Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des routes OFROU

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

Journée d'étude du 28 juin 2012 à Schlieren

Fachtagung vom 28. Juni 2012 in Schlieren

Intervention:
Dominique von der Mühll, Collaboratrice scientifique, EPFL-ENAC-Chôros

Présentation:
Mathieu Pochon, Associaton suisse des piétons

Atelier 4

Le piéton dans l'entre deux des villes

Les périphéries des villes sont en pleine mutation. Leur développement anarchique de la deuxième moitié du XXe siècle est en train de faire place à une ville en devenir, qui abritera une grande partie des logements et emplois prévus dans les projets d'agglomération.
Marche et piéton, de quoi parle-t-on? Peut-on "injecter de la proximité" dans ces territoires à priori peu favorables aux déplacements à pied, et comment? Quel rôle le piéton peut-il jouer dans cette ville en construction? Qui peut agir, à quelle(s) échelle(s)? Et... pourquoi est-ce important?

Résultat de la discussion

Le thème du « piéton dans l'entre-deux des villes » a été abordé par une introduction de Dominique von der Mühll sur la question de l'accessibilité piétonne des installations à forte fréquentation (IFF). Selon son analyse, et contrairement aux idées reçues, un potentiel réel existe pour redonner à certaines IFF une meilleure accessibilité piétonne et pour mieux les intégrer dans l'espace urbain. Dans de nombreux cas en effet, ces installations construites à l'origine au vert ont été « rattrapées » par la ville avec le temps. Pour que ce potentiel soit exploité de manière optimale, Dominique von der Mühll souligne la nécessité d'une coordination entre acteurs dans la durée. Ce rôle revient avant tout aux communes, qui doivent ainsi s'assurer que le piéton soit pris en compte à tous les stades de planification. En écho à cette introduction, la discussion a porté sur la volonté des grandes chaînes commerciales à collaborer, notamment pour la mise à disposition des statistiques sur la clientèle. Si en général ces données existent, il est rare que les commerces les mettent à disposition spontanément. En amont, il faut parvenir à les convaincre de leur intérêt à garantir une meilleure accessibilité à pied, à vélo et en transports publics. Si les paniers d'achats sont généralement plus petits pour les clients « écomobiles », ils sont en revanche plus fréquents et fidélisent plus facilement la clientèle.

La discussion a ensuite mis en évidence que le plan du réseau de chemins piétonniers, mentionné dans la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et de randonnée pédestre (LCPR), constitue un outil de qualité sous-estimée et trop rarement utilisé pour parvenir à garantir des accès piétons directs et de qualité au sein des agglomérations. En Suisse romande, le canton de Genève fait de ce point de vue figure d'exemple, puisque plus de la moitié des communes y ont adopté un plan piéton, permettant ainsi d'assurer des liaisons piétonnes vers différentes destinations incluant les achats, le travail et les loisirs.

Le piéton dans l'entre-deux des villes

Des IFF accessibles aussi sans voiture : utopie réaliste, et indispensable

La problématique de l'accessibilité non motorisée des installations à forte fréquentation (IFF) s'inscrit dans un questionnement plus large qui est celui de la place du piéton dans les territoires de périphérie.

Les couronnes des villes sont aujourd'hui en pleine mutation. Abritant près du quart de la population et une part importante des emplois elles vont aussi accueillir une grande partie du développement prévu dans le cadre des projets d'agglomération. **L'étude postule que la métrique pédestre a un rôle essentiel à jouer dans ce développement, et que le piéton pourrait être un vecteur fort de l'urbanité de ces portions de ville en devenir.** Le vieillissement de la population, l'épuisement annoncé des ressources et les problèmes environnementaux suscitent aujourd'hui déjà des réflexions sur les problèmes futurs de mobilité et d'accessibilité aux équipement et services.

La forte multiplication des IFF au cours des dernières décennies s'est inscrite dans un phénomène d'écartement continuel des villes marqué par la fabrique d'un tissu bâti organisé en fonction d'un accès motorisé, ni assez dense ni assez mixte pour soutenir une véritable mobilité durable. Les IFF représentent dans ce contexte des cas particulièrement emblématiques et symptomatiques du manque d'intégration, dans la réflexion sur le développement des aires urbanisées, de deux problématiques essentielles à la constitution des structures et réseaux urbains : l'accessibilité et la proximité.

