

# Rue de l'Avenir



*La ville de Thonon  
a instauré une cohabitation  
piétonne et cycliste étonnante  
sur les quais de l'Aar.*

## Piétons et projets d'agglomération

Compte rendu de la journée "A pied dans l'agglomération" du 13 juin 2006 à Thonon

# Editorial

## Les projets d'agglomération: un levier en faveur des piétons ?

La journée «A pied dans l'agglomération» du 13 juin 2006 a permis de prendre la température des projets d'agglomération. Un constat s'impose: la mobilité douce en général, et la mobilité piétonne en particulier font (encore) figure de parent pauvre dans toute une partie de ces projets, surtout en Suisse romande (voir pages 7-8).

Si le principe de l'intégration de la mobilité douce semble plus ou moins faire son chemin en théorie, dans la pratique il peine à se concrétiser. Les obstacles sont divers, et parfois contradictoires.

- Alors même qu'on reconnaît la mobilité douce – et notamment la marche – comme un des éléments-clés d'une mobilité plus durable, les projets dans ce domaine semblent toujours devoir céder la priorité aux grands projets (de transport public, mais le plus souvent routiers).
- Les mesures en faveur des piétons et des cyclistes ne peuvent pas être présentées comme telles – «trop bon marché» – pourtant les finances sont limitées, et la Confédération annonce déjà que les demandes des cantons sont largement supérieures aux subventions possibles.
- Les projets en faveur des piétons souffrent d'un handicap d'échelle, de taille, et sans doute d'image. Pour les autorités, il est peut-être plus aisé de présenter et d'expliquer un grand projet de construc-



Place de la gare de Thône réaménagée (voir aussi page 6).

tion que des mesures dispersées et peu spectaculaires en faveur des piétons.

- Les responsables en charge des projets d'agglomération semblent aussi mal armés pour aborder la question des piétons à cette échelle. Quand il est traité, le volet mobilité douce recouvre surtout voire exclusivement la question des cyclistes: celle des piétons est renvoyée à l'échelle locale et aux bons soins des communes.
- A l'échelle de l'agglomération aussi tout déplacement commence par un déplacement à pied: l'aménagement des réseaux piétons, l'accessibilité au réseau des transports publics, la valorisation de structures de transbordement sont des tâches primordiales, que les communes ne peuvent gérer

que partiellement, et pour lesquelles l'agglomération peut jouer un rôle d'impulsion et de coordination. Pourquoi ne pas mettre en route des projets pilotes en la matière ?

L'exploitation du potentiel de la mobilité douce nécessite en amont que se développe un véritable intérêt de la part des acteurs impliqués, une conviction, qui semble pour le moment manquer. De celle qui faisait dire à Mme Wiedmer-Dozio, en marge du Plan piétons de Genève: «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».

Rue de l'Avenir

### Echanges au bord de l'Aar

En collaboration avec Rue de l'Avenir pour la Suisse romande, Mobilité piétonne (Association suisse des piétons) organisait le 13 juin dernier à Thône, sur mandat de l'Office fédéral des routes, la troisième édition de la journée «réseaux piétons».

Cette journée annuelle d'information et d'échange s'adresse en premier lieu aux spécialistes cantonaux et communaux pour la planification des réseaux piétons; elle est désormais aussi ouverte à des bureaux privés spécialisés et d'autres personnes intéressées.

Environ 70 personnes ont suivi les exposés des divers experts présents. Trois ateliers ont permis des échanges entre représentants des différentes régions. Une excursion en ville a permis aux autorités de Thône de commenter quelques aménagements récents, notamment les solutions mises en place pour la coexistence entre piétons, cyclistes et adeptes de planche à roulettes le long des rives de l'Aar (voir couverture).

### Projets d'agglomération et fonds d'infrastructure

Lors de la campagne de votation sur l'initiative Avanti, un consensus s'était dégagé pour dire que le trafic d'agglomération méritait un appui financier. La Confédération a alors proposé que cela se fasse grâce aux «projets d'agglomération». Trente agglomérations suisses ont donc déposé un projet permettant de recevoir 50% d'aide financière, on sait toutefois déjà qu'il n'y aura qu'une quinzaine d'élus.

