

Un étude originale en relation avec le Plan Piétons de la Ville de Genève

Autor(en): **Mameri, Naïma / Wiedmer-Dozio, Maria-José**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2001)**

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957188>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Un étude originale en relation avec le Plan Piétons de la Ville de Genève

Le vieillissement de la population représente un des enjeux majeurs auxquels les pays industrialisés devront faire face au cours des prochaines années. Les générations qui arrivent à l'âge de la retraite sont mieux logées, plus mobiles, avec des pratiques différentes de loisirs, des racines plus urbaines, ... Ces changements représentent un défi pour les villes et nécessitent dès lors une bonne connaissance de la demande de la population âgée pour pouvoir proposer des réponses adaptées à leurs besoins. Le Plan Piétons de la Ville de Genève a constitué un cadre d'étude idéal pour élaborer une approche permettant d'améliorer la prise en compte de la problématique des personnes âgées, considérées comme un acteur faible qui ne s'organise pas pour faire connaître sa demande.

Les résultats de l'étude intéressent également l'ATE et Pro Senectute, qui préparent avec le soutien du Fonds de sécurité routière, une campagne de sensibilisation pour améliorer la sécurité des déplacements des aînés.

Dans le cadre du 3^{ème} cycle en management urbain, le travail porte non seulement sur les résultats du projet mais aussi sur le processus en amont, qui vise à développer une approche méthodologique et à construire un dispositif d'analyse et d'évaluation permettant de cerner la globalité des enjeux et de cibler différents niveaux d'interventions. La démarche d'étude a consisté à :

- Identifier les besoins des aînés, leurs comportements et revendications afin d'établir une liste des problèmes rencontrés en ville.
- Mettre en évidence leurs parcours quotidiens.
- Développer un outil d'analyse basé sur l'évaluation afin de relever le niveau d'adéquation entre la demande spécialisée des aînés et l'offre de la ville.
- Tirer les enseignements et proposer des mesures d'aménagements à mettre en œuvre dans le Plan Piétons.

Besoins des personnes âgées

L'étude cible les aînés fragilisés (selon la définition de Lalive d'Epinay¹) résidant dans des établissements avec un encadrement léger (D2 à

Genève). L'objectif est de comprendre les motivations de déplacements des aînés et la manière dont ils s'effectuent. Les problèmes auxquels ils sont confrontés en se déplaçant à l'extérieur sont: les problèmes d'équilibre et d'insécurité, les risques d'accidents et de chutes; les aménagements inadéquats (trottoirs trop hauts et pas assez larges, éclairage insuffisant ou inexistant, passages piétons trop longs, revêtements de sols non uniformes); les transports publics: les bus démarrent vite et s'arrêtent loin des trottoirs, les marches des bus sont trop hautes, les arrêts de bus sont loin des résidences; les équipements et les commerces sont loin et difficilement accessibles.

Priorités des déplacements

Le schéma (voir page 20) synthétise le résultat des rencontres avec les aînés fragilisés et identifie la manière avec laquelle ils s'adaptent à leur environnement urbain :

1. Les aînés fragilisés se déplacent en priorité en direction des commerces du quartier. Ils se déplacent à pied, lentement, sur de courtes distances vers les services de proximité : commerces, poste, banque, pharmacie, coiffeur, café, restaurant.
2. L'absence ou la faiblesse des services de proximité les orientent vers l'utilisation plus intense des transports publics en direction des services éloignés. Ils se déplacent vers les arrêts du quartier.
3. Le parc du quartier est le lieu de détente propice pour établir des contacts. Ils s'y rendent à pied s'il n'est pas éloigné.

Dispositif d'analyse et d'évaluation

La synthèse des études aux alentours des résidences D2, combinée à la recherche sur les aînés, a débouché sur des outils opérationnels qui permettent de trier, classer, et hiérarchiser les aspects qui influencent leurs déplacements. Le travail a permis de qualifier chaque D2 en identifiant les particularités de la demande des aînés et de l'offre de l'environnement urbain. L'évaluation du rapport entre l'offre et la demande permet d'identifier les inadéquations des aménagements sur les parcours identifiés.

