



street

numéro 112
novembre 2016

Vive la mobilité piétonne !

Le mode de transport le plus naturel, répandu, efficace et non polluant est souvent oublié et n'obtient que la portion congrue de l'espace. La mobilité piétonne ne doit pas être foulée aux pieds.

Pages 3-6

Liberté chérie

Les 4x4 (voir l'édito du n°111 du bulletin) et les enfants ont un point commun : si on les laisse faire à leur guise, ils reviennent salis de boue à la maison. Qu'ont-ils vécu comme aventures ? Peut-être vaut-il mieux ne pas connaître tous les détails... Mais en tout cas une chose est claire : ils ont vécu un moment de liberté.

La liberté, une notion compliquée et parfois ambivalente. Car la liberté des uns correspond souvent à une restriction pour d'autres. Laisser les voitures tout-terrain rouler librement revient à enfermer les enfants pour protéger leur vie. La liberté est donc question de mesure et de priorités. Et sur ce point, les avis divergent grandement, comme le montrent les discussions sur la politique des transports.

Qu'en est-il de la mobilité piétonne ? Les raisons pour lesquelles la mobilité piétonne n'est pas perçue par les piétons eux-mêmes comme un mode de transport à part entière sont multiples (page 3). Ne pas traiter le mode de transport le plus important, le plus écologique et le plus efficace en ville (oui, oui, je pense à la mobilité piétonne) en priorité lors de la planification relève soit d'une attitude schizophrène, soit d'un manqué de clairvoyance ou de souci de rentabilité.

Il est regrettable que nos villes ne soient pas davantage adaptées aux besoins des marcheurs et marcheuses. En effet, la liberté des habitant·e·s en souffre, en particulier pour les enfants et les seniors (page 6). Là où le trafic automobile domine, on ne voit plus d'enfants en train de jouer. Les faibles et vulnérables sont laissés au bord de la route. Voilà la priorisation de nos libertés en vigueur en ce moment. J'ose douter que la majorité trouve cela souhaitable. Alors, comment changer la donne ? Le test de marchabilité réalisé par actif-traffic (pages 4 et 5) est un premier pas dans cette direction... mais sans changement de mentalité, rien ne bougera. Réfléchir à ces questions sans contraintes, voilà aussi une forme de liberté !

Hanspeter Kunz,
Vice-président d'actif-traffic



Impressum actif-traffic est l'organe de publication de l'association homonyme

Édité à 700 exemplaires **Éditrice** : actif-traffic, rue de Zurich 41, 1201 Genève, CCP : 80 – 67097-2, Tél. : 022 732 28 41, Email : info@actif-traffic.ch, www.actif-traffic.ch
e-gazette : s'inscrire sous www.actif-traffic.ch **Rédaction** : coordination d'actif-traffic, Hanspeter Kunz, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz
Contributions : Christian Harb, Andréa von Maltitz, Thomas Schweizer, Christian Keller, Daniel Costantino **Conception graphique** : typisch.ch
Mise en page : Hanspeter Kunz **Relecture** : Thibault Schneeberger **Impression** : Ropress, Zurich **Papier** : RePrint papier recyclé FSC avec fraction de nouveau papier FSC **Prix d'abonnement** : compris dans l'adhésion, paraît quatre à cinq fois par an **Prochain numéro** : mars 2017

Une question de perspective

Le moyen de transport le plus naturel et le plus largement répandu est la marche. Pourtant, la mobilité piétonne fait encore figure de parent pauvre parmi les modes de transport. Pour changer cette situation, il nous faut modifier nos habitudes de pensée et la façon de nous exprimer. **Christian Harb**

Dernièrement, une fois de plus, en rentrant à la maison, au détour d'une rue, je suis presque entré en collision avec une voiture arrêtée sur le trottoir. Vous me trouverez peut-être chatouilleux de m'énerver pour si peu, alors que je pourrais sans problème esquiver la voiture en marchant sur la chaussée de cette rue de quartier peu fréquentée. Mais la question de fond est de savoir pourquoi la voiture n'a pas été garée sur la chaussée. Il semblerait qu'un véhicule sur la chaussée dérange davantage que s'il se trouve sur le trottoir. L'explication qu'un piéton peut facilement éviter la voiture ne convainc guère. En effet, une voiture en marche pourrait tout aussi facilement éviter la voiture stationnée.

