

Rue de l'Avenir

Groupe-conseil romand

Ecomobilité – Sécurité des déplacements – Urbanisme de proximité

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand, paraît 4 fois par année, 21^e année, **2/2004**
www.rue-avenir.ch

Dans ce numéro :

- Journée «réseaux piétons» du 29 avril
- Plan directeur de la mobilité douce : bilan de la procédure de consultation
- Responsabilités cantonales et communales : résultat du questionnaire
- Piétons et projets d'agglomération
- Planifications piétonnes à Genève et Zurich
- Canton de Berne et zones de rencontre
- Qui s'occupe des piétons ?

Piétons : à petits pas

Abonnement 2004

Nous remercions toutes les personnes qui ont déjà effectué leur versement et prions les autres de le faire rapidement à l'aide du BV annexé. Merci d'avance.

S'occuper des piétons, c'est gérer le quotidien, donc le banal, c'est s'intéresser à ce qui se passe de manière inaperçue. Ce n'est ni glorieux, ni spectaculaire. C'est discret, mais fondamental !¹

Le 29 avril dernier a eu lieu un colloque destiné aux responsables cantonaux et communaux chargés de la planification des réseaux de chemins pour piétons, une manifestation qui n'avait pas été organisée depuis une dizaine d'années. La journée était mise sur pied par Mobilité piétonne sur mandat du Domaine mobilité douce de l'OFROU; elle a permis de faire le point sur plusieurs questions d'actualité dans le domaine de la mobilité douce en général, et des déplacements à pied en particulier.

La mobilité douce bénéficie d'une reconnaissance qui tend à s'accroître. Le PNR 41 (« Transports et environnement ») comme le dernier microrecensement sur les transports (2000) ont conclu que l'un des trois axes de la future politique des transports devrait être le report modal vers des moyens de transport plus écologiques et en particulier l'encouragement du trafic non motorisé. Ces objectifs trouvent un écho, puisque dans le cadre de la procédure de consultation concernant le projet de Plan directeur de la mobilité douce² (PDMD), la « nouvelle approche fondamentale » des trois piliers³ a été majoritairement approuvée (88%), de même que la « stratégie fondamentale » et dix des treize « principes directeurs » proposés.

Les orateurs de la journée du 29 avril ont unanimement relevé le déficit de prise en

compte de la marche et du vélo dans les planifications et les réalisations : la marche a été qualifiée de « parent pauvre de la politique fédérale ». Son intégration dans les planifications, et de manière générale le financement des aménagements et des actions en faveur de la marche et du vélo peinent encore à se concrétiser. Dans ce sens, l'abandon de trois principes centraux du PDMD dans la version qui sera soumise au Parlement – « répartition des tâches », « financement » et surtout « programmes d'impulsion » – atténue la portée réelle de ce qui constituera LE document de référence synthétisant les objectifs de la Confédération dans le domaine de la mobilité douce. Les bases constitutionnelles manquent (pour le moment?) pour asseoir légalement ces principes.

La concrétisation des mesures et des financements devra suivre une « politique des petits pas », dépendant des initiatives locales (voir Genève et Zurich) ou s'appuyant sur les sources de financement d'autres projets fédéraux : les projets d'agglomération en particulier seront d'une importance centrale, puisque la prise en compte de la mobilité douce sera un critère impératif pour l'obtention de subventions de la Confédération. C'est une opportunité à saisir. Le besoin d'exemples novateurs dans ce domaine est loin d'être épuisé. ■

Soutien

La synthèse du colloque « réseaux piétons » objet de ce numéro de Rue de l'Avenir bénéficie d'une subvention de l'OFROU au titre de contribution aux tâches de documentation dans le domaine des chemins piétons.



Photo de couverture

Plan piétons de Genève, une démarche pédagogique: « jeu de l'oie » des piétons à un stand d'information.

© Service d'urbanisme ville de Genève.

¹ M.-J. Widmer-Dozio, cheffe du Service de l'urbanisme de la ville de Genève.

² Le terme de « mobilité douce » a désormais officiellement remplacé celui de « locomotion douce ».

³ Le système de transport de personnes repose désormais sur trois piliers et non plus deux, les déplacements à pied, à vélo et autres modes de déplacement « à la force du mollet » constituant le troisième pilier, à égalité avec les transports motorisés individuels et les transports en commun.

Colloque «réseaux piétons»

Le colloque du 29 avril était organisé par Mobilité piétonne, sur mandat de l'OFROU (Domaine mobilité douce), Rue de l'Avenir a assuré le relais et la coordination auprès des Romands.