Pour ce financement, le Parlement a décidé de créer un fonds d'infrastructure de 20,8 milliards de francs sur 20 ans comprenant deux phases: les projets urgents à hauteur de 2,5 milliards de francs – malheureusement sans projets de mobilité douce – et les projets d'agglomération proprement dit pour 3,5 milliards. A ces 6 milliards affectés aux projets d'agglomération (12 milliards au minimum avec la part des cantons), qui comprennent le développement des transports publics et de la mobilité douce, viennent s'ajouter 800 millions pour les régions périphériques et 14 milliards pour les routes. Les recettes proviennent de l'impôt sur les huiles minérales. Les projets urgents comprennent 23 projets individuels dont 18 de transports publics parmi lesquels, pour la Romandie, les projets CEVA, TCMC et TCOB (GE), M2 (VD) et le pont de la Poya (FR).

En ce qui concerne le trafic d'agglomération, la structure financière du fonds d'infrastructure se compose de deux parties: 50% du projet au maximum provient de la Confédération et 50% ou plus des cantons. Autrement dit, pour bénéficier du financement fédéral les agglomérations doivent apporter 50% du financement au minimum, voire plus, et déposer un projet qui réponde à un certain nombre de critères: ces plans doivent notamment comporter un volet «mobilité douce» et avoir engagé un processus consultatif.

Le débat politique a été long et difficile, l'équilibre entre les partisans de la route et ceux de l'écomobilité délicat. Finalement le compromis proposé a été ratifié à l'unanimité par le Conseil des États et à la majorité par le Conseil national, malgré un combat d'arrière-garde des milieux de l'automobile emmenés pas le TCS et relayé par l'UDC.

Alain Rouiller

# Des exigences de base pour les piétons

**Selon les prévisions, le trafic va encore augmenter dans les agglomérations, tandis que l'espace disponible rétrécit comme peau de chagrin. Pour résoudre ces problèmes, la mobilité douce devrait gagner en importance. Dans ce sens l'OFROU reste déterminé à exiger des projets bien définis concernant la mobilité douce - dont les déplacements à pied, encore souvent négligés.**

Les cantons et les agglomérations ne sont plus en mesure de résoudre seuls leurs problèmes de transport. Des solutions durables de maîtrise de trafic sont d'un intérêt majeur pour la société et l'économie à l'échelle de l'ensemble du pays, raison pour laquelle la Confédération souhaite participer financièrement aux infrastructures de transport dans les agglomérations.

Ces dernières se sont déjà attelées à de tels projets, même si ceux-ci n'ont pas encore de base juridique définitive. Les règles du jeu sont en discussion. Cette souplesse devrait encourager les différents acteurs à chercher des solutions adaptées.

Le Parlement, en votant le fonds d'infrastructure, traite le trafic comme un « système complet » comprenant les transports publics, le trafic motorisé individuel et la mobilité douce (selon le principe des trois piliers du Plan directeur de la mobilité douce).

## Les exigences de base

Pour pouvoir obtenir une enveloppe financière, les projets doivent répondre à des conditions de base. Si la première version ne les remplit pas toutes, les responsables des agglomérations ont la possibilité d'y apporter les améliorations nécessaires dans un second temps. Cependant la Confédé-

ration insistera sur cette exigence de base: un projet sans volet « mobilité douce » (dont les déplacements à pied) ne sera pas subventionné.

La Confédération exige par ailleurs une démarche participative et la désignation d'une entité responsable. Celle-ci doit fournir une analyse de l'état actuel et de l'état futur précisant les impacts attendus des mesures, leur coût ainsi que les priorités dans la mise en oeuvre.

Il est indispensable de réunir certaines données de base: répartition modale (avec la part des déplacements à pied et à vélo), chiffres concernant les piétons et les cyclistes accidentés, points problématiques du réseau. Sur cette base, on définira les objectifs à atteindre concernant la mobilité douce.

De manière générale, il s'agit d'améliorer l'accessibilité à pied et à vélo (ou autres modes doux), notamment dans le cadre de grands projets générateurs de trafic et de pôles stratégiques de développement.

## Penser «réseau» et «paquets»

La Confédération exige la planification d'un réseau piéton. Trop souvent, on parle de mobilité douce, mais les projets concrets se concentrent sur les cyclistes et oublient les piétons. Les grands projets (p.ex. stations vélos, passerelles ou passages sous

voies piétons-vélos) peuvent être traités en soi. Les plus petits projets devraient être intégrés à des « paquets de mesures » pour pouvoir atteindre la taille critique nécessaire à la demande de financement.

Il faudrait agir selon des critères appropriés, p.ex. densifier le réseau piéton et compléter les maillons manquants, compléter et améliorer les traversées avec refuges et bastions, réduire l'effet de coupure des rues à fort trafic.

