



Version février 2023

Association Cité de l'énergie

Boîte à outils Mobilité piétonne

Boîte à outils Mobilité piétonne



Version de février 2023

Table des matières

1 Introduction.....	1
2 Bases de la mobilité piétonne.....	2
3 Champs d'action de la promotion de la marche.....	5
4 Conditions cadres.....	6
5 Structure du réseau piétonnier.....	7
6 Qualité de l'environnement.....	10
7 Marges de manœuvre et prise de conscience.....	11

Texte et mise en page

Mobilité piétonne Suisse

Pascal Regli | Jenny Leuba

Klosbachstrasse 48 | 8032 Zürich

secretariat@mobilitepietonne.ch | www.mobilitepietonne.ch

Traduction française : Matthieu Chenal – Variétude, septembre 2023

1 Introduction

Objectif	La boîte à outils «Mobilité piétonne» a pour but d'aider les Cités de l'énergie existantes et futures à orienter leur politique et leurs projets en matière de transport et d'énergie de manière suffisamment durable. Il s'agit notamment d'encourager les Cités de l'énergie à considérer la marche à pied comme la mobilité de base de tous les individus.
Groupes cibles	La boîte à outils s'adresse principalement aux conseillers et conseillères des Cités de l'énergie et aux services spécialisés correspondants dans les communes en tant qu'aide à l'orientation et outil de conseil.
Contenu	De nombreux acteur·rice·s ne connaissent pas ou pas suffisamment l'importance et la pertinence de la marche en tant que mobilité de base, mais aussi en tant que moyen de participation sociale. C'est pourquoi l'accent est mis sur les champs d'action dont disposent les villes et les communes en tant que mesures classiques de promotion de la marche à pied.
Structure	Le contenu est divisé en 7 chapitres. Outre la mise en évidence de l'importance de la mobilité piétonne et de son intégration dans le paysage législatif, les autres chapitres traitent des principaux champs d'action pour les communes et les villes.
Le rôle d'exemple de la commune	Les Cités de l'énergie se sont engagées à mettre en œuvre des mesures pour atteindre les objectifs énergétiques et climatiques fixés. L'administration a une responsabilité centrale et un rôle de modèle vis-à-vis de la population et dispose de moyens d'action directs pour promouvoir la mobilité piétonne dans sa propre commune.
Bonnes pratiques	Les exemples doivent montrer un éventail de mesures possibles, et ce dans les : • petites, moyennes et grandes communes ; • communes de différentes régions linguistiques (d / f / i) ; • communes rurales, d'agglomération ou urbaines.
Délimitations	La boîte à outils «Mobilité piétonne» n'est pas une encyclopédie. Elle n'a pas la prétention d'être exhaustive. Les thèmes de mobilité similaires (par ex. promotion du vélo, mesures de modération du trafic, gestion des places de stationnement, etc.) ne sont pas explicitement abordés.
Développement possible	La présente version regroupe les points d'accroche, les offres, les documents, les liens et les aides existants. Il est possible de faire évoluer la boîte à outils. Veuillez adresser vos remarques et souhaits pour la prochaine version de la boîte à outils directement à : secretariat@mobilitepietonne.ch

2 Bases de la mobilité piétonne

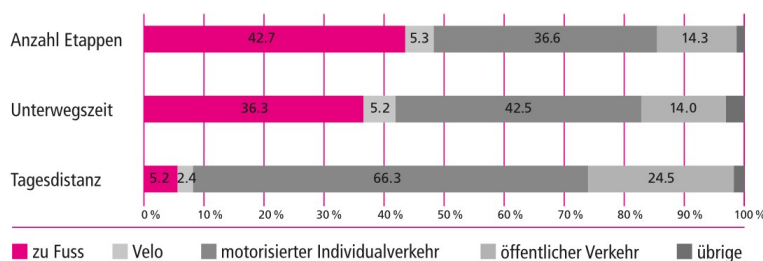
Importance des déplacements à pied

La marche se distingue des autres modes de déplacement par de nombreux aspects :

- Tout le monde se déplace à pied. Même celles et ceux qui utilisent les transports publics, la voiture ou le vélo font quelques étapes à pied avant, après ou entre leurs trajets.
- Marcher est gratuit pour toutes et tous et n'est soumise à aucune condition.
- Souvent, la marche n'a pas seulement pour fonction de franchir une distance d'un point A à un point B, mais elle est également associée au fait de s'attarder, de communiquer, de jouer, de flâner, de se reposer, etc. C'est pourquoi la marche n'est souvent pas perçue comme un mode de transport.
- Les piéton-ne-s sont flexibles et leurs mouvements sont variés. Ils peuvent changer spontanément de direction ou de vitesse.