Les IFF ont ainsi servi de « prétexte » et de support à une réflexion qui traite de **mobilité** – comment améliorer l'accessibilité tous modes à ces types de structures – mais aussi de **qualité du développement urbain** – comment « réinjecter » de la proximité dans des secteurs planifiés à l'origine en fonction de la voiture.

Réalisée sur mandat de l'ARE et de l'OFROU/domaine mobilité douce, l'étude visait un triple objectif : évaluer le **potentiel d'accessibilité à pied** des IFF, mettre en évidence les **conditions nécessaires à une prise en compte du piéton** dans la planification de ces équipements et identifier des **bonnes pratiques**. Défrichant une problématique émergente, elle a un caractère exploratoire. Elle est basée sur une revue de la littérature spécialisée récente, des entretiens et une vingtaine d'études de cas.

Les exemples de WestSide et de SihlCity sont souvent relevés comme des cas emblématiques. Leur localisation en frange de grands centres urbains joue un rôle important, mais aussi les politiques d'urbanisation et de transport des villes et cantons de Berne et de Zurich. Les autres cas étudiés illustrent des bonnes pratiques mises en œuvre dans des contextes qui ne sont pas toujours aussi favorables. Ils démontrent que des améliorations sont presque toujours possibles – même si, en amont, la localisation reste évidemment déterminante.

Si la grande majorité des IFF n'ont pas été conçues au départ en fonction d'un accès autre qu'en voiture, l'étude montre que le potentiel d'amélioration est réel : sur le plan de l'accessibilité, de l'intégration urbaine ou de la qualité urbanistique, voire des trois. C'est le cas tout particulièrement des « *intégrées qui s'ignorent* », des « *IFF de nouvelles centralités* », mais aussi des « *IFF d'entrée de ville* » et des « *périphériques de petites villes* ».

Le document s'adresse particulièrement aux acteurs économiques, politiques et professionnels, aux responsables d'administrations publiques aux niveaux communal et cantonal, aux personnes en charge de projets d'agglomération. Il a pour ambition de montrer les champs d'action possibles, de susciter un intérêt pour la problématique et inciter les acteurs concernés à l'intégrer le plus en amont possible dans la conception des projets.

Le piéton dans l'entre-deux des villes – ***Des IFF accessibles aussi sans voiture : utopie réaliste, et indispensable***
Dominique von der Mühll, Monique Ruzicka-Rossier, EPFL-INTER-Chôros
A paraître automne 2012

Flânerie en périphérie, Schlieren 28 juin 2012
Introduction atelier francophone

Le piéton dans l'entre-deux des villes
Accessibilité des IFF, comme exemple emblématique

D. von der Mühll (Chôros-EPFL)

ÉCOLE POLYTECHNIQUE FÉDÉRALE DE LAUSANNE
Laboratoire Chôros – Institut de la ville et des territoires INTER
Faculté de l'environnement naturel, architectural et construit ENAC

quand on pense piétons…

moins…

Ouest lausannois (Ecublens, Crissier, Prilly)

étude IFF – « Installations à forte fréquentation »…

- mandat Office fédéral du développement territorial /ARE (projets d'agglomération) et Office fédéral des routes /OFROU – domaine mobilité douce
- piéton // entre-deux des villes
- accessibilité centres commerciaux >> accessibilité IFF (centres commerciaux, grands équipements de loisirs, hôpitaux, interfaces multimodales)
- étude exploratoire
  communication comme élément essentiel
- document final acteurs / centres commerciaux et équipements de loisirs (à paraître 2012 – début automne)

territoire complexe, grand potentiel

- grandes villes suisses: 13.2% de la population
- « en ville » (dense, favorable, etc.): total max. 30%
- **le potentiel d'amélioration est ailleurs**
- communes suburbaines: env. ¼ de la population, une part importante d'emplois
- contexte de développement hétérogène, complexe
  « entre-deux des villes »
- c'est là que la ville se construit aujourd'hui
  (projets d'agglomération) – ex. l'Ouest lausannois
- un territoire qui s'est développé en fonction de la voiture

>> accessibilité tous modes

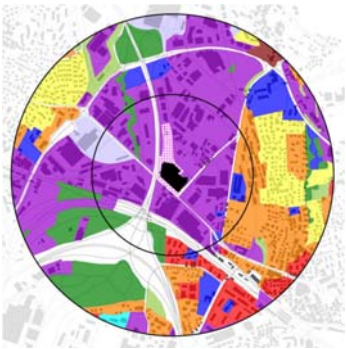
accessibilité non motorisée des IFF

- est-ce possible??
- quels types de mesures?
- bons exemples?
- quel potentiel – et quelles limites?
- où sont les obstacles? quels sont les leviers?
- quels acteurs peuvent jouer un rôle?