L'invitation était envoyée aux responsables en charge de la planification des réseaux pour les cantons, et à ceux des villes de plus de 20 000 habitants¹ – soit une soixantaine au total. Elle a rencontré un intérêt évident, puisque près des deux tiers ont participé au colloque, dont une dizaine de Romands.

De telles journées devraient désormais

être organisées à intervalle régulier: une fois par année, voire plus souvent à l'occasion de thèmes particuliers. Le colloque du 29 avril était destiné à « rétablir une plateforme d'échange entre Confédération, cantons et communes », et à faire le point sur plusieurs questions d'actualité dans le domaine des déplacements à pied:

- résultats de la procédure de consultation sur le projet de PDMD;
- aperçu des tâches assumées par les cantons et les villes (résultat du questionnaire envoyé aux responsables préalablement à la journée);

- éclairage sur la place de la mobilité douce dans les projets d'agglomération;
- présentation d'exemples de planification à l'échelle régionale/d'agglomération (Berne) ou de villes (Genève, Zurich);
- expérience bernoise des zones de rencontre. ■

¹ En Suisse romande: Lausanne, Yverdon et Montreux (VD), Genève, Vernier, Meyrin et Lancy (GE), Sion (VS), Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds (NE), Fribourg (FR) et Bienne (BE).

Projet de Plan directeur de la mobilité douce

Résultats de la consultation

Présentations de Jörg Häberli et Gottlieb Witzig (Domaine mobilité douce de l'OFROU)

La procédure de consultation concernant le projet de ce qui s'appelait encore «Plan directeur de la locomotion douce» – désormais «mobilité douce» – a eu lieu au printemps de l'année dernière (voir RdA 2/2003). La journée du 29 avril a permis de prendre connaissance des principaux résultats et de la suite de la procédure.

Stratégie de base

1. Nouvelles offres et prestations
2. Evaluation, développement et intensification de la communication
3. Nouvelles compétences et formes de collaboration
4. Nouvelle base financière
5. Programme d'incitation

Les 13 principes directeurs

(désormais «stratégies partielles»)

1. Aménagement du territoire et planification (bases de planification et instruments d'aménagement contribuant à améliorer l'infrastructure et les services)
2. Infrastructure (réseaux continus, attractifs et sûrs)
3. Villes et agglomérations (développement urbain vers l'intérieur)
4. Système d'orientation et d'information (concept global, signalisation uniforme)
5. Sécurité
6. Mobilité combinée
7. Education et relations publiques (information, conseils, formation)
8. Recherche et développement, projets pilotes et démonstration
9. Statistiques et évaluation
10. Système d'information sur la mobilité
11. Collaboration et compétences
12. Financement (contribution de la Confédération)
13. Programme d'incitation (pluriannuel)

Les principes 11-13 ne seront pas retenus dans la version soumise à approbation. Un nouveau principe est introduit, concernant l'espace rural.

La consultation a réuni 179 avis, un nombre de réponses que l'OFROU juge très réjouissant. Les cantons, villes, communes et services fédéraux directement concernés ont pris une part très active à la consultation, et la possibilité de faire des commentaires et suggestions a été largement utilisée.

Large soutien à la stratégie de base

L'idée de base de mettre la mobilité douce sur un pied d'égalité avec le transport individuel motorisé (TIM) et les transports publics (TP) – la mobilité douce «troisième pilier du transport de personnes» – a recueilli une majorité de suffrages: c'est une reconnaissance de l'importance de la marche comme mode de déplacement en soi et en tant que maillon de la mobilité combinée. La stratégie de base (voir encadré) a elle aussi été majoritairement avalisée, à l'exception des programmes d'incitation.

De manière générale, le soutien est majoritaire voire unanime au niveau des services fédéraux, des cantons (22), des villes et des communes, des services de police, et parmi les associations et organisations à l'échelle nationale. L'opposition est venue de quatre cantons¹, des milieux routiers et patronaux, de deux partis (UDC et Parti radical) et de quelques associations ou organisations.

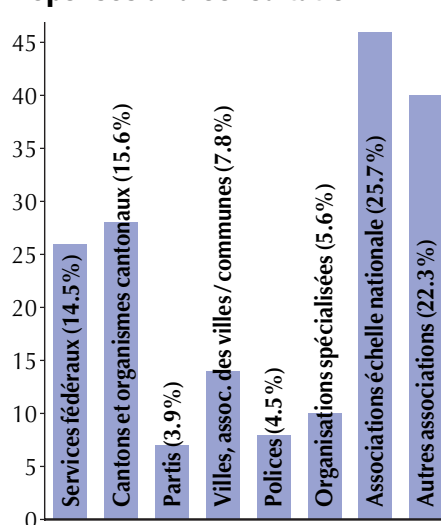
Suppression de trois principes directeurs

Des objections politiques ont été formulées concernant le financement (recours à l'impôt sur les huiles minérales), la répartition des tâches entre cantons, communes et particuliers (compatibilité avec la nouvelle péréquation financière/RPT, principe de subsidiarité) et sur la constitutionnalité de certains domaines d'activités.