L'importance quantitative des déplacements à pied dans le trafic quotidien est généralement sous-estimée. Le microrecensement 2015 sur le comportement de la population suisse en matière de transports montre le comportement réel en matière de mobilité :

- La part des piéton-ne-s dans le nombre d'étapes par jour est de 43 %.
- La part des déplacements à pied dans le temps de trajet quotidien est de 36 %.
- La marche représente 5 % de la distance parcourue quotidiennement.



Choix du mode de transport en Suisse
(source : OFS, microrecensement 2015)

Potentiel des déplacements à pied

34 % de tous les trajets en voiture sont inférieurs à 3 km et 12 % inférieurs à 1 km. Il y a là un grand potentiel inexploité pour la promotion de la marche. En effet, dans la vie quotidienne, il faut partir du principe que la marche à pied a surtout ses atouts sur les trajets de moins de 1 km, ou jusqu'à environ 15 minutes de trajet. De plus, pour diverses raisons, environ 1/3 de la population ne peut ou ne doit pas conduire de véhicule à moteur et est donc tributaire de la marche ainsi que du vélo et des transports publics ; compte tenu du vieillissement croissant de notre société, la tendance est à la hausse (OFS, microrecensement 2000).

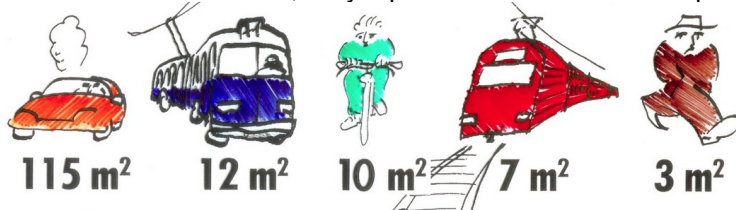
Le «trafic lent» n'est pas lent en ville

Dans certains endroits, les piéton-ne-s et les cyclistes sont regroupés sous le terme de «mobilité douce». Ce terme est trompeur à plus d'un titre :

- Deux modes de déplacement qui n'ont pas grand-chose à voir l'un avec l'autre sont regroupés dans une même catégorie. Alors que le trafic cycliste est un trafic de véhicules, le trafic piéton peut être considéré comme la mobilité de base de l'être humain.
- C'est justement dans les villes que les vitesses de déplacement des différents moyens de transport se ressemblent fortement. Le vélo, en particulier, et la marche à pied pour les courtes distances, peuvent tout à fait concurrencer les voitures et sont même plus rapides pour certaines étapes.

Marcher permet de gagner de la place

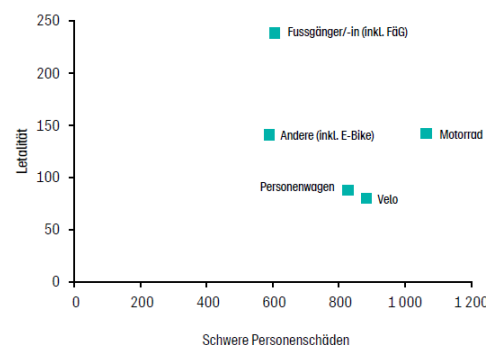
La marche est de loin le mode de déplacement le plus efficace en termes de surface. Pourtant, en de nombreux endroits, il n'y a pas assez de surfaces disponibles pour les piéton-ne-s.



La marche est le mode de déplacement le moins encombrant (source : Witzig, 2011).