- *littérature*
- *entretiens*
- *études de cas*

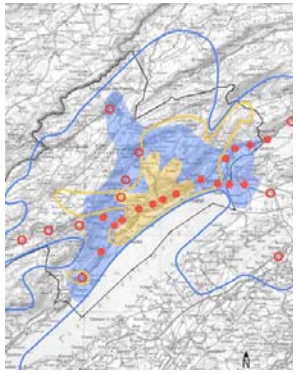
marche et piéton, de quoi parle-t-on?

l'échelle de la parcelle:
le *piéton multiple*



l'échelle du premier kilomètre:
le *piéton autonome*

marche et piéton, de quoi parle-t-on?



l'échelle du réseau de TP:
le *piéton transporté*

l'échelle cyclable:
le *piéton véloce*

marche et piéton, de quoi parle-t-on?

qualité de « séjour »
dans l'espace public
– quand le piéton *s'arrête*…

une question
*de **mobilité***
*et d'**urbanité***

types de mesures

- transport public – de l'offre de base à l'attractivité d'accès
  bonne connexion, valoriser accès, info en temps réel
- des IFF plus urbaines, intégrées à leur environnement
  architecture de qualité, gestion stationnement / espace public, liens vers environnement et liaisons rayon pédestre, espaces publics attractifs, axes à requalifier, faciliter accès à vélo
- transport des achats
  services, accessoires vélo
- communication
  rendre visible l'accès TP, signalétique et plans, plans mobilité
- statistiques comme outil de projet
- *en amont: aménagement du territoire*
- *image, représentations*

transport public – attractivité d'accès

bonne connexion de l'IFF au réseau de TP
Berne, Zurich

WestSide (Berne)

Malley Lumières (Prilly)

transport public – attractivité d'accès

valoriser l'accès pour les clients qui viennent en TP

services aux arrêts

information en temps réel

Shoppyland (Schönbühl)

Glattzentrum (Wallisellen)

Gare d'Etoy

Glattzentrum (Wallisellen)

IFF plus urbaines, connectées / environnement

architecture de qualité,
tournée vers le piéton

Dietlikon Industrie (ZH)

Stücki Shopping Center, Bâle

IFF plus urbaines, connectées / environnement

gestion du stationnement,
condition pour créer de
l'espace public

grouper l'offre

Dietlikon Industrie (ZH)

Stücki Shopping Center (Bâle)

IFF plus urbaines, connectées / environnement

tisser liens de l'IFF vers
l'environnement proche…

… et favoriser liaisons vers l'IFF
dans un rayon pédestre (600-
800m > 1km)

WestSide (Berne)

Shoppyland Schönbühl)

Stücki Shopping Center (Bâle)

IFF plus urbaines, connectées / environnement

des espaces publics attractifs
pour le piéton

– aussi la nuit

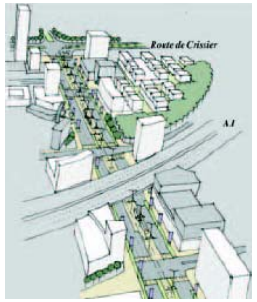
Centre de la Maladière (Neuchâtel)

SihlCity Zurich (photo S. Lavadinho)

Shopping Arena (St-Gall)

IFF plus urbaines, connectées / environnement

des axes à requalifier: de la route à l'avenue…



Léman Centre Crissier / avenue de l'Arc-en-Ciel (dessin SDOL)

IFF plus urbaines, connectées / environnement

faciliter l'accès à vélo, pour une proximité élargie

SihlCity (Zurich)

Stücki Shopping Center (Bâle)

Emmen (LU)

transport des achats facilité

services
livraisons, achats en ligne, mise à disposition véhicules

accessoires vélo

IKEA Aubonne (VD)

Périmètre livraison Caddie Service Genève

communication, sensibilisation

communiquer l'offre

signalétique, plans > une autre carte mentale

plans de mobilité

actions

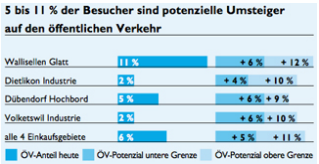
Site internet Labyrinthe Aventure Evionnaz