Un potentiel inutilisé

L'espace réservé aux piétons n'est pas très généreux en général ; pourtant les trottoirs sont occupés non seulement par des voitures stationnées, mais aussi par des camionnettes de livraison, des pancartes publicitaires, des bennes à ordures, et j'en passe. La mobilité pié-

tonne ne serait-elle que quantité négligeable ? Pourtant, le flux journalier de marcheurs·euses sur les trois traversées de la rive gauche à la rive droite en ville de Genève représente plus de 120'000 personnes. Davantage de personnes se déplacent à pied sur ces axes que de voitures sur une autoroute fortement fréquentée ou sur le pont du Mont-Blanc. Une grande partie des chemins parcourus en ville dans les grandes villes de Suisse romande le sont à pied. Si un quart seulement de ces trajets se faisait en voiture, tram ou bus, l'engorgement total du trafic sur les routes serait garanti. Le potentiel de transfert à la mobilité douce est important, car en voiture, un tiers des trajets fait moins de trois kilomètres et un trajet sur dix fait moins d'un kilomètre. Les « sauts de puce » sont aussi fréquents en tram et bus. Or, toutes ces distances sont parfaitement adaptées à la marche. De plus, la mobilité piétonne n'exige pas de grands investissements en infrastructures. C'est un avantage, qui se transforme malheureusement en désavantage lorsqu'il s'agit

d'obtenir un financement fédéral pour les projets d'agglomération. Les projets coûteux sont favorisés par ce mécanisme – au détriment de la mobilité piétonne.

Changeons les mots pour changer de mentalité

Nous sommes toutes et tous des piétons. Le lobby piéton devrait donc, en toute logique, avoir un poids immense. Mais la marche semble trop aller de soi pour être perçue et valorisée comme un mode de transport à part entière. Quand nous parlons de « trafic » ou de « transports » nous ne pensons que rarement à la mobilité piétonne. Même si une route est transformée en zone piétonne, nous nous mettons à la position de l'automobiliste et parlons de « fermeture au trafic » alors que du point de vue de la majorité des usagers, il s'agit d'une ouverture. Si nous voulons obtenir des améliorations conséquentes pour la mobilité piétonne, il nous faut d'abord changer nos mentalités et considérer les déplacements à pied comme un mode de transport à part entière.



Un monde à l'envers : les voitures sur le trottoir, les enfants sur la chaussée.

Photo et video illustrative: www.youtube.com/watch?v=OuiAiwrUwKk

1^{ers} résultats dans 3 villes romandes

actif-trafiC a voulu en avoir le coeur net : de combien d'espace les piéton·ne·s disposent-ils-elles dans nos villes au quotidien ? Les discussions sur l'espace limité à disposition dans les agglomérations ne concerne généralement que les voitures ou les transports publics. La mobilité douce reste trop souvent la grande oubliée, alors que la marche est l'épine dorsale de nos déplacements au quotidien. Plus de 40 % des chemins parcourus en ville le sont à pied.. *Andréa von Maltitz*

À l'aide de critères clairement définis avec Sonia Lavandinho, une chercheuse reconnue mondialement en matière de marchabilité, nous avons évalué l'attractivité d'un tronçon à pied, d'une traversée de route principale, d'une place ou d'un arrêt de transports publics pour les piéton·ne·s. Ce test a été réalisé dans 8 villes suisses alémaniques et 3 villes romandes. S'ajoutaient à ces critères objectifs et mesurables les impressions subjectives de bien-être dans une rue (ou non). Nous avons parcouru chacune des trois villes romandes en compagnie d'une spécialiste en urbanisme et mobilité.

