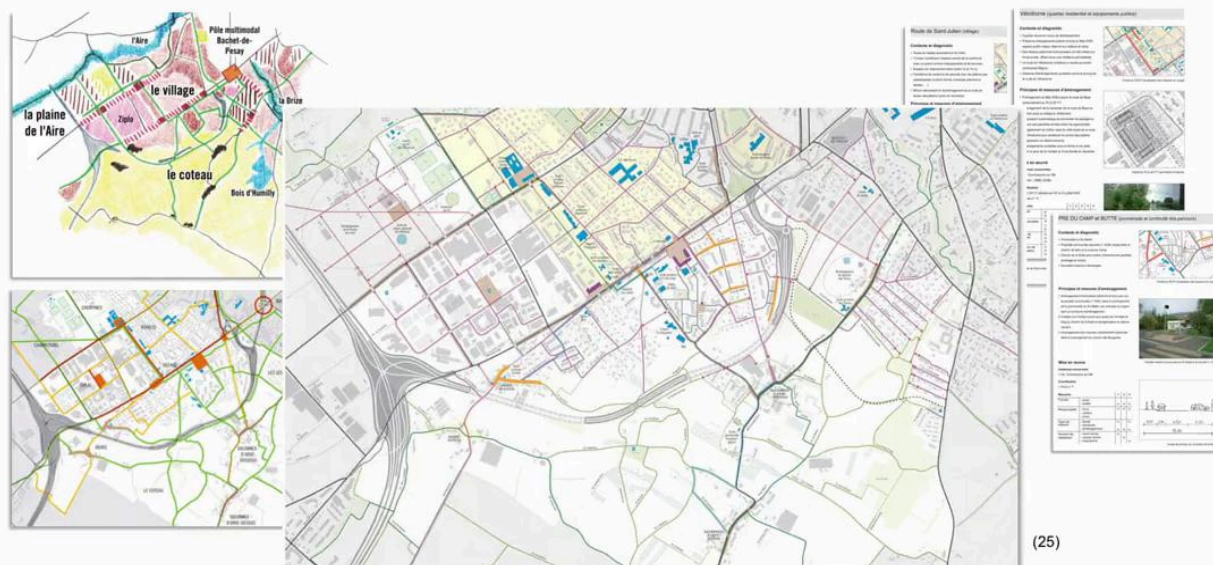
La démarche de la ville a inspiré le canton dans l'élaboration de sa loi d'application de la loi fédérale. Depuis 1999, toutes les communes sont tenues d'élaborer une planification spécifique dans le domaine. Une culture s'est instaurée et un savoir s'est développé. La carte montre les résultats d'une politique incitative à un échelon supérieur, ici celle du canton.

Notes

Summary



Réseau piéton – continu, confortable, sûr



Planification des mobilités

Mais qu'est-ce que planifier pour le piéton? C'est tout d'abord, de l'analyse au projet, offrir un maillage dense, complet et cohérent de cheminements sécurisés, continus, confortables, permettant de relier entre eux les secteurs d'habitat et d'équipements, et le traduire dans un outil opérationnel.

Notes

Summary



4m 58s

(Re)valoriser des rues, des places



(26)



(28)



(27)



(29)



(30)

Planification des mobilités

Mettre en valeur le réseau des espaces publics de centres ou de quartiers, rues, places, petits espaces aménagés joue un rôle essentiel pour la structuration et la qualité du réseau piéton comme lieu de rencontre et d'identification.

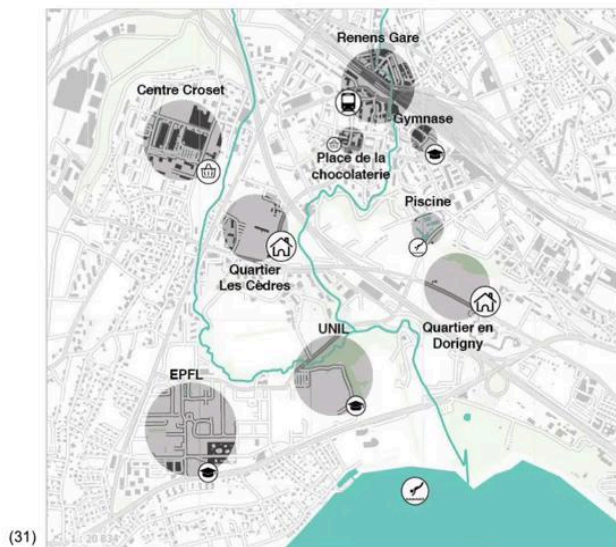
Notes

Summary



5m 16s

Pôles d'attraction et interfaces de transport



Planification des mobilités

Valoriser les pôles d'attraction à l'échelle d'une ville ou d'un quartier et les interfaces de transports publics en portant attention à leur intégration fine, aux réseaux piétons dans un périmètre de proximité.

