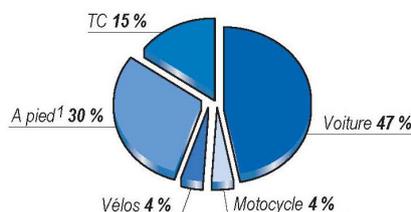


2.2.1 Enjeux pour des catégories cibles: étudiants, élèves, personnes âgées ...



Répartition modale des déplacements (Genève 2000)



Depuis quelques années, de nombreuses collectivités locales ont mesuré l'importance et le soin qu'il faut apporter à l'aménagement de l'espace public. Les diverses «voies de circulation piétonne» ou autres parties de la voie publique affectées principalement ou accessoirement à la déambulation des piétons (trottoirs, places, passages piétons, etc.) sont utilisées quotidiennement par chacun. Elles sont le support de nos multiples activités et font ainsi partie intégrante de l'espace public.

Dans les utilisateurs réguliers de la marche à pied, les catégories d'âge les plus représentées sont les jeunes de moins de 30 ans et les personnes de plus de 70 ans. Cette dernière catégorie est aussi une de celle qui nécessite une **mobilité piétonne sécurisée**, que ce soit lors de traversées de chaussée ou pour remédier au sentiment d'insécurité que certains cheminements procurent, à tort ou à raison d'ailleurs.

Par ailleurs, dans certains groupes spécifiques, comme celui des **élèves**, la mobilité douce (marche à pied, trottinette, vélo, etc.) est largement prédominante, ce qui justifie pleinement le rétablissement de la priorité du piéton par rapport à la voiture et l'aménagement de dispositifs de sécurité aux abords des établissements scolaires. Tout le monde s'accorde en effet à dire aujourd'hui que les entrées et sorties des écoles doivent devenir plus sûres. C'est donc logiquement autour des établissements scolaires qu'il peut être utile de commencer des opérations de réaménagement.

Finalement, on oublie trop souvent que la dénomination «piéton» n'inclut pas uniquement l'individu valide qui franchit aisément les obstacles, mais également **les enfants, les personnes âgées ou handicapées, les personnes chargées ou poussant un landau**. Pour ces catégories particulièrement sensibles, la qualité des aménagements piétonniers est un facteur déterminant de la mobilité.

Dès lors, il s'agit pour les concepteurs de mettre en oeuvre un espace public pour tous, auquel chacun peut accéder et circuler de manière égale et en toute autonomie. **Développer un territoire pour les mobilités douces devient alors un enjeu d'équité devant la mobilité.**

2.2.2 Enjeux sur l'intermodalité et le potentiel de la combinaison piéton-TC



La marche à pied et les transports collectifs (TC) constituent une synergie naturelle, puisque la marche à pied reste inévitablement le début et la fin d'un trajet en transport collectif. Les aménagements piétons sont ainsi bénéfiques aux transports publics (augmentation des usagers) et, réciproquement, la planification d'un arrêt ou d'un pôle de transports collectifs génère des déplacements piétons.

L'accessibilité piétonne aux arrêts de bus doit donc impérativement constituer une priorité dans la politique des déplacements de la commune.

Une attention particulière doit notamment être portée sur la problématique de la traversée piétonne en relation avec l'arrêt (avant ou après l'arrêt, en fonction des conditions locales), au même titre que les conflits entre piétons de passage sur le trottoir et piétons en attente à l'arrêt. Un arrêt coincé contre des voies de circulation où le volume de trafic est important, comme la route d'Hermance, sera toujours un arrêt inconfortable, bruyant et donc perçu comme inhospitalier. Dans ce genre de situation, la solution passe obligatoirement par une répartition de l'espace à disposition plus favorable au piéton.



Des pôles de transports collectifs à diverses échelles: gares de Bâle et Delémont

Mauvais exemple d'aménagement d'un arrêt de bus: il y manque de l'espace pour le piéton, par exemple, un îlot central sur la traversée piétonne et un trottoir continu à droite.

Arrêt de bus dans la campagne fribourgeoise



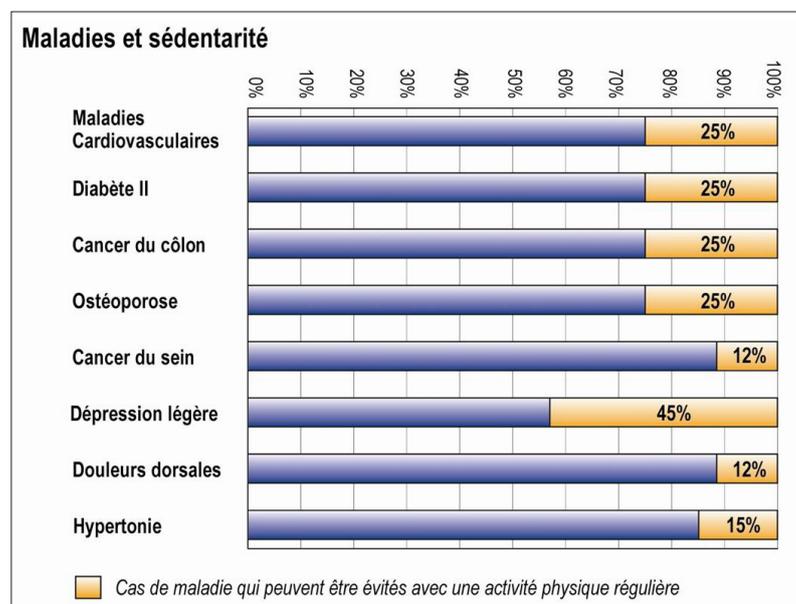
2.2.3 Lutter contre les maladies et la sédentarité

