


# Marchabilité et santé

Comparaison entre des villes suisses  
 Planification communale  
 Instructions

**actif-traffic**  
 En avant toute!

 Fussverkehr Schweiz  
 Mobilité piétonne Suisse  
 Mobilità pedonale Svizzera

 **OST**  
 Ostschweizer  
 Fachhochschule

# Impressum

## Marchabilité et santé – Comparaison entre des villes suisses – Planification communale Instructions (2022)

L'étude «Marchabilité et santé» comprend trois sous-études:

- Analyse de terrain – infrastructures
- Planification communale – indicateurs de l'importance accordée à la mobilité piétonne
- Satisfaction – sondage sur la marchabilité auprès de la population

### Soutien

Cette deuxième phase de l'étude (2020 – 2022) a reçu un soutien financier du programme SuisseEnergie, de la fondation Corymbo, du canton de Zurich ainsi que des communes partenaires. L'équipe de projet tient à remercier les cheffes et chefs de projet au sein des administrations communales pour leur soutien tant financier que technique lors de la réalisation de cette étude.



### Éditeurs

umverkehrR /actif-trafiC, Kalkbreitestrasse 2, 8003 Zurich  
Fussverkehr Schweiz /Mobilité piétonne, Klosbachstrasse 48, 8032 Zurich  
Ostschweizer Fachhochschule /HES de Suisse orientale, Oberseestrasse 10,  
8640 Rapperswil  
Zurich, 2022

### Cheffe de projet

Veronika Killer, umverkehrR /actif-trafiC

### Équipe de projet

Dominik Bucheli, Fussverkehr Schweiz /Mobilité piétonne Suisse  
Klaus Zweibrücken, professeur de planification des transports

### Équipe de projet élargie

Silas Hobi, umverkehrR/actif-trafiC  
Jenny Leuba, Fussverkehr Schweiz /Mobilité piétonne Suisse

### Références pour la documentation et les outils

[www.umverkehr.ch/fussverkehr](http://www.umverkehr.ch/fussverkehr)  
[www.actif-trafic/marchabilite](http://www.actif-trafic/marchabilite)  
[www.fussgaengerstadt.ch](http://www.fussgaengerstadt.ch) /[www.ville-pietonne.ch](http://www.ville-pietonne.ch)

### Graphisme

[art.l.schock.net](http://art.l.schock.net)

### Contact et informations plus détaillées

Fussverkehr Schweiz / Mobilité piétonne Suisse  
Tel: 043 488 40 30  
Klosbachstr. 48  
8032 Zurich

# Table des matières

1.	Boîte à outils : évaluation de la .....	4
	planification communale.....	4
1.1.	Objectif .....	4
1.2.	Possibilités d'utilisation .....	4
2.	Méthodologie .....	5
2.1.	Bases.....	5
2.2.	Traitement du matériel statistique .....	6
3.	Relevé et analyse .....	7
3.1.	Évaluation par la personne responsable .....	7
3.2.	Interview avec la personne responsable.....	7
3.3.	Analyse .....	7
4.	Résultats .....	8
4.1.	Analyse par commune .....	8
4.2.	Possibilités d'une analyse plus approfondie	9
4.3.	Comparabilité des résultats .....	9

# 1. Boîte à outils : évaluation de la planification communale

## 1.1. Objectif

Nous avons comparé la marchabilité de villes et communes suisses à travers trois volets de l'étude « Marchabilité et santé – comparaison entre des villes suisses ». L'objectif principal consiste à améliorer le confort pour les piéton·nes afin que davantage de personnes se déplacent à pied et fassent ainsi du bien à leur santé et au climat.

Ce volet « Planification communale » évalue les activités d'aménagement d'une commune sur la base des ressources financières et humaines engagées, des concepts élaborés et des indicateurs statistiques disponibles. Nous avons évalué les domaines suivants :

- Stratégies et ressources
- Planification du réseau piéton
- Espace public
- La marche comme mode de déplacement à part entière
- Communication et controlling

## 1.2. Possibilités d'utilisation

À quel moment un examen des pratiques de planification s'avère-t-il particulièrement utile pour une commune ?