Notes

Summary



5m 30s

Vitesse modérée, condition de cohabitation



(33)



(34)



(35)

ville30.org



(36)

www.zonederencontre.ch

Planification des mobilités

Abaissier la vitesse de circulation, condition déterminante pour la sécurité des piétons et la cohabitation des usagers dans les espaces publics circulés, qu'ils soient de quartiers ou centraux.

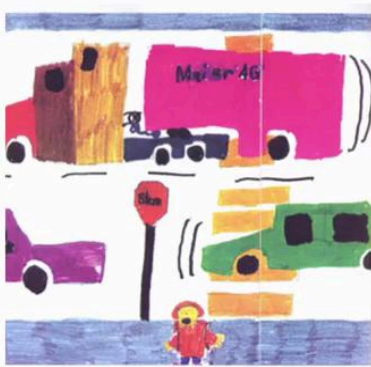
Notes

Summary



5m 41s

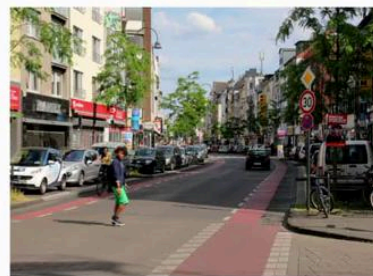
Sécuriser les traversées



(37)



(39)



(40)



(38)



(41)

Planification des mobilités

Sécuriser les traversées, maillon essentiel des réseaux piétons, tout spécialement pour les enfants et les personnes âgées. La ville de Bâle a développé il y a quelques années une conception d'ensemble pour des traversées sûres à l'échelle de toute la ville.

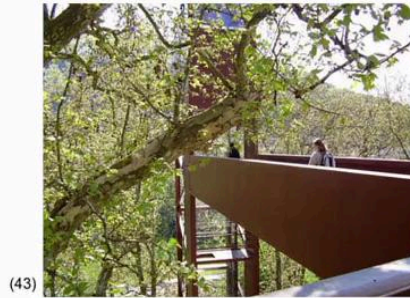
Notes

Summary



5m 53s

Perméabilité, connectivité



Planification des mobilités

C'est créer de nouvelles liaisons. Par exemple, à l'occasion de la planification d'un nouveau quartier, faciliter le franchissement d'un obstacle infrastructurel ou naturel, valoriser un nouvel axe piéton connectant les quartiers, mais aussi, plus modestement, négocier des droits de passage sur terrain privé, un exercice souvent difficile.

Notes

Summary



6m 10s

Amener la nature, donner accès à la nature



(46)



(47)



Coupe 1 « En Dozière, passerelle »



(48)



www.flaneurdor.ch

Planification des mobilités

C'est amener la nature dans l'espace public et donner accès aux espaces de nature, parcs, bords de rivières, lacs ou forêts, connectés aux réseaux piétons du quotidien.

Notes

Summary

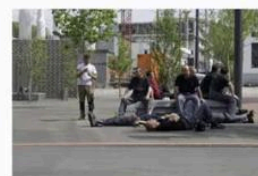


6m 31s

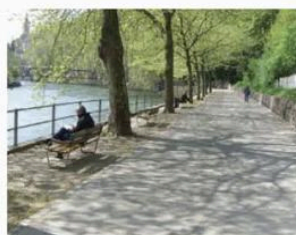
Mobilier urbain – les bancs



(49)



(50)



Planification des mobilités

C'est porter une attention toute particulière aux bancs. À côté de la possibilité qu'il offre, notamment pour les personnes âgées de se reposer en chemin, le banc est sans doute le symbole même de l'urbanité, de la politesse des villes, comme l'a joliment dit un chercheur.