«Quel que soit l'âge ou le sexe, il est recommandé d'exercer une activité physique ou sportive chaque jour pendant au moins une demi-heure. Cette **activité physique** devrait essouffler légèrement sans toutefois faire transpirer. Si elle est suivie, cette recommandation est un gage de bien-être physique et psychologique» (Recommandation de l'Organisation Mondiale de la Santé contre les conséquences des modes de vie trop sédentaires).

Selon les estimations de l'Office fédéral de la santé publique, le manque d'activité physique quotidien occasionne chaque année en Suisse:

- 2'000 décès prématurés,
- 1,4 million de cas de maladie pour 7,2 millions d'habitants, soit un rapport de 1 cas de maladie par année pour 5 habitants,
- 1,6 milliard CHF de frais de traitement, soit l'équivalent de 10% des primes d'assurance-maladie.

Pourtant, une **pratique quotidienne de la marche à pied** serait à même de réduire sensiblement les risques de maladie cardio-vasculaire, le diabète gériatrique, certains cancers ou une atrophie des os. De surcroît, cela permettrait de diminuer les trajets inutiles en voiture et de réduire d'autant la pollution atmosphérique, elle-même responsable de nombreuses maladies (troubles et maladies des voies respiratoires, vulnérabilité accrue aux infections et aux allergies, irritations des muqueuses oculaires, nasales et de la gorge, ainsi que décès prématurés).

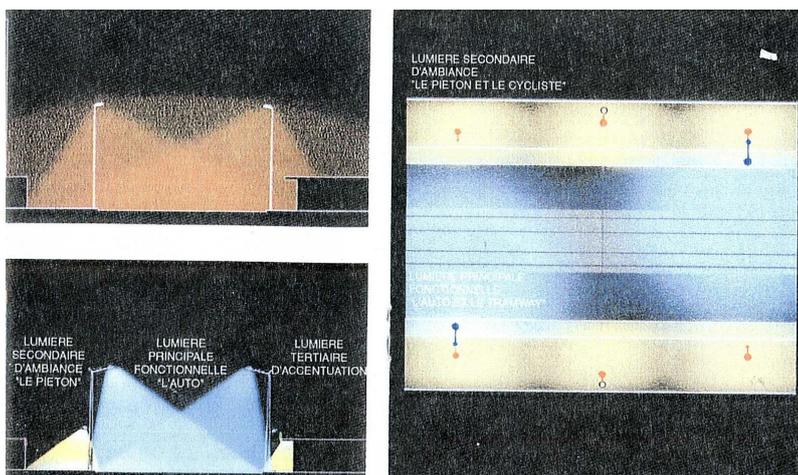


Maladie et sédentarité (source: Office fédéral de la santé publique, Office fédéral du sport, Promotion Santé Suisse)

2.2.4 Embellir l'espace public

Comme évoqué précédemment, la qualité des espaces publics a également beaucoup à gagner des aménagements réalisés pour les piétons. Pour que ces derniers se sentent à l'aise dans leurs déplacements, il est nécessaire de créer une **atmosphère incitant à la pratique de la marche à pied**.

Cette atmosphère est modelée par un choix concerté dans les matériaux, la végétation et l'éclairage, qui, lorsqu'il est planifié, permet la création d'espaces publics de qualité en contribuant à leur embellissement. Il s'agit au premier chef de rendre le réseau viaire de meilleure qualité, en faisant notamment des efforts au niveau de **l'éclairage ou de la propreté**, en supprimant les places de stationnement qui gêneraient la progression des piétons ou en rénovant encore les revêtements des trottoirs dans les rues les plus fréquentées.



L'espace public mis en lumière: «La lumière est là pour répondre à un besoin suscité par un ensemble d'objets réunis dans un espace scénographié et qui nécessitent d'être mis en relation, qu'il s'agisse de la végétation, des êtres humains, des objets architecturaux, des espaces publics...» (Laurent Fachard).

Illustration: Concept d'éclairage du projet Espace-rue transfrontalier entre Genève et Annemasse, séquence Gaillard / Ambilly.

D'un point de vue touristique, des espaces publics de qualité et un réseau piéton sûr et confortable sont les garants d'une bonne perception de la commune. Ainsi, certaines villes ont associé au développement de leur réseau piéton une politique de rénovation ou de mise en valeur de leur patrimoine historique et architectural.

Il faut également veiller à ce que les habitants trouvent, près de chez eux, des espaces de détente qui les inciteront à limiter leur mobilité voiture liée aux loisirs. Outre les facilités d'itinéraires (chemins de randonnées pédestres, parcours sportifs mesurés), la perception d'un environnement intact et d'un paysage attractif peut également y contribuer. Le maintien d'accès publics au lac de qualité joue à cet égard un rôle déterminant pour la commune d'Anières.



Accès au lac (chemin des Courbes)