Choix des trajets

Nous avons sélectionné ainsi : le point de départ était toujours la gare principale de la ville en question et le point d'arrivée était un bâtiment important dans un quartier (l'hôpital, par exemple). Le trajet

a été effectué dans un sens le long des grands axes et dans l'autre en suivant les trajets recommandés par la ville pour les piétons. Le trajet devait aussi inclure des places et des arrêts de transports publics.

Résultats du test de marchabilité

La première constatation qui s'impose, c'est que les trois villes romandes testées sont assez proches dans leur évaluation finale. Les deux plus grandes villes (Genève et Lausanne) se classent cependant légèrement mieux que la plus petite (La Chaux-de-Fonds) pour les arrêts de transports publics. Cette tendance se retrouve aussi en Suisse alémanique. Notre test semble indiquer que les grandes villes se préoccupent davantage des piétons. Une autre constatation : le trajet passant par les chemins plus spécifiquement adaptés aux piétons se classe

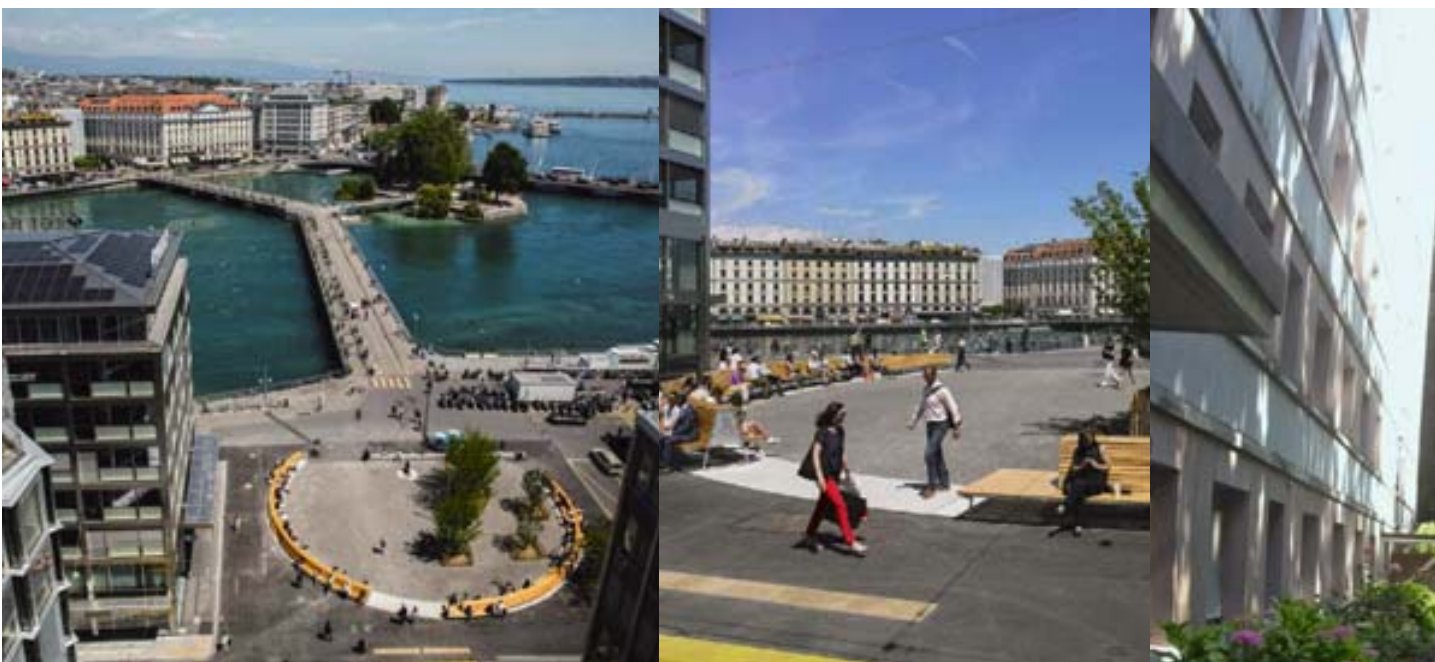
dans les trois villes devant celui longeant les grands axes.