### **Avant la révision des planifications stratégiques**

L'évaluation des pratiques de planification peut montrer si les concepts existants présentent des lacunes dans le domaine de la mobilité piétonne, qu'il faudrait combler lors d'une révision.

### **Avant la révision du plan communal du réseau piéton**

L'évaluation de la planification communale montre quels aspects devraient être pris en compte lors de la révision du plan du réseau piéton.

### **Avant une réorganisation du service de planification**

L'évaluation de la planification communale peut montrer quelles sont les tâches à accomplir dans le domaine de la mobilité piétonne pas encore placées sous la responsabilité d'une personne en particulier.

Il convient d'effectuer une telle évaluation à intervalles réguliers, tous les cinq ans environ, dans le sens d'un contrôle de qualité. Il en va de même pour les deux autres volets de « Marchabilité et santé ».

## 2. Méthodologie

### 2.1. Bases

La méthodologie s'inspire du label « Cité de l'énergie ». L'évaluation « Planification communale » se base sur un vaste catalogue d'évaluation de mesures. La notion de « mesure » est à comprendre au sens large. Sont également considérés comme des mesures au sens du catalogue les concepts, les conditions cadres, les relevés, les contrôles de l'efficacité, etc. Pour chaque mesure mentionnée, nous relevons ce que la commune a élaboré et mis en œuvre au cours des dernières années. En outre, nous évaluons le degré de réalisation de chaque mesure.

Nous avons déterminé l'importance accordée à la mobilité piétonne dans la planification communale à l'aide de 63 indicateurs, regroupés en cinq domaines :

- Stratégies et ressources
- Planification du réseau piéton
- Espace public
- Marche comme mode de déplacement à part entière
- Communication, controlling

Les sources suivantes ont servi de base à l'évaluation :

- Documents de base actuels dans le domaine de la mobilité piétonne (stratégies de mobilité, concepts, plans directeurs, plans de mesures, etc.)
- Informations sur le site Internet de la ville : présentation et traitement de la thématique de la mobilité piétonne
- Appréciation par la personne responsable
- Chiffres clés statistiques

Les aspects quantifiables sont notés dans une grille d'évaluation. La plupart des domaines nécessitent cependant une évaluation qualitative. Nous avons défini des indicateurs simples et pertinents pouvant être évalués comme « critère rempli », « critère partiellement rempli » ou « critère non rempli ». Pour que les spécialistes de la mobilité piétonne au sein de l'administration communale puissent procéder facilement à une auto-évaluation, nous avons préformulé des réponses standard pour chaque question. Le choix d'une réponse génère automatiquement une évaluation. Des remarques complémentaires peuvent être ajoutées pour étoffer et expliquer davantage la réponse. La rubrique « Communication et controlling » évalue le nombre de publications sur le thème de la mobilité piétonne (enquêtes sur la mobilité piétonne, analyses sur l'utilisation et l'acceptation des places par la population, chemins et liaisons).

**Contenu de la boîte à outils « Marchabilité et santé – planification communale » :**

- Présente instruction (FR/DE)
- Grille d'évaluation (FR/DE)
- Script R (analyse de plusieurs communes).

**Téléchargement :**

[www.umverkehr.ch/fussverkehr](http://www.umverkehr.ch/fussverkehr)  
[www.actif-traffic.ch/marchabilite](http://www.actif-traffic.ch/marchabilite)  
[www.fussgaengerstadt.ch](http://www.fussgaengerstadt.ch)  
[www.ville-pietonne.ch](http://www.ville-pietonne.ch)