Ces contestations ont contribué à la suppression de trois principes dans la version définitive du Plan directeur: ceux concernant la répartition des tâches, le financement et le programme d'incitation, pourtant fondamentaux, mais qui ne bénéficient actuellement pas de base légale.

Pour le financement, les relais devront être trouvés au travers d'autres projets de

Réponses à la consultation



la Confédération, en particulier: les projets d'agglomération, le plan sectoriel des transports, la politique de sécurité routière, ou encore la nouvelle péréquation financière (RPT)² qui devrait être soumise en votation d'ici la fin de l'année.

Suites...

Le Domaine mobilité douce définit ainsi les prochains «chantiers les plus importants concernant le dossier mobilité douce»:

- intégration de la mobilité douce dans les projets d'agglomération (voir plus loin) et dans le Plan sectoriel des transports;
- intensification de l'application de la LCPR: intégration de la mobilité douce dans les plans directeurs cantonaux, directives et aides à l'exécution;
- intégration des besoins des usagers vulnérables dans la politique de sécurité routière (est cité le port du casque obligatoire pour les cyclistes);
- intégration de la mobilité douce, par le biais de la protection des voies historiques (base légale: Loi sur la protection de la nature), dans la RPT (péréquation financière);
- amélioration des données et intensification de la recherche dans le domaine de la mobilité douce au niveau fédéral.

¹ Grisons, Valais, Schwyz et Uri

² Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons.

La version définitive du PDMD sera mise au point en 2004 encore par le DETEC. Le Conseil fédéral s'y réfèrera pour élaborer un bref rapport adressé au Parlement qui constituera la réponse au postulat Aeschbacher (*voir encadré*).

Les mesures proprement dites (qui figuraient dans le projet en regard de chaque principe directeur) ne feront pas partie du Plan directeur : la liste des mesures constituera un outil de travail séparé, interne à l'OFROU, qui les mettra en œuvre en fonction des possibilités légales, des ressources humaines et des ressources financières.

Des informations complètes sur la consultation seront disponibles dès le mois de juin sur le site www.mobilite-douce.ch. ■

Postulat Aeschbacher

La version remaniée du Plan directeur de la mobilité douce servira de base à la réponse au postulat Aeschbacher (et 33 cosignataires), déposé au Conseil national en juin 2001.

Ce postulat relevait la quasi-absence de la mobilité douce dans le rapport sur le trafic d'agglomération (rapport Bieri), en dépit de son rôle important à cette échelle. Il demandait que le Conseil fédéral présente un rapport concernant la mobilité douce (piétons et cyclistes), intégrant les agglomérations, et qui :

- montre l'importance de la mobilité douce dans les déplacements;

- énumère et évalue les mesures susceptibles d'encourager à long terme la mobilité douce pour augmenter sa part dans les déplacements et mieux exploiter son potentiel;

- étudie la question du financement par la Confédération de la mobilité douce, avec pour but la réalisation rapide des mesures envisagées;

- débouche sur des propositions sur la manière de donner à la mobilité douce la place qui lui revient dans l'élaboration et la mise en œuvre du rapport d'experts «Financement du trafic dans les agglomérations».

Tâches des cantons et des communes

Synthèse des réponses au questionnaire

Présentation de Marlene Butz (Mobilité piétonne)

La présentation des réponses au questionnaire a permis de donner un aperçu des tâches respectives assumées par les responsables cantonaux et communaux, de leur implication dans la consultation sur le PDMD, de la fréquence des relations entre services et des souhaits et attentes vis-à-vis de la Confédération.

Cantons

- Les cantons ne consacrent que très peu de temps aux déplacements piétons (moyenne mensuelle: 6 heures), ils en consacrent nettement plus à la randonnée et aux déplacements à vélo.
- Dans plusieurs cantons il n'y a pas de responsabilités clairement attribuées dans le domaine des déplacements piétons – selon les thèmes les services impliqués peuvent être très divers. La communication entre services ne semble pas toujours bien fonctionner.
- Dans six cantons seulement l'ensemble des communes ont établi un plan du réseau piétons. Ces plans portent des appellations diverses et sont souvent intégrés à d'autres plans, ce qui rend difficile une vision d'ensemble.
- Les contacts entre responsables cantonaux et communaux sont qualifiés de périodiques, rares ou inexistantes; au-

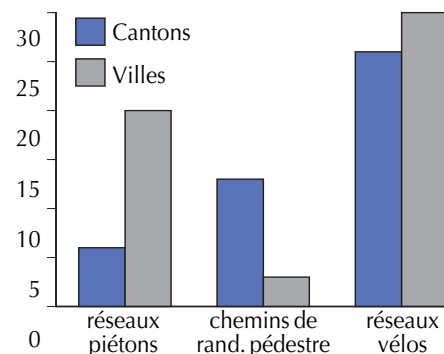
cun questionnaire ne comporte la mention de « fréquents ».