Car postal, plan de mobilité Jumbo Baden

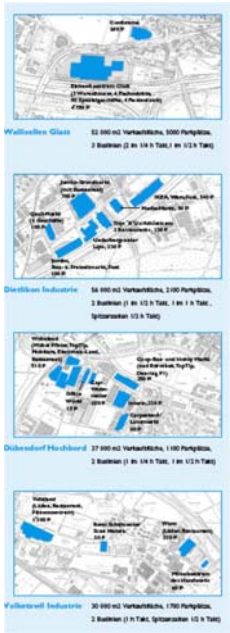
Site internet SihlCity Zurich

enquêtes, comme outil de projet

pratiques (achats, déplacements)
d'où viennent les usagers
potentiel
>> améliorations possibles

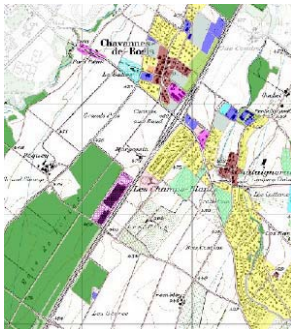


Etude Region Zurich und Umgebung RZU, 2001



potentiel – des situations différenciées

les **périphériques isolées**



Chavannes-de-Bogis (VD)

Potentiel faible à court-moyen terme

les **périphériques connectées**

Shoppyland Schönbühl (BE)

Potentiel densification et diversification
Amélioration connexions piétons-vélos / localités voisines
Possible évolution vers nouvelle centralité

potentiel – des situations différenciées

les **intégrées qui s'ignorent**

Centre du Croset, Ecublens (VD)

Fort potentiel intégration urbanistique. Amélioration liaisons piétons-vélos dans rayon de proximité et périmètre élargi. Requalification voiries et espaces publics. Valorisation arrêts TP. Gestion du stationnement.

les **IFF de nouvelles centralités**

Malley Lumières Prilly (VD)

Fort potentiel densification, diversification et intégration. Amélioration liaisons piétonnes et cyclables avec quartiers voisins. Valorisation espaces publics. Densification dans un périmètre de proximité.

potentiel – des situations différenciées

les **IFF des entrées de ville**

Meierhöfli Emmen (LU)

Potentiel requalification de l'axe, cheminements cyclables. Valorisation des aménagements en coordination avec l'axe, adaptation du bâtiment. Diversification de l'offre.

les périphériques de **petites villes**

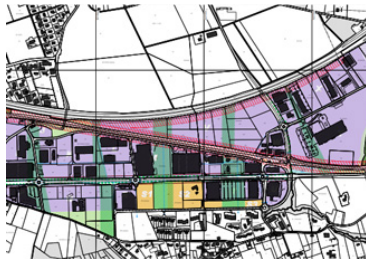
Hôpital de Baden (AG)

Potentiel amélioration et valorisation réseaux piétons et vélos. Promotion de la mobilité douce. Amélioration desserte TP au niveau régional. Plans de mobilité. Intégration urbaine.

potentiel – des situations différenciées

de l'objet au groupe d'objets:
le potentiel des *zones*

Littoral Parc Etoy (VD)



Dietlikon Industrie (ZH)

Potentiel densification, diversification + mixité.
Amélioration desserte TP.
Gestion commune offre stationnement, parkings souterrains.
Requalification voiries et espaces publics (projet d'ensemble), projet paysager, modération de la circulation.

de nombreux acteurs concernés

- acteurs économiques / producteurs et gestionnaires
- communes / premières concernées à l'échelon local
- agglomérations / planification coordonnée
- cantons / cadre légal et stratégique
- régions – échelon intermédiaire
- Confédération / rôle stratégique
- mandataires professionnels / expertise, conseil
- entreprises de transport et de mobilité / offre
- associations et centres de compétence spécialisés / ressources
- milieux de la formation / relais
- spécialistes de la communication, médias / communication, image

bilan et perspectives

- potentiels différenciés, réels > à prendre au sérieux
- prendre en compte le piéton à *toutes* les échelles, et à *l'articulation* entre les échelles
- approche spécifique + approche globale: les *deux*
- intégrer la problématique piéton dès le départ, dans les cahiers des charges
- chaque cas est particulier
- les projets d'agglomération sont un levier…
- … ils nécessitent un relais de la part des communes / échelle marche et piéton
- la collaboration entre les acteurs est essentielle

bilan et perspectives

- les collectivités locales ont un rôle moteur à jouer
- quelqu'un qui porte la problématique tout au long du processus
- les moments de changement sont des moments charnières à exploiter
- une question d'image et de représentation