Accidentologie dans le trafic piéton

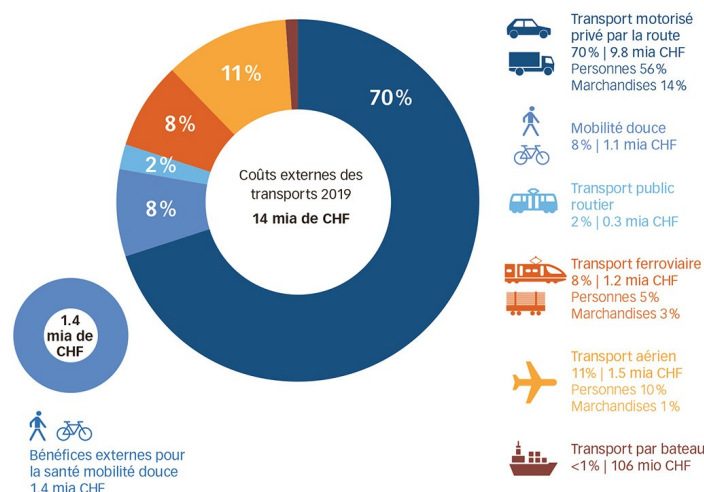
Selon l'étude «Sentiment d'insécurité dans le trafic» du TCS et Mobilité piétonne Suisse (2020, en allemand), la marche est le mode de déplacement le plus sûr par rapport au temps passé sur la route. En Suisse, 561 piéton·ne·s ont été grièvement blessés et 44 tués chaque année entre 2016 et 2020 (rapport BPA 2021). Mais les accidents de piéton·ne·s ont souvent des conséquences graves ; le taux de létalité (personnes tuées pour 10 000 accidentés) est presque 5 fois plus élevé chez les piéton·ne·s que chez les automobilistes. Les personnes à pied ne sont que très rarement à l'origine des accidents. 74 % de tous les accidents sont causés par des erreurs de conduite commises exclusivement ou principalement par les conducteur·rice·s de véhicules.



Dommages corporels graves (Ø 2016-2020) et létalité (Ø 2010-2020) (source : bpa)

Économiquement rentable

Alors que le TIM ne génère que des coûts externes, la mobilité active apporte un bénéfice social grâce aux coûts de santé évités. La mobilité piétonne est le seul mode de transport à présenter un bilan positif : elle génère un bénéfice externe de 10,3 centimes par kilomètre (ARE, 2014 ; cf. également illustration). Ce calcul ne tient pas compte du gain de qualité de vie et de plaisir, car ce sont des valeurs qui profitent en premier lieu à l'individu.



Coûts externes et bénéfices pour la santé par mode de transport. (Source : ARE, 2020).

Bases légales

Pour la circulation piétonne, les bases juridiques suivantes sont prioritaires :

- Constitution fédérale de la Confédération suisse ; RS 101, art. 88 Cst : La Confédération fixe les principes applicables aux réseaux de chemins et de sentiers pédestres et aux réseaux de voies cyclables.
- Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) ; RS 704 (notamment art. 4) : Les cantons veillent à établir des plans des réseaux de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre.
- Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (loi sur l'aménagement du territoire, LAT), RS 700 : L'exécution se fait au moyen de plans directeurs. Si les plans directeurs communaux contiennent un plan directeur partiel pour la mobilité piétonne, les exigences relatives aux plans des réseaux de chemins pour piétons sont remplies conformément à la LCPR.
- Loi sur la circulation routière LCR, RS 741.01 : La législation régit le comportement conforme aux règles également pour la marche, comme la traversée de la route aux passages pour piétons ou la fonction des trottoirs.
- Loi sur l'égalité des personnes handicapées LHand, RS 151.3 : L'espace public, en particulier les installations destinées aux déplacements à pied, doit pouvoir être utilisé par tous, y compris par les personnes handicapées.

Normes

Les normes suivantes sont importantes pour la planification, la construction et l'exploitation des aménagements pour piéton·ne·s :

- Norme VSS SN 640 070 «Trafic piétonnier».
- Norme VSS SN 640 075 «Espace de circulation sans obstacles».

3 Champs d'action de la promotion de la marche

Principes au niveau fédéral

Outre les TP et le TIM, la mobilité piétonne représente, avec le trafic cycliste, le troisième pilier du transport de personnes. L'augmentation de la part des déplacements à pied et à vélo dans le trafic global contribue de manière importante à maîtriser les besoins de mobilité de manière efficace et respectueuse de l'environnement (Conseil fédéral suisse : Stratégie pour le développement durable 2016-19). C'est pourquoi la Confédération soutient les cantons, les régions, les villes et les communes par des contributions notables aux infrastructures destinées aux piéton·ne·s et aux cyclistes dans le cadre des projets d'agglomération.

Formuler des objectifs pour la mobilité piétonne

La mobilité piétonne est durable et permet aux personnes de participer de manière autonome à la mobilité et à la vie publique. Elle relie les moyens de transport entre eux, et les transports publics en particulier sont tributaires de bonnes conditions générales pour leur clientèle.