- 17 services ou responsables ont été impliqués dans la prise de position concernant le projet de Plan directeur de la mobilité douce; 4 en ont assuré respectivement la coordination ou la responsabilité.
- 15 cantons jugent souhaitable l'élaboration d'un plan directeur cantonal de la mobilité douce, un l'estime urgente.
- Un engagement de la Confédération dans les politiques d'agglomération est souhaité par une majorité de cantons sous la forme de:
 - soutien financier aux conceptions, aux services et aux infrastructures;
 - directives servant de guide pour les autorités;
 - mais rien en matière de contrôle.

Villes

- Les déplacements piétons semblent avoir plus d'importance pour les villes que pour les cantons, même si celles-ci consacrent comme les cantons nettement plus de temps aux déplacements à vélo. La randonnée est par contre insignifiante.
- Un tiers des villes déclarent n'avoir jamais de contacts avec les services cantonaux concernant les déplacements piétons.

Heures consacrées par mois



Le tableau montre bien que les réseaux piétons en localité sont d'abord du ressort des communes, les cantons gèrent surtout les réseaux hors localité. La place du vélo peut surprendre, en comparaison des déplacements à pied et dans l'implication des villes.

- Un engagement de la Confédération dans les politiques d'agglomération est souhaité sous la forme de:
 - soutien financier aux conceptions, aux services et aux infrastructures;
 - directives servant de guide pour les autorités;
 - un contrôle de la Confédération n'est souhaité que par une petite moitié des villes.

Projets d'agglomération et déplacements à pied

Présentation de Georg Tobler (Office fédéral du développement territorial)

Dans le cadre de sa politique des agglomérations, et concernant le trafic d'agglomération, la Confédération met deux conditions à un éventuel financement: les agglomérations doivent se constituer en organisme responsable, et elles doivent démontrer dans le cadre d'un projet d'agglomération que l'urbanisation et les transports sont coordonnés.

Les déplacements à pied devront être pris en compte dans ce cadre en tant que composante du trafic d'agglomération. Comment et dans quelle mesure? La question est d'autant plus importante que les projets d'agglomération pourraient devenir un des principaux relais pour le financement de mesures en faveur des piétons.

Une condition impérative

Dans le cadre des critères¹ élaborés par la Confédération pour l'évaluation des projets d'agglomération, deux points ressortent clairement:

- les exigences de base concernant les projets d'agglomération précisent que toutes les questions importantes relatives à l'espace et aux transports doivent avoir été traitées: les projets d'agglomération doivent *impérativement* traiter la mobilité douce, et donc les déplacements à pied, ce sera une des conditions pour une contribution financière de la Confédération;
- les critères d'efficacité visent un effet maximum sur la qualité du système de

transports, l'urbanisation, la sécurité routière, l'environnement et les coûts d'infrastructure et d'exploitation: toutes questions importantes concernant la mobilité douce.

Une opportunité à saisir

Comme l'a souligné M. Tobler: «Les projets d'agglomération offrent l'opportunité d'aborder les problèmes de transport et d'urbanisation d'un point de vue global. La mobilité piétonne ne sera qu'un élément parmi beaucoup d'autres. La tâche des services s'occupant de la mobilité piétonne sera de faire valoir au mieux ses intérêts dans l'élaboration des projets d'agglomération».

Un exemple: la région de Berne

Présentation de Bettina Hamel (Office cantonal des affaires communales et de l'organisation du territoire – OACOT)

Une « stratégie de mobilité » pour la région

L'augmentation du trafic motorisé pénalise à terme l'attractivité du milieu urbain. Le canton de Berne a choisi d'anticiper les problèmes à venir en élaborant des stratégies de mobilité pour les agglomérations du canton, s'appuyant sur l'ensemble des moyens de transport. Celle développée pour la région de Berne (26 communes) constitue l'un des 24 projets-modèles soutenus par la Confédération (voir site de l'ARE). Des stratégies analogues sont actuellement développées pour les agglomérations de Bienne², de Berthoud et de Thoun.