Par ailleurs, pour pouvoir être pris en compte dans un projet d'agglomération, tout projet de transport public ou de trafic individuel motorisé doit obligatoirement intégrer les dispositions spécifiques à la mobilité douce – ainsi que se conformer à la législation concernant les handicapés.

## Promotion de la mobilité douce au niveau fédéral

Dans le cadre de ces projets, les mesures en faveur de la mobilité douce deviennent un élément contraignant de la planification directrice cantonale : elles doivent être intégrées et coordonnées avec les instruments d'aménagement et acquièrent ainsi force obligatoire. Cela implique une définition claire des responsabilités, de l'organisation, des budgets et des ressources en personnel.

Ces projets contribuent à promouvoir la mobilité douce. Pour la première fois, la législation fédérale la reconnaît comme élément de base du système de transports et lui attribue des subventions.

La Confédération fixe les conditions-cadres obligatoires auxquelles devront se conformer les cantons, les agglomérations et les villes. Ces projets promettent donc des effets positifs pour les piétons, même si cette préoccupation n'est pas encore suffisamment intégrée dans toute une partie de ces concepts.

Mais nous ne sommes qu'au tout début de ce processus, qui pourrait entraîner une meilleure reconnaissance de la mobilité douce.

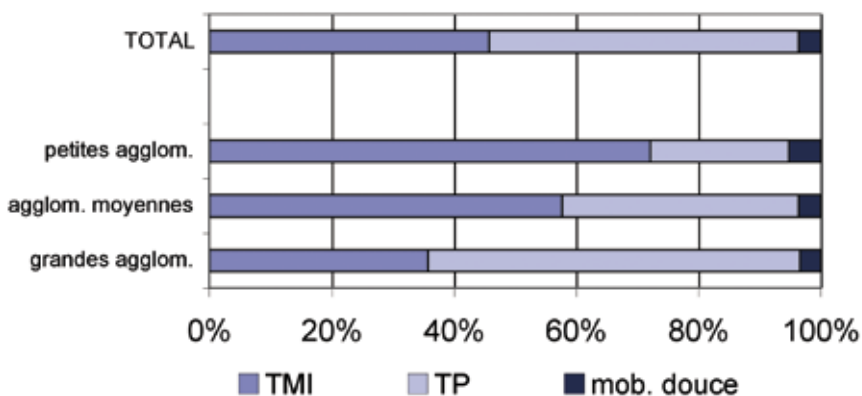
Compte-rendu de la présentation de

**Gottlieb Witzig**

Responsable du secteur mobilité douce à l'OFROU

\*Les exigences de base et les critères d'évaluation se trouvent dans l'« Aide de travail » et le « Manuel d'utilisation » de l'ARE (Office fédéral du développement territorial) sur [www.aren.ch](http://www.aren.ch)

## Investissements selon le mode de transport



*La promotion de la mobilité douce doit être intensifiée pour lui accorder une meilleure place dans les projets d'agglomération.*

# Projets d'agglomération: état des travaux

**La mauvaise coordination entre le développement des localités et l'évolution de la mobilité engendre une augmentation constante du trafic, et des nuisances pour l'environnement. L'encombrement des axes routiers perturbe aussi le fonctionnement des transports publics. Ces problèmes s'avèrent particulièrement aigus dans les agglomérations.**

Dans les quelque 50 agglomérations de Suisse où il y a une nécessité évidente d'agir dans le domaine de l'urbanisation et des transports, une trentaine sont en train d'élaborer des projets. La Confédération propose des subventions par le futur Fonds d'infrastructure: elles seront versées non pas à des projets isolés, mais sur la base de programmes, c'est-à-dire de projets d'agglomération.

## Un plan de mesures intégrées et obligatoires

Le projet d'agglomération est un plan d'action à retravailler périodiquement. Il comprend des mesures coordonnées en matière d'infrastructures, de gestion des moyens de transport et du développement urbain. La responsabilité de ces plans est partagée entre le canton et toutes les communes intéressées.

Ces projets doivent remplir les exigences de base (voir p. 3), et les mesures doivent faire leurs preuves par rapport aux critères d'efficacité (voir encadré).

S'il remplit ces exigences, le projet d'agglomération forme la base de conventions-programmes entre la Confédération et l'entité responsable; ces conventions garantissent le versement de subventions fédérales, ainsi que la réalisation des projets et des mesures au cours de la période définie.