Notes

Summary



6m 42s

Accessibilité et qualité – aussi de nuit



www.radiance35.eu

Planification des mobilités

Une part importante du temps passé dans l'espace public l'est de nuit. L'accessibilité à la qualité des cheminements piétons, rues, places, sentiers, escaliers compris, nécessite une approche spécifique pour être pensée aussi pour la nuit dans les secteurs centraux mais aussi dans les quartiers.

Notes

Summary



6m 58s

Inviter à (re)découvrir ses lieux de vie à pied



Planifier pour le piéton, c'est au final mettre en place les conditions pour pouvoir en toute bonne conscience inviter l'utilisateur à redécouvrir son environnement de vie à pied, se réapproprier l'échelle piétonne, expérimenter une autre mobilité, et qui sait, y prendre plaisir. En termes de planification et de mise en œuvre, c'est être amené à faire des liens.

Notes

Summary



7m 17s

Lausanne Tourisme Rechercher dans les pages...

Vous êtes ici: [Lausanne officielle](#) > [Administration](#) > [Finances et mobilité](#) > [Routes et mobilité](#) > [Mobilité et trafic](#) > [Marcher à Lausanne](#) > [Délégué piétons](#)

Routes et mobilité

- A propos du service
- Projets et chantiers
- Parkings, stationnement
- Mobilité et trafic**
 - Itinéraire de mobilité douce ouest-est
 - Marcher à Lausanne**
 - Piéton et plan directeur communal
 - Délégué piétons**
 - Aménagements piétonniers
 - Groupe Accessibilité Piétonne (GAP)
 - Liens utiles
 - Panneaux impasse avec exceptions
 - Transports en commun
 - Faire du vélo à Lausanne
 - Moderation du trafic
 - Régulation du trafic
 - Observatoire de la mobilité
 - Semaine de la mobilité

Délégué piétons



Piéton sur passage protégé © Ville de Lausanne

Le poste de délégué piétons a été créé à la suite de l'adoption du plan directeur communal de 1996 pour veiller au respect de la prise en compte du piéton dans la planification, l'étude et la réalisation de projets d'aménagement de l'espace public.

Véritable porte d'entrée dans l'administration pour les problématiques en lien avec le piéton, le délégué piétons accorde une attention particulière à la prise en compte des besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite (PMR).

A ce titre, le **Groupe Accessibilité Piétonne (GAP)**, regroupant des intervenants de différentes associations d'usagers piétons et de différents services de l'administration lausannoise, a été mis sur pied à fin 2012.

Principales missions du délégué piétons

- Recevoir et traiter les demandes et doléances des usagers : les habitants et usagers qui rencontrent des difficultés pour se déplacer à pied peuvent faire part de leurs préoccupations auprès du délégué

En relation

- Zones piétonnes à Lausanne
- Campagne «Lacets»
- Groupe Accessibilité Piétonne (GAP)

Coordonnées

Délégué piéton
Service des routes et de la mobilité
Rue du Port-Franc 18
4e étage
Case postale 5354
1002 Lausanne

[S'inscrire sur le plan](#)
[Ecrivez-nous](#)

Tél. +41 21 315 54 15
Fax +41 21 315 50 02

Lundi-vendredi
07h30-12h00
13h30-17h00

§ 18: Port-Franc; §: Chauderon
m1: Vigie; m2: Lausanne-Fion
LEB: Chauderon

(52)

Planification des mobilités

Le piéton se trouve bien souvent à l'articulation entre domaine public et domaine privé, entre échelle fine des projets et échelle plus large de leur intégration dans le réseau, au croisement des disciplines professionnelles ou des services communaux, des domaines de la mobilité et de l'urbanisme. La problématique concerne des acteurs multiples. Assurer le lien, coordonner les projets et la mise en œuvre des objectifs de planification ne se fait pas naturellement. Une personne ou un service en charge peuvent y contribuer. C'est le rôle par exemple du délégué piétons de la ville de Lausanne.