La stratégie de mobilité de la région de Berne s'articule autour de cinq projets partiels, dont un consacré à la mobilité douce (PP4). Les mesures envisagées visent à la fois à favoriser le recours aux modes écomobiles («push») tout en cherchant à maîtriser le trafic motorisé individuel («pull»), ces deux actions étant complémentaires et toutes deux nécessaires.

La mobilité douce est traitée comme mode de déplacement en soi, et en articulation avec les transports publics, «une combinaison optimale entre transports publics et déplacements à pied et à vélo»

pouvant «accroître le potentiel de transbordement.»

Des mesures directes

Dans le cadre du PP4, trois types de mesures sont définis:

- réseaux piétons et cyclables denses et attractifs (p.ex. nouvelles liaisons, réaménagements de l'espace routier);
- mise en valeur des lieux de transbordement et optimisation des accès à pied et à vélo (notamment stationnement vélos à proximité des arrêts et des terminus);
- informations aux usagers: centrale de mobilité, plans de ville, site internet.

... et indirectes

Mme Hamel a souligné que la promotion des déplacements à pied ne passe cependant que partiellement par l'infrastructure. L'amélioration de la situation des piétons découle aussi de mesures prises dans d'autres projets partiels, en particulier:

- gestion du trafic individuel motorisé (portes, dosages du trafic, limitations de vitesse, tarification routière);
- gestion des places de stationnement;
- exigences liées aux structures générant un fort trafic (notamment centres commerciaux, ...);

- promotion de l'urbanisation vers l'intérieur (pôles de développement «logement» et «activités»).

Pour plus d'information: www.bernverkehr.ch (site en allemand). Voir aussi www.jgk.be.ch/agr/f/raumplanung/index.html (site de l'OACOT, en français).

¹ Un manuel consacré aux critères devrait être disponible avant l'été sur le site de l'ODT/ARE (www.aren.ch).

² Voir site www.region-biel-seeland.ch (aussi en français).

Création d'une passerelle pour piétons et cyclistes, une mesure qui profite à un bassin de 70 000 habitants.



Deux exemples de plans piétons

Genève, une ville en marche ...

Présentation de Martine Pasche (Service d'urbanisme)

Le Plan Piétons ayant déjà fait l'objet de plusieurs articles dans Rue de l'Avenir, nous ne reprenons ici que certains points de l'exposé:

- Le Plan Piétons a été récompensé à trois reprises à l'échelle nationale «Prix de l'innovation piétonne» (Mobilité piétonne) et «Prix de la sécurité» (bpa) en 2001 et prix «Projets régionaux HEPA» (Réseau activité physique et santé) en 2002.
- Après une phase «technique» (précédant la loi), puis la possibilité de reven-

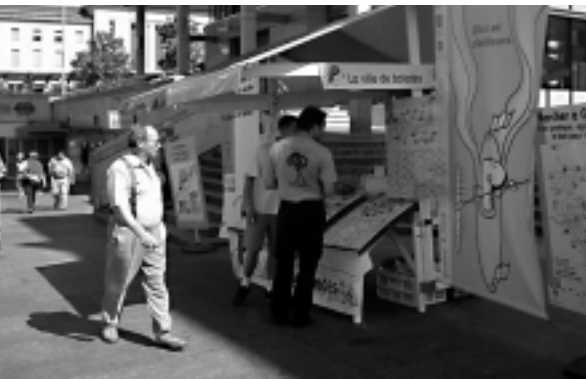
diquer de l'espace (avec la loi), le PP arrive dans une phase d'appropriation par la population. Il est par contre toujours en attente d'approbation par le canton.

- Le Plan piétons c'est une planification et des aménagements, une coordination inter-services, et c'est aussi un très gros travail d'information et de communication, qui vise à rendre «visibles» les opérations, à «restaurer une image positive du piéton en milieu urbain» et à favoriser le recours à la marche.
- Au bilan des réalisations: entre 1996 et 2003, sur les 132 lieux prioritaires répertoriés par le Plan directeur, 51 ont été réalisés dans les quartiers.
- Le parcours urbain de cette année (qui vient de paraître) est intitulé «De cèdre en cèdre» et «démontre que le paysage

informe souvent sur l'extension urbaine».

- Une étude d'évaluation menée par l'Observatoire universitaire de la mobilité, sur mandat de la ville, sera disponible sur le site cet automne (www.ville-ge.ch/plans-pietons).
- En guise de conclusion, une phrase empruntée à A. de Saint-Exupéry: «Voyez-vous, dans la vie, il n'y a pas de solutions. Il y a des forces en marche: il faut les créer, et les solutions suivent...» ■

© Service d'urbanisme, ville de Genève



L'information et la communication font partie intégrante du Plan piétons, sous toutes sortes de formes: ici à un stand au marché, ou lors d'autres manifestations. Le logo du Plan piétons est systématiquement apposé lors des réalisations.