Tronçons

Trottoir trop étroit, excès de mobilier urbain, absence de repères tactiles au sol et conflits avec les vélos ont entraîné des déductions de points. L'encombrement des trottoirs (tables et chaises de café, panneaux publicitaires, marchandises exposées, etc.) forcent les piéton·ne·s à zigzaguer. Un trafic mixte entre piétons et cyclistes est souvent la cause de conflits entre ces deux groupes d'utilisateurs de la route. Une solution est à rechercher du côté du rétrécissement de la chaussée pour les voitures.

Traversées

Les traversées obtiennent généralement de bons points pour la sécurité, mais forcent les piéton·ne·s à de longues attentes. Or,



À gauche et au milieu: La Place du Rhône à Genève a été refaite en 2016. Un grand banc circulaire invite à s'asseoir. De nouvelles plantations apportent une ombre bienvenue, une fontaine permet de se désaltérer et l'éclairage a été adapté aux modes doux. À droite: Une façon originale de surmonter la forte déclivité à Lausanne – avec un ascenseur dans un immeuble privé et une passerelle attenante.

les personnes impatientes s'élanceront avant le passage au vert, ce qui les met en danger. Des phases plus fréquentes de vert aux feux sont à prévoir, de même que des phases de vert plus longues face au vieillissement démographique.

Places

La valeur moyenne « cache » les valeurs très divergentes des différentes places. Une petite place à Lausanne obtient le plus mauvais résultat avec 36%, mais d'autre part, deux places à Genève et La Chaux-de-Fonds frisent les 90%. La preuve qu'un aménagement peut être confortable et offrir une bonne qualité de séjour pour le piéton tout en laissant passer des voitures (au pas et en nombre réduit).

Zones à circulation réduite

Les zones 20 km/h, aussi appelées zones de rencontre, sont censées offrir



davantage de confort aux piétons, mais dans les faits, ce n'est pas toujours le cas, comme le montre la place de la gare à Genève. Par contre, les rues résidentielles et les espaces exempts de circulation automobile obtiennent d'excellentes notes.

Arrêts de transports publics

L'étendue des résultats pour les arrêts de bus est très grande. En général, les arrêts très fréquentés sont correctement aménagés, avec des protections contre les intempéries et des sièges, alors que les autres arrêts en sont souvent dépourvus.

Bilan

Des améliorations sensibles se sont produites ces vingt dernières années et la mobilité piétonne est davantage prise en compte dans les centres des grandes villes. Des signalisations indiquant le temps de parcours à pied jusqu'au prochain point d'intérêt ont été apposées, des plans de mobilité douce promulgués. Pourtant, la Suisse est encore loin d'une politique volontariste telle que celle pratiquée dans les pays nordiques, dont les mots clés sont perméabilité, accessibilité pour toutes et tous ainsi que qualité de séjour dans les espaces publics. Trop de places ne sont toujours que des carrefours destinés à fluidifier le trafic automobile. En outre, les passages d'une commune centrale à une commune plus périphérique ainsi que les cheminements dans les communes de la couronne urbaine à Genève et Lausanne posent souvent problème.

Nous voudrions étendre le test de marchabilité à d'autres villes et à des quartiers plus périphériques. Nous en appelons donc à vous, chères lectrices et chers lecteurs, à réaliser de tels tests. Nous vous conseillerons volontiers. Prenez contact : info@actif-traffic.ch

Méthodologie

Les éléments

Les divers éléments du réseau piétonnier peuvent être caractérisés comme suit : trajets (trçons), surfaces (places), traversées (passages piétons, feux) et arrêts de transports publics. Les divers éléments ont été évalués séparément, sur des fiches distinctes.