L'importance des déplacements à pied doit donc également se refléter dans les objectifs stratégiques des villes et des communes. Dans les modèles, stratégies et concepts d'urbanisme, de planification de l'habitat, de transport, mais aussi de promotion socioculturelle et de la santé, la marche doit se voir attribuer des objectifs directeurs propres, qui doivent être poursuivis par les voies les plus diverses :

- La qualité de séjour dans l'espace public et la qualité de vie au niveau local sont indissociables de la marche et doivent être améliorées en conséquence.
- La circulation piétonne doit être encouragée en tant qu'élément important du système de mobilité.
- La part des déplacements à pied doit être augmentée par rapport à l'ensemble du trafic.
- Les liaisons piétonnes doivent être sûres, attrayantes, continues et sans obstacles.

Champs d'action de la promotion de la marche

Outre les conditions-cadres, qui doivent être cohérentes, l'amélioration des conditions pour les piéton·ne·s passe notamment par trois champs d'action :



Champs d'action pour la promotion de la marche.

4 Conditions cadres

Penser et agir de manière pluridisciplinaire

La promotion de la mobilité piétonne ne doit pas être considérée isolément. Elle s'effectue de manière pluridisciplinaire, à différents niveaux et par le biais de canaux. Il est important de l'intégrer dans une culture qui tienne compte du développement de l'urbanisation, de la mobilité, de la santé publique, de la socioculture, etc.

La planification de la mobilité, en particulier, présente de nombreux points de contact avec la promotion de la marche. Les mesures «carottes» et «bâtons» (incitatives et dissuasives) concernant les autres moyens de transport, telles que la gestion des places de stationnement ou la réduction du trafic clandestin dans les quartiers, la promotion des transports publics et du vélo, ont des répercussions directes sur la marche à pied.

Aménagement de l'espace routier

Les routes et les espaces publics à l'intérieur des localités ne doivent pas être orientés unilatéralement vers les besoins du TIM, mais remplir de multiples fonctions. Ils servent à la desserte, marquent la spécificité de la localité et contribuent à l'identification des habitants avec leur lieu de résidence. En même temps, ce sont des lieux de rencontre et d'activités quotidiennes, comme faire ses courses, aller à l'école ou au travail. Les trottoirs sont souvent insuffisants en termes d'attractivité, de sécurité et de possibilités de traverser, en particulier le long des routes où le trafic individuel motorisé est important. Pour améliorer ces conditions, l'élaboration de ce que l'on appelle des concepts d'exploitation et d'aménagement qui prennent en compte tous les modes de transport et mettent l'accent sur la valorisation de l'espace public est appropriée. Dans les quartiers où le trafic motorisé est moins important, des mesures de modération du trafic sont appropriées, comme la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre.

5 Structure du réseau piétonnier

Analyse des points faibles

Lorsque les exigences en matière de qualité des infrastructures piétonnes ne sont pas remplies, il s'agit de points faibles. Afin de garantir de bonnes conditions pour les piétons, il est recommandé de procéder à une analyse systématique des points faibles. En fonction de l'objectif, la focalisation ou l'étendue de traitement peuvent être choisis différemment.

Les points faibles sont recensés lors de visites de terrain, si possible avec la participation de la population du périmètre choisi. Afin que le nombre de points faibles documentés reste gérable, il est judicieux de procéder à un tri dès le recensement. Les problèmes qui peuvent être éliminés dans le cadre de l'entretien des routes sont directement transmis au service d'entretien. Tous les autres points faibles sont localisés sur un plan, numérotés et enregistrés dans une liste ou une base de données.

Exemples de points faibles du réseau piéton :

- zones dangereuses, points noirs
- trottoirs et chemins étroits
- effet de séparation élevé en raison de la prédominance du TIM
- installations de traversée manquantes / défectueuses
- longs temps d'attente aux feux de signalisation

Exemples de points faibles d'entretien :

- Dommages aux revêtements
- Risques de trébucher (sol inégal)
- éclairage défectueux / garde-corps
- haies, arbustes gênant la visibilité
- marquages estompés

Nr.	Ortsbezeichnung	Problem	Massnahme	Bemerkung	Bild vorher	Bild nachher
2	Langweg / Brüelstrasse	Aufgang vom Langweg auf den Brüelweg zu hohe Höhendifferenz, Rampe für Kinderwagen fehlt.	Belagsrampe	-		
6	Fussweg zwischen Schlossgasse und Winkelgässli	Geländer ungenügend (nur Seil -> für betagte und behinderte Personen zu instabil), Unterhalt insbesondere im Winter wichtig wegen Rutschgefahr.	Geländer erneuern	-		

Commune de Magden AG – Exemple de mesures réalisées dans le cadre d'une analyse des points faibles de la mobilité piétonne.