Projets éphémères

La ville de Genève reconduit cette année l'opération des «projets éphémères» développée l'année dernière. De juin à septembre de nouvelles rues et places seront partiellement ou complètement libérées du trafic automobile et mises à disposition des riverains et des piétons. Des aménagements éphémères permettent de (faire) découvrir une autre façon d'utiliser l'espace habituellement occupé par les voitures.

Zurich: deux stratégies sectorielles piétons

Présentation de Urs Walter (Dpt des travaux publics de la ville)

Dans la poursuite de la «Mobilitätskultur», déjà exposée dans Rue de l'Avenir (RdA 2/2002 et 4/2003), la ville de Zurich a élaboré 18 stratégies partielles, dont deux consacrées aux piétons:

- La stratégie «Mobilité piétonne» s'appuie sur le rôle très important de la marche dans les déplacements urbains – «la ville vit des piétons» – elle vise à

promouvoir les déplacements à pied et assurer un réseau piéton continu, sûr et attractif. Dans le centre-ville, le potentiel semble plus ou moins atteint¹, l'amélioration de la situation dans les quartiers devient une priorité. Actions prévues: compléments au réseau, mise en valeur des centres de quartier, signalisation, site internet permettant de recueillir souhaits et propositions.

- La stratégie «Personnes à mobilité réduite, personnes âgées, enfants» résulte d'un processus participatif qui a permis à la fois d'intégrer les personnes concernées et donné par exemple l'occasion aux professionnels de tester en vraie grandeur un parcours en chaise roulante. La réduction des obstacles et la sécurité objective et subjective dans les es-

paces publics ont été définis comme des priorités. Le terme de «personne à mobilité réduite» recouvre toutes sortes de situations où tout un chacun peut se retrouver «handicapé» dans ses déplacements: si on y inclut les personnes accidentées et celles manipulant des poussettes, la ville a calculé que sur les 365 000 habitants, 70 000 (20% env.) sont plus ou moins restreintes dans leur mobilité...

A noter: en 2005, la conférence internationale Walk 21 aura lieu à Zurich. Diverses actions sont prévues dans ce cadre.

Site: www.mobilitaetskultur.ch (en allemand uniquement). ■

Des ateliers pour associer toutes les personnes concernées...



Source: Tiefbauamt Stadt Zürich

¹ 43% des déplacements à pied, 7% à vélo, 50% en transport motorisé (collectif et individuel confondus).

Zones de rencontre: expérience bernoise

Interview de Paul Loosli (Office de la circulation routière et de la navigation / Strassenverkehr und Schifffahrt du canton de Berne)

Le représentant du canton pour l'expérience-pilote de Burgdorf, qui a aussi suivi les Begegnungsstrassen bernoises (RdA 3/2000) a rappelé les grandes étapes de la modération par zones et le processus qui a conduit à l'expérimentation de la Flanierzone, de souligner l'importance déterminante de la vitesse de circulation pour la sécurité des usagers et de tirer quelques conclusions de l'expérience bernoise en la matière.

Comblant un manque

Alors qu'il y avait une centaine de zones 30 dans le canton de Berne en 1994 (cinq ans après l'entrée en vigueur de la loi), la rue résidentielle, avec des exigences très lourdes et restrictives, s'est révélée «un flop». L'introduction de la zone de rencontre (rue résidentielle renouvelée) a permis de combler un manque dans la législation, avec une mesure permettant de donner la priorité aux piétons, sans interdire le trafic motorisé. Pour l'essai à Burgdorf, le canton avait choisi de «ne pas dire non à une solution qui paraissait intéressante», même si elle était à l'époque illégale et a été parfois fortement (voire violemment) contestée.

Aujourd'hui le secteur de la zone de rencontre à Burgdorf a été progressivement complètement réaménagé, contrairement à l'idée de départ – innovante – qui était de réaliser peu d'aménagements et de s'appuyer surtout sur les mesures de sensibilisation.

«Contrôle de qualité»

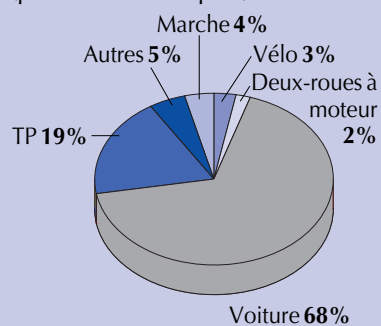
Le canton de Berne accorde une grande importance au suivi des zones et au «contrôle de qualité». Une campagne de mesures de vitesses est exigée après six mois déjà (une année dans la législation suisse). Des vitesses V85 de 40-45 km/h dans les zones 30, et de 28 km/h dans les zones de rencontre, même si elles constituent déjà un abaissement significatif, sont jugées encore trop élevées.