Notes

Summary



Analyser – diagnostic avec les habitants



(53)



(54)



(55)



(56)

Planification des mobilités

Mais planifier pour le piéton, c'est aussi en amont connaître et comprendre, analyser, observer, questionner, compter et communiquer. C'est par exemple analyser l'espace d'un quartier ou d'un lieu particulier avec ceux qui le vivent au quotidien, par un travail sur le terrain, avec les habitants, avec des personnes à mobilité réduite, voire avec des enfants, que l'on a associés par exemple à Bâle à un projet de zone de rencontres dans un quartier le jour mais aussi de nuit, comme ici dans le cadre de marchés explorateurs nocturnes à Bruxelles ou à Lausanne.

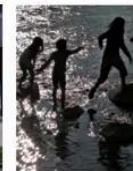
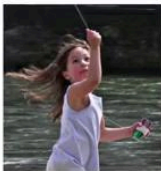
Notes

Summary



8m 16s

Observer l'usage et l'appropriation



(57)

Planification des mobilités

C'est observer et cartographier l'usage d'un espace, ici un parc en bord de rivière à Zurich, ses pratiques par différents types d'utilisateurs, les variations selon les moments de la journée.

Notes

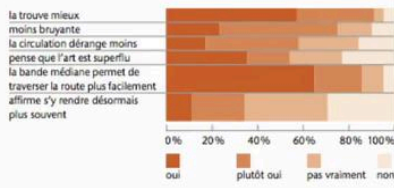
Summary



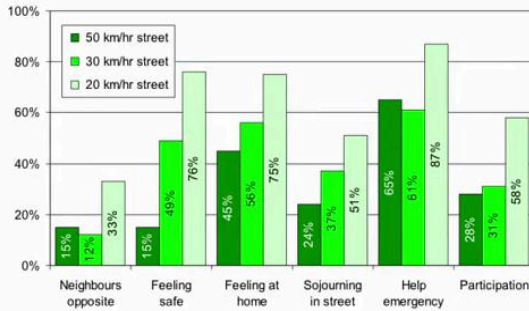
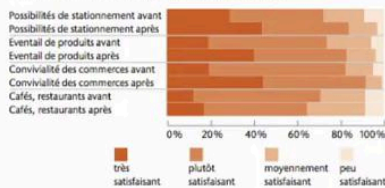
8m 51s

Questionner – vécu, opinions

OPINIONS SUR LA SEFTIGENSTRASSE



OPINIONS SUR LA SITUATION DES COMMERCES



(58)

(59)



(60)

Planification des mobilités

Recueillir la vie des usagers. Par exemple avant, après la mise en œuvre d'un projet, pendant un essai d'aménagement, et après le réaménagement, au moment de l'instauration d'une mesure de modération de la circulation, et communiquer les résultats.

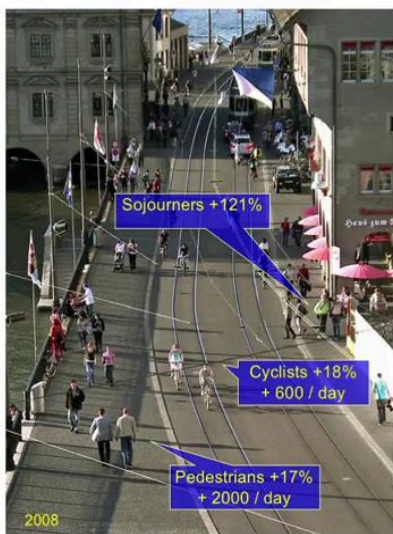
Notes

Summary



9m 03s

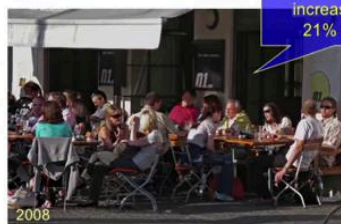
Evaluer les changements



Positive response:
94% of passers by &
60% of businesses find
situation improved



street café occupation
increased from
21% to 30%



(61)

Planification des mobilités

C'est évaluer comment se modifie la vie et l'appropriation d'un espace quantitativement et qualitativement, ici à Zurich après le bouclage d'un axe au trafic motorisé individuel.