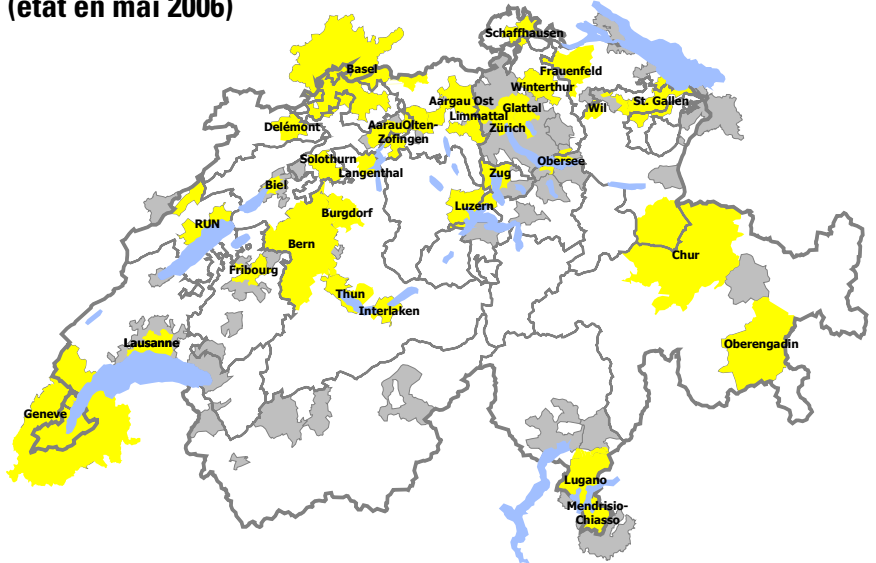
## Approches novatrices mais encore lacunaires

Au travers des projets d'agglomération, les cantons, les villes et les communes développent des approches novatrices pour tenter de maîtriser durablement les problèmes de déplacement par une meilleure coordination entre l'urbanisation et les transports.

Pourtant la plupart des avant-projets présentent encore des lacunes, dans le domaine des mesures d'exploitation («non infrastructurelles») relevant de la gestion de la mobilité, et par rapport à la politique de développement territorial s'agissant de coordonner efficacement urbanisation et transports.

Par ailleurs, les avant-projets n'ont pas encore tous apporté la preuve que l'ensemble des mesures destinées à agir sur la demande auront déployé leurs effets, avant de prévoir de nouvelles infrastructures.

## Les projets d'agglomération en cours (état en mai 2006)



Ces 30 projets touchent près de 80% de la population suisse (ARE).

## Exploiter le potentiel de la mobilité douce

Enfin, toutes les agglomérations ne tirent pas encore pleinement parti du potentiel de la mobilité douce: la majorité des projets d'agglomération comportent des mesures destinées à améliorer le trafic cycliste, mais celles-ci sont souvent considérées comme secondaires. Et plusieurs agglomérations ne présentent aucune mesure concrète pour améliorer le réseau piétonnier.

Il reste aussi à hiérarchiser les mesures, de manière à ce que la Confédération, les cantons et les communes puissent les assumer financièrement sur le long terme. Les «vœux» des cantons dépassent pour le moment largement les possibilités du fonds (voir encadré).

Le potentiel de la mobilité cycliste et piétonne doit être mieux exploité, de même que les possibilités offertes par toutes les mesures à prendre autres que la réalisation de nouvelles infrastructures. Il faudra notamment renforcer en priorité les mesures portant sur le développement territorial pour diminuer le coût des nouvelles infrastructures à long terme.

Compte-rendu de la présentation de  
**Rolf Geiger**  
ARE, Politique d'agglomération

## Mesures complètes et contrôle de qualité

La Confédération exige une planification et des objectifs clairs. Il faudra présenter une évaluation des projets selon des critères d'efficacité précis:

- 1 Amélioration de la qualité des systèmes de transport
- 2 Encouragement de la densification urbaine
- 3 Augmentation de la sécurité du trafic
- 4 Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources
- 5 Coûts d'investissement et d'exploitation supportables

# Renforcer le rôle des piétons

C'est à l'échelle des agglomérations que doit commencer la solution des problèmes de transports. «Mobilité piétonne» a étudié tous les projets d'agglomération déjà disponibles sous l'angle de leur utilité pour les piétons: quelle poids accorde-t-on à ce thème et comment a-t-il été traité ?