Le canton se montre aussi réticent à l'idée d'intégrer une route principale dans une zone de rencontre, évoquant là aussi le contrôle de qualité et le problème des poids lourds, tout en admettant que cer-

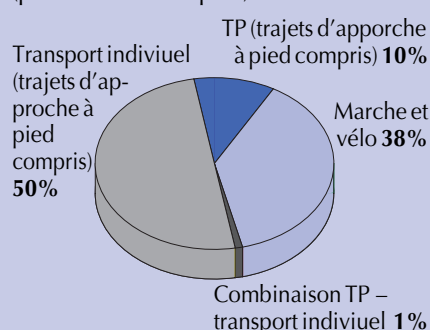
L'importance des déplacements à pied et à vélo est sous-estimée

La perception qu'on a de la mobilité souffre d'une déformation engendrée par une approche centrée sur les distances, qui marginalise forcément les modes non motorisés. Selon que l'on considère les kilomètres parcourus ou les déplacements (trajet permettant d'atteindre une destination), l'image est très différente:

Parts modales selon les km parcourus (par jour) (pers. de 10 ans et plus)



Parts modales selon le nombre de déplacements (pers. de 10 ans et plus)



Les déplacements à pied et à vélo tendent à diminuer, mais la part qu'ils représentent est aussi largement sous-estimée:

- la marche est le mode de déplacement principal d'une part de la population qui se situe entre 1/4 et 1/3 selon les contextes urbains, si on prend en compte les pratiques de déplacement recensées des enfants, des personnes âgées et des actifs;
- le microrecensement sur les transports de 1994 a montré que 38% des déplacements s'effectuent uniquement à pied – surtout – ou à vélo¹;
- en Suisse, 20% de tous les ménages n'ont pas de voiture (RFP 2000) Dans les villes, ce chiffre est plus élevé – par ex. 27% à Genève, 39% à Lausanne, 45% à Zurich, 47% à Berne, 54% à Bâle – en zone rurale il est de 17%;
- selon le microrecensement sur les transports 2000, 46% des étapes² sont parcourues à pied ou à vélo;
- concernant les achats quotidiens, 60% des personnes les effectuent habituellement en se déplaçant à pied ou à vélo³, selon le microrecensement 1994 (et même 10% pour les gros achats).

¹ On ne dispose pas des mêmes données dans le microrecensement 2000 (ODT-OFS 2001), dont l'analyse est centrée sur les étapes et non sur les déplacements.

² Partie d'un déplacement parcourue avec un même mode.

³ La part varie peu selon le contexte considéré: grandes villes, villes petites et moyennes ou campagne.

taines routes, aujourd'hui incluses dans des zones de rencontre, présentent des volumes de trafic importants (voir p.ex. place Centrale à Bienne).

Un cadre légal que les pratiques pourraient, là aussi, faire évoluer... ■

Bienne, place Centrale: zone de rencontre et trafic important (10-12000 v/j), pas incompatible...

Source: Direction des travaux publics de la ville de Bienne



Qui s'occupe des piétons ?

Milieux associatifs

Quelques participants à la journée Rue de l'Avenir 2003 se sont étonnés de l'existence d'une association concernant les piétons. Si naturelle, la marche, et pourtant...

L'association Mobilité piétonne (MP), partenaire de Rue de l'Avenir, est la seule association à l'échelle nationale qui se consacre entièrement à la question des piétons; elle a été fondée en 1975 sous le nom d'Association pour les droits des piétons (ADP).

L'ADP/MP s'est consacrée d'abord à l'initiative pour l'article 47quater de la Constitution (désormais art. 88) – article sur les chemins et sentiers pédestres –, ainsi qu'à la mise sur pied de la loi d'application: la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et chemins de randonnée pédestre (LCPR) et son ordonnance d'application, entrées en vigueur en 1987, lesquelles sont aujourd'hui encore les principales bases légales fondant une action en faveur des piétons.

Mobilité piétonne a progressivement développé un savoir-faire reconnu par les autorités et les cercles de spécialistes, et a notamment été sollicitée en tant qu'expert pour la préparation du Plan directeur de la mobilité douce. L'association est aussi une organisation spécialisée reconnue par la Confédération et les cantons pour l'application de la LCPR. Elle développe des actions dans plusieurs domaines: juridique, politique, recherche, planification, information et communication.