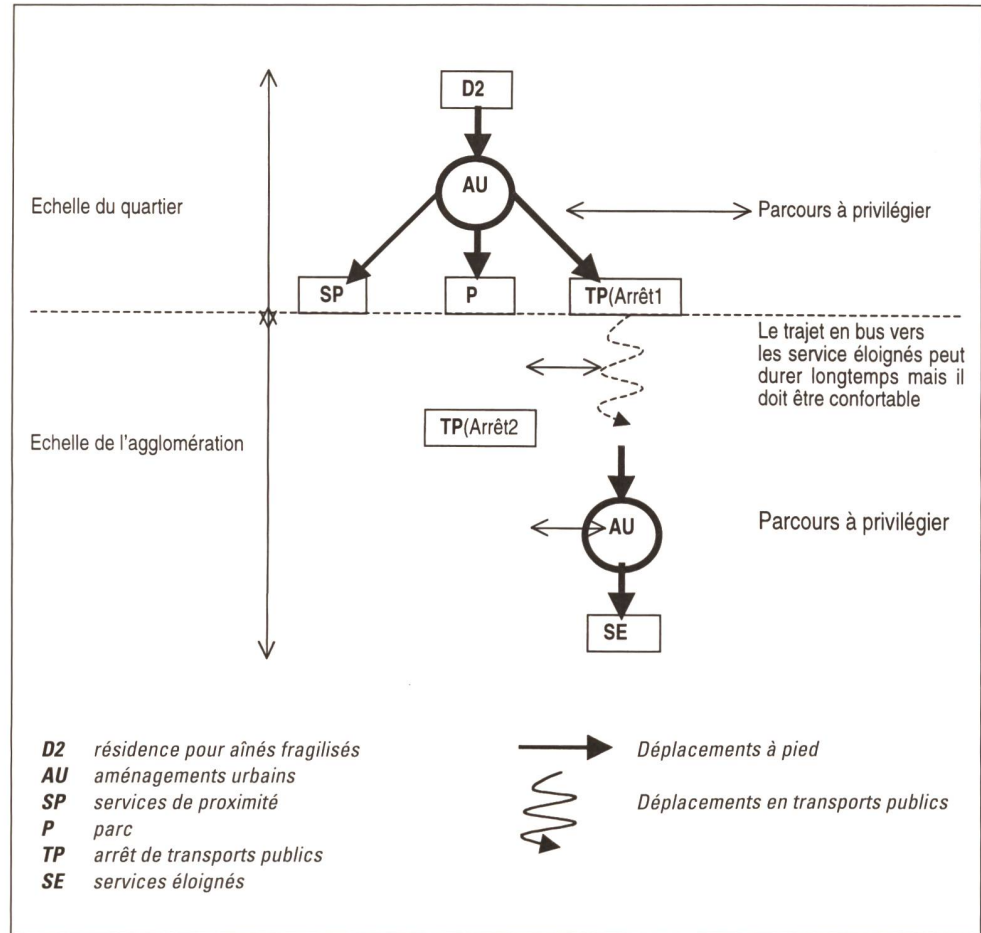
Die Mobilität alter Personen, am Beispiel des «Plan für Fussgänger» der Stadt Genf

Die Überalterung der Gesellschaft ist eine der wichtigsten Herausforderung für die industrialisierten Ländern. Die Menschen treten heute mit ganz anderen Ansprüchen in das Rentenalter ein als frühere Generationen. In der Umsetzung gilt es, diesen Ansprüchen gerecht zu werden, und zwar mit jeweils sofortiger Wirkung. Im Plan für Fussgänger der Stadt Genf wurde bewusst auf die Schutzwürdigkeit der Bedürfnisse älterer Personen eingegangen. Dieses Bewusstsein erlaubte es, gezielter auf das tägliche Verhalten alter Menschen zu achten und somit deren Bedürfnisse klarer zu formulieren und mit dem öffentlichen Angebot abzustimmen. Die Resultate der Studie sind sowohl vom Bund als auch von Pro Senectute beachtet worden und fliessen nun ein, in eine breit angelegte Kampagne zugunsten höherer Sicherheit im Verkehr für alte Menschen.