Un premier constat: la mobilité douce a littéralement «pris pied» dans les projets d'agglomération, au moins par rapport à la formulation générale des objectifs à atteindre. Elle figure comme «troisième pilier» à côté des TP et du TMI. C'est une banalité, certes, mais jusqu'ici l'intégration des besoins des piétons et des cyclistes dans les plans directeurs et dans les conceptions globales de transport n'allait pas de soi. Souvent, cette problématique était simplement déléguée aux seules communes.

La concrétisation des objectifs visés n'est par contre pas manifeste dans tous les projets d'agglomération. Plusieurs de ces programmes regroupent les piétons avec les cyclistes sous l'étiquette «mobilité douce» et les oublient par la suite. Des améliorations sont donc nécessaires, aussi bien dans l'analyse que dans la planification des mesures.

## Critères d'efficacité

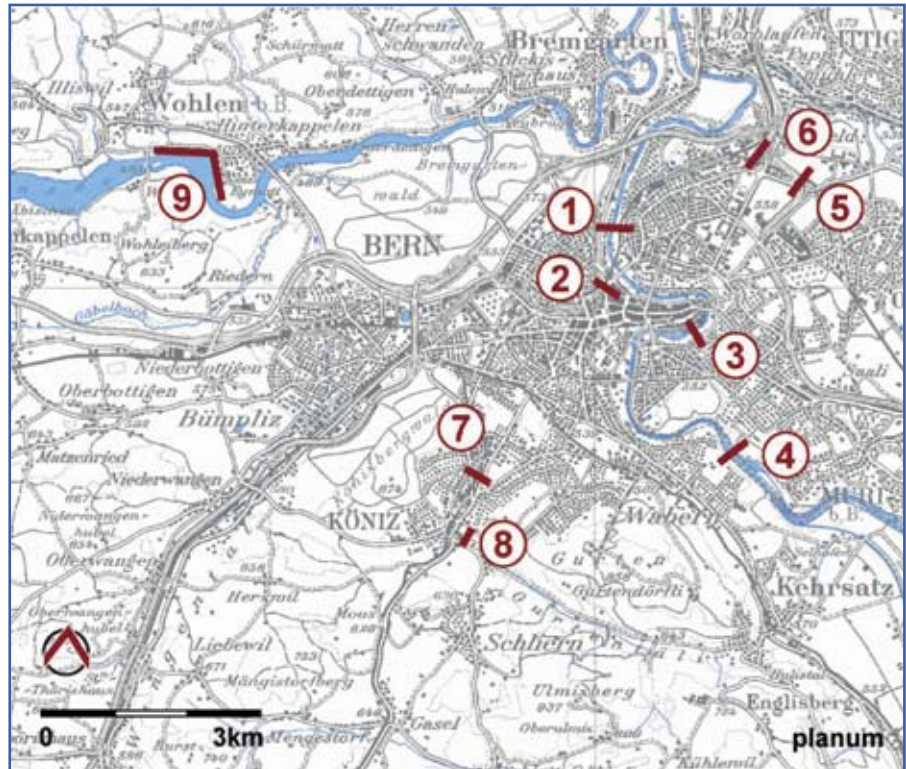
La Confédération a formulé six exigences de base (voir page 3) et cinq critères d'efficacité (voir page 4). Pour mesurer l'efficacité, elle propose 21 indicateurs, dont certains sont importants pour la qualité des déplacements à pied.

Le critère «Amélioration de la qualité des systèmes de transport» est contrôlé au moyen de quatre aspects:

- part des déplacements à pied et à vélo dans l'ensemble des déplacements
- influence des mesures de promotion sur la répartition modale
- sécurisation des points dangereux et des lieux d'accident
- densification du maillage des réseaux piétons et vélos

Sous le titre «Encouragement de la densification urbaine», on veut atteindre une réduction des effets de coupure, à réaliser par exemple par:

- une diminution du volume du TMI en section
- la réduction des détours et des temps d'attente pour les piétons
- la réduction de la longueur des tronçons avec effet de coupure
- une augmentation des surfaces disponibles pour les piétons et les cyclistes



Exemple du projet d'agglomération de Berne: le plan des maillons manquants du réseau piétonnier où des projets d'amélioration seront mis en œuvre. (Source: Planum / canton de Berne)

Le critère «Augmentation de la sécurité du trafic» sera évalué par le biais de la réduction de la fréquence d'accidents, du nombre de tués et de blessés. Enfin, la réduction des atteintes à l'environnement et l'évaluation des coûts concernent aussi le volet «piétons».