Exigences fondamentales

Le réseau sert à de nombreux types d'utilisateurs aux exigences diverses. Il devrait : avoir un maillage fin, proposer des voies directes (sans détours), offrir assez de liberté de mouvement (suffisamment de place), permettre une marche agréable (sans obstacles et revêtement sans dégâts), garantir la sécurité (vitesse réduite du trafic motorisé, bonne disposition des passages piétons), minimiser les temps d'attente aux feux et permettre une traversée en un temps, donner une bonne vue d'ensemble et permettre de s'orienter (pour un sentiment de sécurité), offrir une bonne qualité de séjour (éclairage, végétation, bancs) et correspondre aux attentes des personnes à mobilité réduite.

Réalisation et évaluation

L'évaluation se fait selon un système de points : 2 points si le critère est entièrement rempli, 1 point s'il n'est que partiellement rempli et 0 point s'il n'est pas rempli du tout. L'évaluation se fait en pourcent du maximum de points théoriquement atteignables. En additionnant les divers éléments d'un cheminement, on peut évaluer la « marchabilité » du parcours. Cependant, l'évaluation quantitative doit impérativement être complétée d'une évaluation qualitative, pour refléter correctement l'impression des piétons. Les fiches d'évaluation peuvent être téléchargées sur notre site www.actif-traffic.ch

En route vers la ville piétonne

Les vieilles villes et les villages historiques dégagent une « magie » qui incite à y flâner et à les explorer – à pied. Sur quoi repose cette magie et comment pouvons-nous rendre à nouveau nos villes et quartiers attrayants pour la mobilité piétonne ? **Thomas Schweizer, Christian Keller**

Les vieilles villes ou les quartiers et villages traditionnels incarnent au mieux l'idéal d'une ville piétonne, car ils ont été planifiés en conséquence. Ils ont été édifiés à une époque où les hommes se déplaçaient uniquement à pied en ville et où les roues ne servaient qu'au transport de charges. Les vieilles villes et les lotissements construits en fonction des besoins des piéton·ne·s attirent les foules. Ils sont animés et procurent un sentiment de bien-être et de sécurité affective. Sur quoi repose leur pouvoir d'attraction quasi magique et qu'est-ce qui distingue une ville favorable aux piéton·ne·s ?

La dimension humaine

Les structures d'habitat particulièrement favorables aux piéton·ne·s se caractérisent par une forte densité de population, une grande diversité d'affectations dans un espace restreint et un réseau pédestre

au fin maillage (plus de 200 mètres courants de liaisons piétonnes par hectare, en majorité réservés à la mobilité piétonne, tels que ruelles, chemins, passages et raccourcis). Une destination doit pouvoir être atteinte par des trajets divers, qui se distinguent par des structures incitant à l'aventure et de nombreux détails de conception visibles uniquement en marchant au pas. La marche permet une perception approfondie et d'engager une conversation avec d'autres piéton·ne·s. La « dimension humaine » des structures des bâtiments, des interstices, du réseau pédestre et des vitesses rend ces villes et villages attrayants et confère un sentiment de bien-être.

Des parcs et des places

L'espace public ne sert pas seulement à la circulation, mais aussi au séjour. Il s'agit d'un lieu d'échange social, de rencontres,

d'observation, de détente et de communication. Des petites et grandes places ainsi que des espaces verts revêtent de l'importance tant pour les habitant·e·s du quartier que pour les visiteurs·euses. Une vraie qualité de séjour ne saurait s'installer que si un terme est mis à la prédominance du trafic automobile, le stationnement restreint et les surfaces rendues aux piéton·ne·s. Cette restitution a déjà eu lieu dans de nombreux centres historiques, mais se fait encore attendre dans les quartiers plus périphériques.