Les exigences varient en fonction de la taille de la commune. Les grandes villes de plus de 100'000 habitant-es sont supposées avoir pris des mesures dans tous les domaines et avoir élaboré et mis en œuvre des concepts et des mesures pour plusieurs thématiques. Les exigences sont moins strictes pour les petites communes (on ne saurait s'attendre par ex. à la mise en place d'un réseau permanent de points de comptage ou à une évaluation plus détaillée du micro-recensement). Afin que les petites villes et communes puissent également utiliser la grille d'évaluation, elles peuvent inclure un « handicap » de 10 points au maximum. Le nombre d'habitant-es détermine le nombre de points de « handicap » pouvant être soustraits. Le « handicap » est attribué pour moitié au domaine de la marche en tant que mode de déplacement à part entière et pour moitié à celui de la communication et du controlling.

L'évaluation porte sur le degré de réalisation de chaque mesure. Les mesures décidées de manière contraignante et budgétées, mais pas encore mises en œuvre, sont évaluées comme « partiellement remplies ».

La commune peut atteindre au maximum 100 points lors de cette évaluation. Le nombre de points pouvant être obtenus dans l'un ou l'autre des cinq domaines varie. Plus le nombre de points obtenus dans un domaine est élevé, plus ce domaine revêt d'importance pour l'évaluation globale.

## 2.2. Traitement du matériel statistique

Les bases statistiques concernant les déplacements à pied sont disponibles dans la boîte à outils. Mobilité piétonne Suisse mettra à jour régulièrement ces données. En font partie le nombre d'habitant-es, la surface d'habitat, ainsi que le nombre d'accidents de piétons et leur évolution. Nous avons en outre extrait d'Openstreetmap les infrastructures pertinentes pour les piéton·nes. Si les communes disposent de chiffres plus précis, elles peuvent utiliser ces derniers en lieu et place.

## 3. Relevé et analyse

### 3.1. Évaluation par la personne responsable

La partie la plus importante de l'évaluation est basée sur l'évaluation de la mobilité piétonne par la personne responsable au sein de l'administration communale. Cette personne passe en revue toutes les questions, examine les documents disponibles, choisit pour chaque question une réponse pré-formulée et explique grâce à des remarques pourquoi elle a choisi telle réponse. Elle peut à tout moment corriger les bases statistiques du questionnaire, pour autant qu'elle dispose de données plus précises ou plus récentes. Pour certaines questions, nous avons indiqué que des estimations sont autorisées à défaut de données précises disponibles.

### 3.2. Interview avec la personne responsable

Lors d'une interview exhaustive avec le service ou la personne responsable de la mobilité piétonne au sein de l'administration communale nous avons discuté de l'importance accordée aux documents de base accessibles par le public. D'éventuels documents internes revêtent également un grand intérêt.

Nous déterminons à combien de pourcents la/les personne/s sont employées, quel est leur cahier des charges et comment les compétences du service compétent sont réglées. La personne responsable de la mobilité piétonne est-elle consultée lors de planifications globales du trafic ou de projets de construction de routes ? Existe-t-il des directives ou des normes pour la mobilité piétonne à intégrer obligatoirement lors de l'élaboration de projets ?

Le catalogue de mesures et d'évaluation sert de guide de discussion lors de l'entretien avec le service compétent. Tous les 63 indicateurs sont brièvement abordés et les déclarations sont consignées dans un procès-verbal.

### 3.3. Analyse

L'outil pour la planification communale est configuré de manière à générer automatiquement une évaluation par commune. Les résultats peuvent être extraits directement de l'outil sous forme de tableau ou de diagramme Excel.