## Procéder à une analyse détaillée

Pour l'analyse détaillée, il faudra absolument traiter séparément les déplacements à pied et à vélo. Les éléments obligatoires à fournir concernent la quantité de trafic et sa répartition modale, la qualité du système de transport en termes d'accessibilité, le développement urbain, la sécurité ainsi que les nuisances environnementales. Il s'agit aussi de procéder à une évaluation ciblée des points faibles par rapport au réseau piéton existant.

## Identifier les maillons manquants

La suppression des maillons manquants du réseau piéton peut se réaliser à différents niveaux: cela peut nécessiter dans certains cas des projets à large échelle,

mais souvent il s'agit de petites interventions, comme par exemple la réalisation d'un tronçon de chemin piétonnier le long d'une voie de chemin de fer, ou d'une nouvelle liaison entre deux cheminements existants, le but étant toujours d'arriver à un maillage du réseau piétonnier qui corresponde mieux aux besoins des piétons.

## Repérer les points faibles

Les points faibles les plus courants dans un réseau piétonnier sont des traversées de routes à fort trafic, avec des défauts d'attractivité et de sécurité pour les piétons (à des carrefours ou sur un tronçon de rue). Mais également le long de la chaussée: liaisons peu attractives sur des routes à fort trafic, défauts au niveau urbanistique avec effet de coupure important, trottoirs trop exigus, cheminements sans visibilité suffisante, sans éclairage, constituant des obstacles pour les personnes handicapées ou ressentis comme peu sûrs.

## Renforcer le rôle des piétons – Suite



Thoune: sur la rue et la place de la Gare, 30 km/h, bande polyvalente et zone de traversée libre pour les piétons. Une cohabitation qui fonctionne bien. Mais pourquoi pas une zone de rencontre?

### Évaluer le potentiel d'amélioration

Pour les piétons, les aspects qualitatifs, aussi bien dans les quartiers que le long des routes, ont une importance primordiale. Il ne suffit donc pas d'éradiquer les points faibles : un des objectifs devrait être d'exploiter le potentiel d'amélioration que représentent par exemple des zones piétonnes et des zones de rencontre, pour des nouveaux centres d'attractivité d'un urbanisme de qualité. La généralisation de la limitation à 30 km/h dans les quartiers résidentiels est un atout tant du point de vue de la sécurité que de la qualité de vie et de l'environnement.

### Compléter les bases de données

La logique des projets d'agglomération demande une organisation des projets entre communes avec des budgets de plusieurs millions de francs, il est conseillé de regrouper toutes les mesures qui intéressent la même instance responsable.

En consultant les projets déposés, on constate que bien des communes n'ont pas effectué l'analyse des points faibles, ou seulement de manière partielle. Alors même que beaucoup de communes présentent (et reconnaissent) un important besoin d'agir dans le domaine des déplacements à pied, les données et les plans font défaut. Or il paraît évident qu'en

l'absence de bases de données suffisantes planifier un paquet de mesures sera impossible.

Il faudra donc investir dans des analyses supplémentaires dans le domaine de la mobilité douce pour atteindre un niveau de connaissances et de planification comparable à celui des autres modes de déplacement.

### Miser sur la communication

Les exigences de base requièrent que toutes les mesures (aménagement, offre, demande) soient étudiées pour tous les modes de transport. Dans le domaine de la mobilité piétonne, outre la réalisation des infrastructures «en dur», il ne faut pas perdre de vue l'effet important que peuvent avoir des mesures favorisant l'orientation des piétons ou d'autres mesures «douces».

La signalisation des chemins piétons (par exemple par des systèmes de guidage), peut favoriser l'utilisation du réseau, comme le recours à toutes sortes de formes de communication et d'information: offres attractives, systèmes de gestion de mobilité, renforcement de la mobilité combinée pour influencer la répartition modale.

Ces mesures incitatives servent à maintenir et à renforcer un secteur qui présente déjà aujourd'hui une mobilité compatible avec le développement urbain

### La démarche bernoise, un exemple à suivre

Au cours de la journée, trois ateliers (deux germanophones et un francophone) ont permis un échange d'expériences intéressant. Les présentations dans le cadre de l'atelier romand (voir p. 7-8) ont révélé des lacunes importantes par rapport aux piétons dans les projets d'agglomération présentés. Dans ce sens, la journée a constitué un encouragement aux améliorations.

La présentation des six projets d'agglomération bernoise, et plus spécialement de celui de Thoune, a montré la bonne qualité de ces programmes. L'une de leur spécificité est la grande importance accordée à la démarche participative auprès de la population. Les responsables de ces projets déplorent par contre les budgets trop serrés pour la mise en place des mesures souhaitables en faveur des piétons et des cyclistes.