Mobilité piétonne est relayée en Suisse romande par Rue de l'Avenir, et au Tessin

par le Gruppo per la moderazione del traffico Svizzera italiana (GMT-SI).

Sites: www.mobilitepietonne.ch (voir autres liens sur le site); www.rue-avenir.ch; www.tinet.ch/GMT/.

Au niveau du Parlement

Le groupe parlementaire piétons, constitué à l'instigation de Mobilité piétonne et qui avait notamment soutenu le postulat Aeschbacher (voir p.4), a fusionné avec le groupe vélos. Le «groupe parlementaire locomotion douce» regroupe une trentaine de parlementaires sensibilisé-e-s à ces questions. Il est soutenu par Mobilité piétonne et la CI Vélo Suisse, qui en assurent conjointement le secrétariat.

Confédération, cantons, communes

Au niveau de la Confédération, c'est le Domaine de la mobilité douce (Bereich Langsamverkehr), rattaché à l'Office fédéral des routes, qui traite ces questions. Son champ de compétences est principalement défini par la LCPR (et la Loi sur la protection de la nature, pour les chemins historiques), avec une action qui s'adresse prioritairement aux cantons.

Aux niveaux cantonal et communal, les réponses au questionnaire envoyé préalablement au colloque du 29 avril montrent que les questions relatives aux piétons sont généralement traitées par les services d'aménagement du territoire/d'urbanisme ou de transports/circulation (à part égale); quelques cantons et communes ont créé une structure ad hoc ou nommé un responsable «mobilité douce», éventuellement spécifiquement de la question des piétons (plutôt dans les villes). ■

Campagne «Zèbre jaune»: comportement aux passages pour piétons

Avec le soutien de divers sponsors et en collaboration avec le TCS, Mobilité piétonne a lancé, le 7 avril 2004 lors de la Journée mondiale de la Santé de l'OMS, une vaste campagne pour améliorer la sécurité sur les passages piétons (passages zébrés). La campagne s'adresse aussi bien aux automobilistes qu'aux piétons par des recommandations. Le

matériel de la campagne Zèbre jaune (voir brochure encartée dans ce numéro) est à disposition des communes et des particuliers pour des actions.

Renseignements, commandes de matériel (affiches format mondial, brochures, autocollants): www.zebrejaune.ch.



Groupements représentés

- **Mobilité piétonne**
Association suisse des piétons
 - **ATE**
Association transports et environnement
 - **«La Rue»**
Groupe de travail de l'EPFL
 - **Pro Juventute**
 - **Pro Senectute**
Association des Familles des Victimes de la Route
 - Société d'Art Public
 - Equiterre
- «Rue de l'Avenir» est aussi l'organe des membres romands de Mobilité piétonne

Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat Rue de l'Avenir et Mobilité piétonne
Marie-Claire Pétremand
2322 Le Crêt-du-Loche
☎ et fax 032/724 32 82
rue.avenir@imaginer.ch, www.rue-avenir.ch
CCP: 20-7856-6

Président

Serge BEUCHAT
77, route de Fontenais
2900 Porrentruy
☎ 032/465 81 81, fax 032/465 81 82
sergebeuchat@rwb.ch

Vice-Président

Alain ROUILLER
ATE-18, rue Montbrillant
1201 Genève
☎ 022/777 10 02
alain.rouiller@ate.ch

Centre de documentation CEDEC-EPFL

Dominique von der MÜHLL
EPFL-INTER/LADYT
Bâtiment polyvalent
1015 Lausanne
☎ 021/693 42 07, fax 021/693 38 40
dominique.vondermuehl@epfl.ch

Conseillers régionaux

Genève
Alain ROUILLER, (voir plus haut)

Fribourg

Philippe VORLET
Route de la Vignettaz 32
1700 Fribourg
☎ 026/424 93 78, info@vorlet.ch

Jura et Jura bernois

Roland BROQUET
77, route de Fontenais
2900 Porrentruy
☎ 032/465 81 89, fax 032/465 81 82
rolandbroquet@rwb.ch

Neuchâtel

Yolande NORTH
2, ch. de Fresens
2024 St-Aubin-Sauges
☎ et fax 032/835 10 19, yolande.north@bluewin.ch

Valais

Pierre-François SCHMID
10, rue du Rhône
1950 Sion
☎ 027/322 94 64, fax 027/322 91 49
pf.schmid@transportplan.ch

Vaud

Jean-Bernard BOSCHUNG
14, chemin des Petits Esserts
1053 Cugy
☎ 021/731 56 72, fax 021/731 56 74, cugy@rwb.ch
Dominique von der MÜHLL (voir plus haut)

Maquette, mise en page

devisu.ch