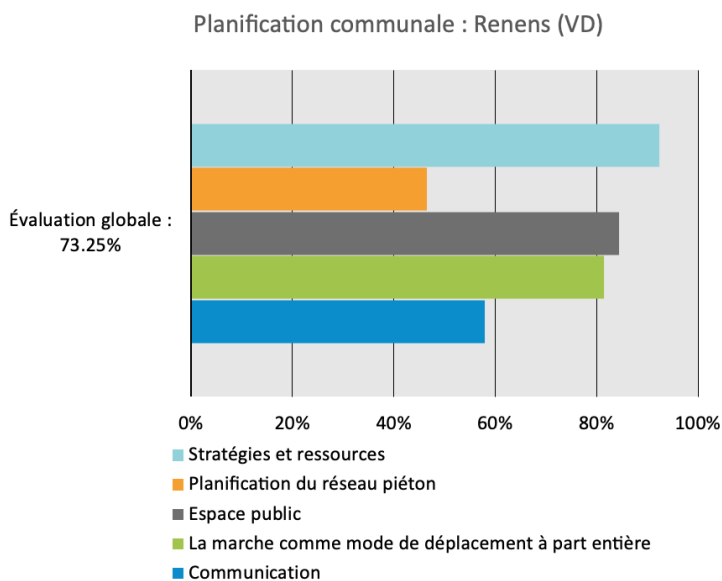
OFSNo\_Indicateurs\_marchabilite\_commune.xlsx

## 4. Résultats

### 4.1. Analyse par commune

L'outil (Excel) pour la planification communale est configuré de manière à pouvoir extraire directement les résultats de l'outil pour une commune (Illustration 1).

**Illustration 1 : exemple d'une représentation sous forme d'un diagramme à barres selon les thématiques**





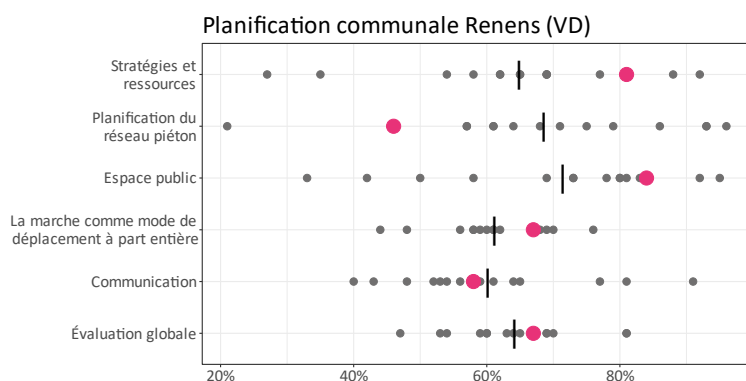
## 4.2. Possibilités d'une analyse plus approfondie

La comparaison entre des villes pour la mobilité piétonne se base sur une comparaison des valeurs d'une commune par rapport à la valeur moyenne de toutes les communes examinées.

Comment obtenir les valeurs moyennes des autres communes ?

- Vous pouvez créer votre propre collection de données pour obtenir de telles valeurs comparatives. Pour l'évaluation avec des valeurs comparatives, vous pouvez recourir dans la boîte à outils à un script R qui génère les graphiques correspondants, si vous le placez dans le même dossier que les fichiers Excel à évaluer. Pour cela, les fichiers Excel doivent être annotés comme suit : OFSNo(quatre chiffres)\_Indicateurs\_marchabilite\_commune.xlsx).
- Si vous ne disposez pas de valeurs propres de votre commune pour une comparaison, vous pouvez faire générer par Mobilité piétonne Suisse des représentations avec une valeur comparative (cf. Illustration 2). Ce service est toutefois payant.
- Il est possible qu'à l'avenir des valeurs comparatives issues d'autres sources soient mises à disposition.

Illustration 2 : Exemple d'une comparaison comme diagramme de rayonnement



## 4.3. Comparabilité des résultats

Les indicateurs ne doivent pas être modifiés, afin que les données soient effectivement comparables.

Si le relevé et l'analyse sont effectués conformément aux instructions, l'organisme de certification (Mobilité piétonne) peut délivrer un certificat « Marchabilité et santé – comparaison entre des villes ».

Lors de la certification les données collectées, agrégées à la valeur moyenne sont transmises à Mobilité piétonne Suisse. La commune donne ainsi l'autorisation d'utiliser les données collectées pour une comparaison à l'échelle nationale ultérieurement.