L'agglomération de Soleure a lancé une campagne d'information qui met l'accent sur la mobilité douce et qui devra aussi servir de base à la collaboration entre les communes.

souhaité. En plus, elles peuvent motiver une part de la population à recourir plus souvent à la marche pour se déplacer.

### Renforcer les contacts

Dans son Manuel et son «Aide de travail», la Confédération ne prescrit pas dans le détail comment exploiter au mieux le potentiel de la mobilité piétonne. Mais les indications définissent assez clairement les mesures souhaitées. L'évaluation intermédiaire que la Confédération a envoyée aux agglomérations donne l'impression que des déclarations floues ne suffiront pas pour satisfaire les instances fédérales. Mobilité piétonne est donc assez optimiste quant au fait que l'on exigera des mesures très concrètes.

Jusqu'au moment du versement des premières subventions, il va s'écouler quelques années. Ce laps de temps devrait être exploité de façon intelligente. En collaboration avec la Confédération, Mobilité piétonne va intensifier ses relations avec les villes et les communes et utiliser toutes les opportunités d'influencer les projets dans la direction voulue : développer des solutions de qualité en faveur des piétons, et de la mobilité douce en général.

Compte-rendu de la présentation de

**Thomas Schweizer**

Directeur de Mobilité piétonne

# Projets romands: encore du pain sur la planche

**La comparaison des projets de Genève, Lausanne-Morges, Fribourg et Delémont révèle la diversité des approches possibles (les agglomérations de Neuchâtel et du Valais n'étaient pas présentes). La présentation des (avant)-projets déjà disponibles a montré que la question des piétons est encore le maillon faible de ces projets.**

Virginie Kauffmann, chargée des projets d'agglomération à l'ATE Suisse, dispose d'une bonne vue d'ensemble des projets en cours. Elle constate une différence dans l'importance accordée au volet «mobilité douce» entre la Suisse alémanique et romande, qui se traduit notamment par les chiffres articulés: ainsi, Lausanne-Morges demanderait 15 millions de francs de subventions et Zurich 135 millions pour les mesures dans ce domaine. En principe, le financement pourrait osciller entre 10% et le maximum défini de 50%. Les attentes varient là aussi: Lausanne-Morges espérerait 50% de financement fédéral pour ce volet, tandis que Lucerne attend de façon prudente une participation aux coûts de 8%.

## Quelques réflexions

Dans la planification en faveur de la mobilité douce, les aspects suivants devraient être pris en compte:

- Il faudra imputer les coûts au projet qui les engendre. Ainsi, on ne mettra pas un trottoir ou une traversée dans le budget «piétons» mais dans celui de tronçon routier à aménager.
- L'aménagement de territoire est d'une importance primordiale. La dispersion de l'habitat dans des zones de villas rend plus difficile la planification en faveur des piétons.
- Les demandes concernant les déplacements à pied et à vélo risquent d'être pénalisées parce que les piétons et les cyclistes nécessitent paradoxalement trop peu de moyens... A côté des grands projets routiers ou aux infrastructures de transports publics, ils passent facilement aux oubliettes ou sont délégués à l'instance suivante. Il ne faut donc pas hésiter à utiliser les projets d'agglomération comme levier pour obtenir des mesures en faveur des piétons. Les demandes en la matière peuvent (doivent) être regroupées en paquets pour atteindre une taille critique financière suffisante.
- Il serait utile d'intégrer les éléments de planification déjà existants: ainsi, les plans piétons des communes pourraient constituer la partie piétonne du projet d'agglomération.
- Même après la mise en consultation de l'avant-projet, la démarche participative pourrait et devrait continuer après

le dépôt du projet, comme le précise une note de l'ARE concernant le projet Lausanne-Morges.

- Un projet, répétons-le, ne peut être accepté que s'il comporte un volet «mobilité douce». Par ailleurs les projets «piétons» et «vélos» devraient en principe être dissociés pour tenir compte de la différence d'échelle.

Dans la mesure du possible, Rue de l'Avenir assurera un suivi de cette journée par rapport à la question de la prise en compte de la mobilité douce dans les projets d'agglomération.