Une planification pour les piéton·ne·s

La planification traditionnelle s'oriente en premier lieu en fonction des besoins du trafic motorisé et prend le milieu de la chaussée comme point de départ. La section de la chaussée correspond à l'addition des diverses exigences du trafic motorisé : « circulation fluide », voies de présélection, pistes pour les transports publics puis éventuellement bandes cyclables et places de stationnement le long de la chaussée. Il va de soi que les voitures disposent de deux sièges côte à côte et peuvent se croiser sans gêne à 50 km/h. Planifier pour la mobilité piétonne signifie penser depuis les bords et prendre en compte les besoins des piéton·ne·s. Eux aussi veulent pouvoir marcher côte à côte et se croiser sans rencontrer d'obstacles. Il faut aussi prévoir des surfaces dédiées au séjour, aux étalages de marchandises ainsi que des espaces verts. Pour atteindre ces objectifs, une sensibilisation non seulement des urbanistes et autorités politiques, mais aussi de la population est nécessaire. C'est seulement ainsi que nous pourrions exiger tout naturellement des infrastructures favorables aux piéton·ne·s avec un dimensionnement correct et de bonne qualité, tout comme cela va déjà de soi pour le trafic motorisé.

Thomas Schweizer est le directeur et Christian Keller chef de projet chez Mobilité piétonne, l'association professionnelle des piéton·ne·s.
www.mobilitepietonne.ch



Photo: Mark Latzel, flaneurdo.ch

« Rénovation » urbaine en faveur des piéton·ne·s : la place Bullinger à Zurich, faisant auparavant partie de la tangente ouest, désormais réaménagée.

Un été plein d'activités

Une image vaut mille mots: voici donc quelques photos des dernières activités d'actif-trafiC- Les exigences en place des divers modes de déplacements étaient notre fil d'Ariane. Daniel Costantino, Karin Hess, Andréa von Maltitz



Dans une piscine extérieure à Zurich, actif-trafiC a rendu attentif au gaspillage massif d'espace dû aux places de stationnement. actif-trafiC plaide en faveur d'une réduction des places de stationnement.



Avec une action à Lucerne, actif-trafiC a rendu attentif à l'occupation illicite d'espace par les voitures stationnées sur les trottoirs et les bandes cyclables. Durant une heure, la pseudo-patrouille de police a distribué des amendes fictives-pour pas moins de 2'120 francs !



Le 3^{ème} vendredi de septembre est consacré au « Parking day ». Des activistes d'actif-trafiC à Bâle et à Zurich ont transformé lors de cette journée des places de stationnement en espaces verts temporaires.



Le festival Alternatiba a pris ses quartiers le 24.9, à Genève. actif-trafiC a participé avec un sondage sur les lieux ressentis comme dangereux par les piétons et cyclistes. Un mini-parcours pour vélos et trottinettes a suscité l'enthousiasme des enfants.



Une vraie qualité de séjour ne saurait s'installer que si un terme est mis à la prédominance du trafic automobile, le stationnement restreint et les surfaces rendues aux piéton·ne·s.

En point de mire

Soulier d'or et Sandale trouée

actif-trafiC a remis le 1er novembre ses prix de la honte et des meilleures pratiques en matière de mobilité piétonne dans le canton de Genève. Le square de Chantepoulet nouvellement réaménagé et rendu piétonnier a été distingué par le Soulier d'or. Enfin une place à nouveau utilisable comme lieu de séjour et non comme un simple Carrefour. Le chemin des Courriers, réaménagé avec une piste cyclable et un trottoir séparés par une bande engazonnée a reçu une mention.

Les feux autour de la place de Cornavin particulièrement défavorables aux piétons ont remporté la "palme" de la Sandale trouée. Non seulement le temps d'attente est long, mais les piétons sont "parqués" dans des aires d'attente minuscules. Un prix spécial a distingué le pôle d'échange des transports publics au Bachet-de-Pesay, qui ressemble à un labyrinthe souterrain à rats pour le pauvre piéton.

Agenda

9 au 19 mars 2017

L'Autre Salon

Sous la devise « On s'excuse » l'Autre Salon battra sa coulpe et demandera pardon aux autophiles d'avoir détruit leur beau rêve d'une ville toute à la voiture. Venez faire contrition avec nous en participant au programme alignant films, exposés, performances, soirées, etc. Retrouvez le programme complet sur : www.autre-salon.ch (dès fin février 2017)

actif-trafiC
En avant toute !