Planification du réseau piétonnier

Les lacunes du réseau sont des éléments manquants du réseau piéton, comme les chemins et les traversées ou les espaces de séjour et de rencontre. La planification du réseau de chemins pour piétons permet de déterminer les liaisons importantes, de les consigner dans des plans, de définir les lacunes à combler et de coordonner les étapes ultérieures de la planification. Les chemins figurant dans les plans doivent être remplacés en cas de suppression (art. 7 LCPR). Il est préférable d'établir les plans de réseau sous forme de plans directeurs partiels communaux pour la mobilité piétonne. Il n'est pas recommandé d'établir des plans directeurs de la mobilité douce, car la marche et le vélo se distinguent fortement l'un de l'autre.

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

existant	projeté	
		cheminement séparé/cheminement le long d'une route d'intérêt local
		route à orientation trafic avec trottoirs des deux côtés
		route à orientation trafic avec trottoir d'un seul côté
		zone de rencontre
		zone piétonne
		traversée (par ex. passage piéton)
		route à orientation trafic avec faible effet de coupure
		discontinuité (n° de la fiche de coordination)

Informations (à titre indicatif)

	point problématique (n° de la liste des mesures)
	zone 30
	présence d'un établissement scolaire/d'une garderie/d'un centre communautaire
	cours d'eau
	gare/arrêt de transport public
	chemin de randonnée pédestre
	voie ferrée
	parc/espace de loisirs/espace de détente/forêt
	limite communale

Légende type pour un plan de réseau piéton / plan directeur partiel pour les déplacements à pied (source : Manuel de planification des réseaux piétons, 2015)

Critères de qualité pour la planification du réseau piéton

Le réseau de chemins pour piéton-ne-s doit répondre aux critères suivants :

- attractif
 - liaisons directes, réduction des détours
 - chemins suffisamment larges (≥ 3 m) et trottoirs (≥ 2 m)
 - sans perturbation (p. ex. traversées avec priorité)
 - évènements appropriés
- sûr
 - objectivement sûr (surtout pour les traversées de route)
 - subjectivement sûr (qui n'est pas sûr ne marche pas)
- cohérent et dense
 - maillage du réseau de chemins max. 100 m
 - interconnexion des lacunes du réseau
 - trajets scolaires à l'écart de la circulation
 - p. ex. le long ou au-dessus de cours d'eau, de voies ferrées
 - desserte piétonne dans les zones de développement
- sans obstacles
 - p. ex. abaissements de trottoirs, rampes et mains courantes
 - sans perturbation (pas d'obstacles sur la trajectoire)
 - faible pente transversale



Garantir les droits de passage dans les plans d'affectation

Outre les plans contraignants pour les autorités, les communes et les villes ont la possibilité de sécuriser certaines parties des réseaux de chemins pour piéton-ne-s à l'aide d'instruments contraignants pour les propriétaires fonciers (plans d'affectation spéciaux tels que les plans d'aménagement ou de viabilisation). Ce type de sécurisation de droit public est plutôt préférable à celui de droit privé (sécuriser les droits de passage par des servitudes, des contrats de droit de superficie ou des contrats de droit de construction).

Dans le cadre de la gestion de la mobilité, il est possible de développer des zones à faible trafic et d'assurer les correspondances avec les transports publics qui sont importantes pour les piéton-ne-s (habitat-mobilitedurable.ch).

Principales bases



Bases de planification des réseaux piétons :

- Réseaux de cheminements piétons – Manuel de planification
Guide de recommandations de la mobilité douce n° 14
- Diagnostic et aménagements piétons– Manuel de planification des mesures
Guide de recommandations de la mobilité douce n° 16
- Systèmes d'orientation piétons– Recommandations
Documentation sur la mobilité douce n° 140

Télécharger :
mobilittepietonne.ch/publication/boutique/

6 Qualité de l'environnement

La qualité de l'environnement détermine dans une large mesure si les gens se sentent bien à pied et s'ils restent et se déplacent dans l'espace public. L'aménagement de la rue ainsi que l'esthétique et l'utilisation des bâtiments et des abords adjacents en font partie.