► Naïma Mameri, architecte, assistante au 3^{ème} cycle en management urbain, IAUG.
En collaboration avec Marie-José Wiedmer-Dozio

Entre les années 60 et 80, Genève laissa l'automobile accaparer son domaine public, au point que les modes de déplacements non-motorisés furent progressivement dévalorisés. Depuis deux décennies, la protection de l'environnement et la qualité de vie en milieu urbain prenant une place prépondérante, les questions liées à l'amélioration des conditions de déplacement des deux-roues et des piétons ont refait surface. Ainsi depuis le milieu des années 90, la Ville de Genève s'est dotée d'un Plan Piétons (<http://www.ville-ge.ch/plan-piétons>), concept global et évolutif destiné à revaloriser la marche en milieu urbain par un programme d'actions pour les deux prochaines décennies. Il fédère et renforce les actions d'amélioration de l'espace public en faveur des piétons pour leur assurer sécurité, continuité et attractivité des parcours, que ceux-ci soient quotidiens (quartiers) ou occasionnels (promenades). Le document du plan directeur des chemins pour piétons comprend cinq volets d'actions : «encourager la promenade», «valoriser des lieux, des places par quartier», «faciliter les mouvements piétons», «éliminer les obstacles aux piétons» et «modérer le trafic à l'échelle des quartiers». L'ensemble des actions s'adresse en priorité à une population dotée d'une bonne mobilité physique et aux enfants en âge de scolarité. Or, depuis le stage de Naïma Mameri au Service d'urbanisme, qui y a récemment préparé le diplôme de 3^{ème} cycle en management urbain de l'Institut d'Architecture et d'Urbanisme de Genève, les besoins de la personne âgée en milieu urbain y sont abordés. Tout en enrichissant le concept du Plan Piétons, cet intéressant travail met en lumière les nécessités d'une population fragilisée, dont les porte-paroles sont quasi inexistantes, et démontre que les détails d'un aménagement souvent anodin sont parfois inadaptés, voire dangereux. Mais l'originalité de cette étude réside surtout dans le fait qu'elle souligne l'importance et la logique des parcours habituels, indispensables à l'intégration et à la dignité de la personne âgée dans une société dont les modes de consommation et de loisirs s'organisent trop souvent autour de la voiture privée.

Marie-José Wiedmer-Dozio,
chef du Service d'urbanisme de
la Ville de Genève



Mesures d'aménagements

En partant des résultats des études et de l'analyse, les parcours dans le quartier en direction des services de proximité, des arrêts de bus et du parc doivent être particulièrement soignés. Il faut notamment améliorer certains aménagements :

- largeur du trottoir supérieure à 2.50 m; dimension nécessaire pour la présence simultanée d'une personne âgée se déplaçant avec un moyen auxiliaire (cane, rollator), accompagnée d'une personne portant un sac de commission et croisant une personne venant en sens inverse
- bancs ou autres dispositifs pour s'asseoir, prévus tous les 150 m à partir de la résidence en direction des commerces de quartier, du parc et des arrêts de bus
- passages pour piétons avec abaissements de trottoirs le long des parcours identifiés.
- revêtements de sols adéquats (surface de sol non glissante, pente en dévers des trottoirs aussi faible que possible, dallage sans joints ou joints étroits (éviter absolument les pavés-gazon)
- les tronçons en pente représentant un obstacle majeur pour les aînés, ces parcours ne sont pas retenus pour leur usage

Il s'agit également d'identifier les parcours à améliorer dans le quartier en fonction des distances :

distance de la résidence aux commerces inférieure à 300 m, aux parcs inférieure à 300 m, aux arrêts de bus inférieure à 200 m, notamment en l'absence des services de proximité.

Conclusion

La campagne de l'ATE et Pro Senectute ouvre une perspective intéressante en matière de sensibilisation des professionnels sur la nécessité d'améliorer les aménagements et la sécurité le long des tronçons identifiés, des automobilistes sur la présence de piétons âgés fragilisés, ainsi que des aînés indépendants sur les problèmes de la fragilisation.

¹ Recherches du centre interfacultaire de gérontologie de l'Université de Genève menées par le professeur Christian Lalive d'Epinaï qui définissent la vieillesse en quatre étapes: l'approche de la retraite, la retraite indépendante, la fragilisation (étape de transition) et la vie dépendante.