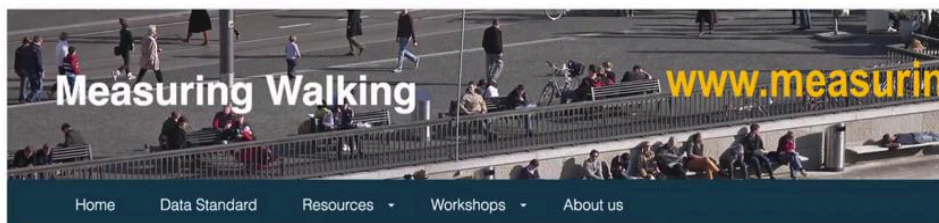
Notes

Summary



9m 18s

Compter – pour que la marche compte



Make Walking Count

Objective

Make Walking Count is a survey, analysis and reporting framework, designed by Walk21 to explore residents' attitudes toward walking generally and their walking behaviour in their own neighbourhood in particular. Make Walking Count is also an international benchmarking tool to provide information to cities to help them steer their policies and investments in walking and to enable learning between cities and communities.

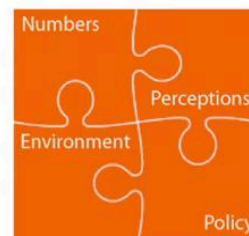
Elements of the tool

The tool consists of a questionnaire to be completed by 600 local residents via a telephone interview. Data about 8 indicators is being collected and analysed:

- 1 Walking activity
- 2 Activity in the public realm
- 3 Local accessibility
- 4 Motivations for walking

Summary & first results

More background information and some first results can be found in this article by Bronwen Thornton, Martin Wedderburn and Daniel Sauter, published in "Aspects of Active Travel. How to encourage people to walk or cycle in urban areas"; edited by W. Gronau, W. Fischer and R. Pressl; Studies on Mobility and Transport Research, Issue 4, MetaGISinfossysteme, Mannheim, 2013



(63)

(62)

Planification des mobilités

Ce que vous ne comptez pas ou que vous comptez mal ne compte pas. À l'échelle internationale, des chercheurs issus de plusieurs pays travaillent à définir les indicateurs, les méthodes et les outils de collecte de données qui seraient les plus pertinents pour rendre compte de manière adaptée et cohérente de la problématique de la marche et du piéton.

Notes

Summary



9m 30s

*« One should not determine the need
for a bridge by the number of people
swimming through the river. »*

Hermann Knoflacher, ingénieur civil,
professeur émérite Institut für Verkehrsplanung, Technische Universität Wien



La phrase joue sur l'humour pour mettre en évidence une question tout à fait sérieuse et essentielle. Dans le domaine qui nous intéresse, pour la marche comme aussi pour le vélo, il ne s'agit pas seulement de gérer l'existant mais de développer une vision et de créer les conditions d'émergence d'un potentiel, qu'il s'agisse d'un aménagement localisé ou du développement d'une stratégie à l'échelle d'une commune.

Notes

Summary





(69)

Planification des mobilités

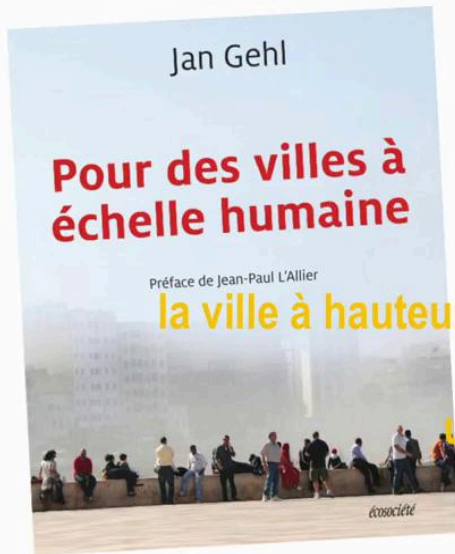
Planifier pour le piéton est un exercice complexe. Peut-être plus encore que pour d'autres thématiques, cela nécessite à la fois de se concentrer sur un type d'utilisateur, d'analyser l'existant, se fixer des objectifs, développer une planification cohérente pour elle-même, définir un plan d'action spécifique, mais de le faire en coordination et en synergie avec les multiples autres domaines de planification concernés. La question du piéton ne doit pas être traitée en vase clos.