Principes de conception

Caractère et animation

Les rues et les routes ont besoin de moyens d'identification et d'orientation. L'orientation des bâtiments vers les rues relie les espaces privés et publics les uns avec les autres.



Zurich, Hedwigstrasse : l'aménagement de l'espace routier et la qualité de l'environnement sont bien coordonnés.

Petite taille

Grâce à une structuration spatiale bien pensée et à des matériaux attrayants, même les espaces routiers linéaires peuvent transmettre une impression de petitesse.



Lucerne : les zones piétonnes et de détente peuvent aussi être attrayantes le long des routes très fréquentées.

Végétalisation et loisirs de proximité

Les rangées d'arbres et les éléments de verdure créent une atmosphère agréable, offrent de l'ombre en été et permettent de percevoir les saisons.



Lausanne VD : la promenade le long du lac est ombragée par des rangées d'arbres.

Créer des lieux pour s'attarder

La revalorisation du centre de la localité contribue à ce que la population s'y rende plus souvent et y passe des moments sociaux dans un cadre agréable.



La place du village de Wölflinsdorf AG est un lieu de rencontre pour la commune. (Photo : www.ag.ch/menschen-und-orte)

Services de proximité et de base

Règle générale : bien plus de 50 % de la clientèle fait ses courses à pied ou à vélo dans la commune.

Source : [Mobilité piétonne / Pro Velo \(2009\) : Accessibilité des commerces pour les piétons et les cyclistes.](#)



Bassersdorf ZH : le passage piéton avec îlot central se trouve sur la ligne de désir juste devant le magasin.

Équipement et ameublement

Bancs, fontaines, toilettes et éclairage améliorent la qualité de l'environnement. Des concepts de bancs élaborés de manière participative favorisent le séjour et le repos.



Sierré VS : Le banc bien en vue invite au repos et à la détente.

7 Marges de manœuvre et prise de conscience

Communication

«La marche est une expérience simple, sociale, saine et écologique. Quiconque marche fait du bien à soi-même et aux autres», tel est le mantra de la marche. Mais les personnes qui marchent sont également importantes pour les villages et les villes. Elles assurent l'animation nécessaire dans la localité et soutiennent le commerce local. Il vaut donc la peine de soutenir la marche au niveau local par des actions et des campagnes. Les idées ne manquent pas et il existe souvent des effets de synergie avec d'autres domaines d'activité tels que la promotion de la santé et de l'activité physique, la politique du vieillissement, etc.

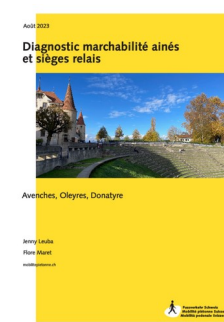
Bonnes actions

Village piétonnier : La commune de Magden AG s'est proclamée village piétonnier et est fière de son réseau attrayant de chemins piétonniers, qui sera encore développé et promu. Les sympathiques «Hintenrumwägli» ou «petits sentiers cachés» sont signalisés.



Magden AG : Le sentier Sunnewägli balisé

Concept de bancs : Les offres d'assises permettent de se reposer et de rencontrer d'autres personnes. Plusieurs programmes cantonaux de promotion de la santé et de l'activité physique soutiennent donc l'élaboration de concepts de bancs (p. ex. cantons d'AG, SG et ZH). Avenches (VD) en a élaboré un et souhaite à l'avenir offrir aux personnes âgées suffisamment de bancs pour se reposer.



Exemple de concept de bancs à Avenches

Lien: Offre de concept de bancs dans le Canton de Zurich

«être & rester mobile» : Pour permettre aux personnes âgées de se déplacer de manière autonome plus longtemps, le programme propose des cours de mobilité, notamment le cours «Se déplacer à pied».



Les seniors s'exercent à l'utilisation des distributeurs de billets. mobilsein-mobilbleiben.ch/fr/

ZÄMEGOLAUF : Le projet encourage l'activité physique des personnes âgées en réunissant des groupes qui se déplacent ensemble, tranquillement ou pas.



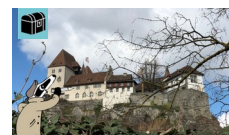
www.zaemegolaufe.ch

Jane's walks : Les «Jane's walks» ont lieu le premier week-end de mai. Il s'agit de discussions animées organisées bénévolement par des gens qui souhaitent montrer leur commune ou leur ville autrement.



www.janeswalk.ch

Détective-trails : Des parcours d'énigmes faciles à mettre en place, à réaliser à l'aide d'une application ou d'une carte au trésor à imprimer. De nombreuses villes et communes y participent déjà.



detektiv-trails.ch/fr/

myclimate Audio Adventure : Les circuits audio sur le thème du climat sont bien accueillis par le public intéressé et peuvent être mis en place à peu de frais. Ils sont proposés à différents endroits en Suisse.



www.myclimate.org

walk to school : Un chemin de l'école sûr et attrayant est un thème qui préoccupe toutes les communes. L'Association Transports et Environnement ATE organise chaque année des semaines d'action pendant lesquelles des classes entières vont à l'école à pied.



www.chemindelecole.ch

Promenade sonore : En marchant, on découvre l'environnement avec tous ses sens. Outre la vue, l'ouïe joue un rôle important. Une promenade sonore est un bon moyen de découvrir un lieu.



www.ruheorteheorte.ch

Best Practice : infrastructures pour les piéton-ne-s

Tous les trois ans, le «Flâneur d'Or» récompense des projets remarquables qui encouragent la mobilité piétonne et améliorent la qualité, l'attractivité et la sécurité de la marche.



*Lauréat du prix principal «Flâneur d'Or 2020»
Liestal (BL): Réaménagement de la Rathausstrasse*



*Lauréat du prix principal «Flâneur d'Or 2017»
Bienne (BE): L'île de la Suze – une oasis au cœur de la ville*



*Lauréat du prix principal «Flâneur d'Or 2014»
Mesures d'accompagnement du contournement ouest de Zurich*



*Lauréat du prix principal «Flâneur d'Or 2011»
Réaménagement FO-Bahntrasse Naters*

Afin de promouvoir durablement la marche à pied dans sa propre commune, il vaut la peine de désigner des responsables qui s'engagent pour les besoins des piéton-ne-s à l'intérieur et à l'extérieur de l'administration et qui entretiennent des échanges avec des spécialistes. Il s'agit en outre de développer constamment le savoir-faire. Approches possibles :

Ancrage dans la commune

- Cours «Absence d'obstacles dans l'espace public» : lorsque des rues, des chemins ou des places sont construits, la loi sur l'égalité des personnes handicapées (LHand) stipule que leur utilisation par les personnes handicapées ne doit pas être limitée par l'aménagement architectural. Les réseaux piétonniers doivent donc être planifiés et construits selon le principe «design for all». Ces principes peuvent être enseignés dans le cadre de cours permettant d'expérimenter soi-même les limitations visuelles et motrices (p. ex. via www.architecturesansobstacles.ch).
- Réalisation d'un examen visuel de la circulation piétonne (par ex. thème «commune amie des aînés») : Les communes peuvent analyser les espaces de vie en collaboration avec les citoyen-ne-s expérimentés (www.altersfreundliche-gemeinde.ch/fr).
- Comparaison des communes en matière de mobilité piétonne : dans le cadre du projet «GEHsund», auquel ont d'abord participé 16 grandes villes suisses puis 15 petites villes, un instrument a été développé, qui est mis gratuitement à la disposition de toutes les communes et qui permet un monitoring sur les conditions de la marche (mobilitepietonne.ch/comparaison-de-la-marchabilite-des-villes).

Bases de données

L'ampleur du nombre de personnes se déplaçant à pied – notamment parce qu'elles sont silencieuses et occupent peu d'espace – est souvent sous-estimée. Cela a pour conséquence que les trottoirs, les chemins, les places et les traversées sont trop peu dimensionnés. Entre-temps, il est possible de réaliser des comptages de la circulation piétonne de manière simple, efficace et bon marché. De plus, il existe des facteurs d'extrapolation qui permettent de déterminer avec suffisamment de précision le volume journalier à partir de comptages de courte durée. Le savoir-faire en matière de comptage du trafic piéton est résumé dans le rapport SVI 2017/009 «Recommandations pour le comptage du trafic piéton» (téléchargement de la version allemande : www.mobilityplatform.ch), les quantités de trafic piéton modélisées pour toute la Suisse sont disponibles sur : map.metron.ch.