Notes

Summary



10m 13s



(70)

une ville propice aux rencontres

agir à petite échelle

des villes où il fait bon marcher

s'exprimer, jouer, faire de l'exercice

une ville où l'on prend le temps de s'arrêter

la ville à hauteur de regard

des lieux à échelle humaine

une ville à la fois belle, fonctionnelle et agréable

une ville cyclable

Planification des mobilités

Enfin, il s'agit bien sûr aussi en amont d'agir au niveau de l'aménagement du territoire. Le développement des aires urbanisées de ces 50 dernières années a été marqué par la spécialisation des territoires et l'étalement urbain. Comment aujourd'hui permettre une accessibilité tous modes, et réinjecter de la proximité dans des territoires qui se sont développés en grande partie en fonction de la voiture? La métrique pédestre et la place donnée aux piétons sont des ingrédients essentiels pour retisser la ville à échelle humaine, qu'elle soit petite ou grande.

Notes

Summary



10m 40s

Strasbourg

Bâle Berne
Zurich

Paris
Graz Vienne
Londres

(71)



Pontevedra

Copenhagen

www.walk21.com

Planification des mobilités

Parmi les villes dont quelques-unes sont listées ici, qui ont développé une politique dans le domaine méritant d'être relevée, certaines ont élaboré spécifiquement un plan piéton. D'autres mettent en œuvre depuis plusieurs années des politiques de mobilité et d'urbanisme qui de manière indirecte créent des bonnes conditions pour le piéton. Elles ont parfois développé ensuite des stratégies ou des actions spécifiques. D'autres encore ont débuté leur action par une politique de revalorisation d'espaces à l'usage des habitants et de la vie sociale, mais la prolongent aujourd'hui par des politiques plus globales. Enfin, dans quelques cas emblématiques, c'est une personne qui a donné l'impulsion à un changement radical de politique. C'est le cas par exemple de Pontevedra en Espagne ou de Bogota en Colombie, où se tiendra cette année la 19ème conférence internationale Walk21.

Notes

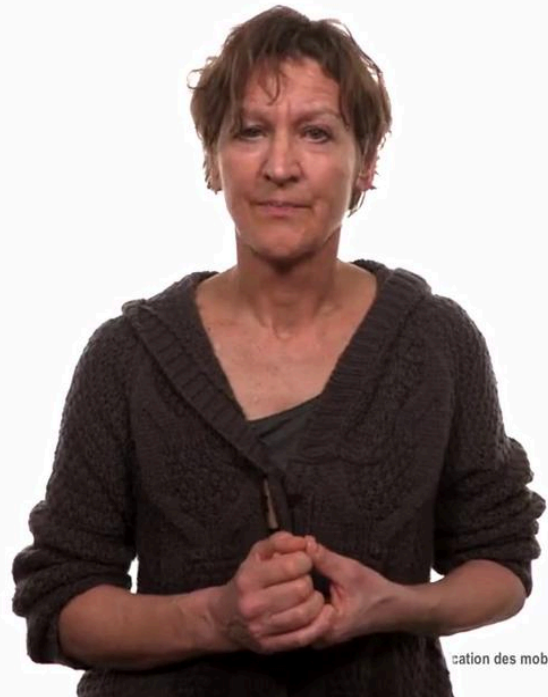
Summary



11m 12s



(72)



ation des mobilités

On assiste à l'échelle internationale depuis maintenant une vingtaine d'années à un intérêt nouveau pour la question de la marche et du piéton, venant de chercheurs de toutes sortes de disciplines, des sciences sociales mais aussi d'autres domaines comme les mathématiques par exemple. Le champ d'exploration et celui de la collaboration à des synergies entre les disciplines est encore très ouvert. Quant à celui de la formation, beaucoup reste à faire pour initier les professionnels du territoire à la science de la marche et du piéton. Il y a dans ce domaine aussi un grand potentiel. L'expérience d'un enseignement de plusieurs années à l'EPFL le montre, l'intérêt des étudiants est là.

Notes

Summary



12m 01s

En guise de conclusion



S'occuper du piéton, 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.

Mary-José Wiedmer-Dozio, anc. cheffe Service de l'urbanisme Ville de Genève (Plan piétons 1995).

Planification des mobilités

Pour une conclusion, en forme de perspective, j'aimerais vous livrer cette citation de Mary-José Wiedmer-Dozio, qui fait écho de manière fine à tout ce que je viens de vous dire. Merci de votre attention.
[AUDIO_VIDE] [AUDIO_VIDE]

Notes

Summary



12m 39s