## FRIBOURG: les piétons encore absents des réflexions

Fribourg présente un projet d'agglomération qui reprend en gros les lignes du projet général de la CUTAF (Communauté de transports de l'agglomération fribourgeoise). Celle-ci se concentre sur des grands projets routiers – surtout l'axe de délestage du pont de la Poya qui figure dans la liste des projets urgents avec un financement séparé par le fonds d'urgence – ainsi que sur le développement des transports publics. Ce projet général délègue la responsabilité pour la modération de trafic et la mobilité douce aux seules communes.

Suite aux remarques des responsables de la Confédération concernant l'absence de la mobilité douce de l'avant-projet d'agglomération, le directeur de la CUTAF, Hubert Dafflon, souligne aujourd'hui l'erreur d'avoir laissé de côté le potentiel de la mobilité douce. Des contacts sont donc pris pour intégrer ProVélo dans les travaux, mais pour les piétons, rien n'a été entrepris jusqu'ici «faute d'interlocuteurs spécialisés», selon le responsable du projet. Le plan directeur régional des transports annoncé pour la fin de l'année 2006 définira certes les principes à suivre mais ne contiendra pas de mesures concrètes par rapport à la mobilité douce. Mais l'idée fait son chemin.

Projet d'agglomération: voir sous "Documentation générale" sur [www.agglo-fr.ch](http://www.agglo-fr.ch)

## GENÈVE: vue très large, mais sans les piétons

Genève est en train d'établir un projet d'agglomération qui dépasse largement les frontières... de la Suisse. Le périmètre englobe en fait les districts vaudois avoisinants et

les départements français. Pour cette collaboration, une structure d'organisation très complexe est en train d'être établie. Cela a amené du retard dans l'élaboration du projet d'agglomération lui-même qui veut passer par le stade de diagnostic à l'élaboration de scénarios possibles, et, parallèlement, au développement d'idées de projets.

Parmi les projets urgents à financer par la Confédération, le projet du rail transfrontalier CEVA figure en bonne place. Pour les autres mesures, le projet franco-valdo-genevois devra encore inventer des mesures pour les piétons et les cyclistes, car le volet mobilité douce fait totalement défaut à l'heure actuelle. Mais Genève est l'exemple d'une agglomération où des données de base et des projets existent au niveau communal et cantonal; le projet d'agglomération pourrait donc intégrer et compléter ces travaux.

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois: <http://www.projet-agglo.org>

## LAUSANNE-MORGES: des améliorations en cours

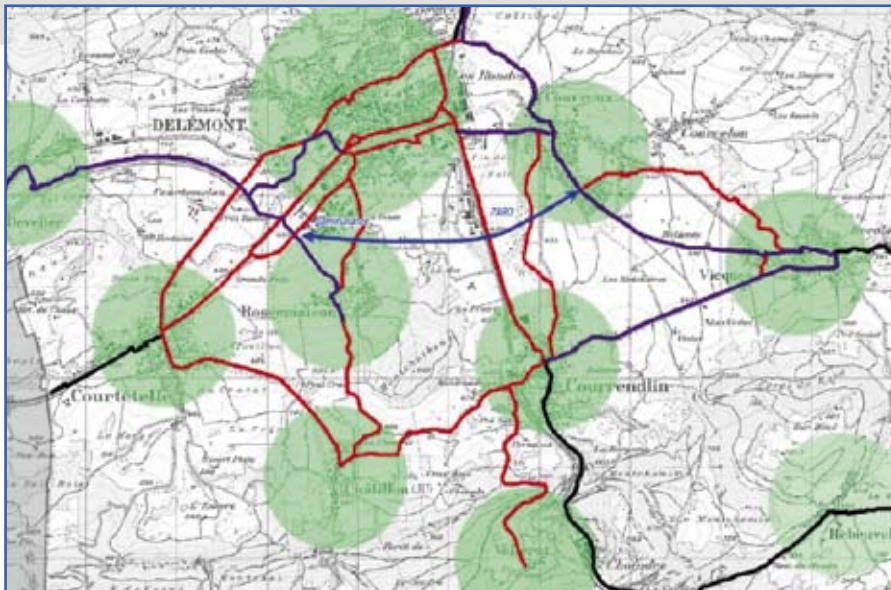
L'agglomération Lausanne-Morges est bien avancée avec un projet complexe – à la fois ambitieux et réaliste, et qui était bien accueilli par les spécialistes en urbanisme. Ce projet doit notamment gérer le développement d'une région qui évolue rapidement et trouver une solution pour la ville de Morges, fortement pénalisée par l'effet de coupure de l'autoroute.

Le projet déjà présenté contient un volet «mobilité douce». Celui-ci reprend pour le moment le schéma directeur de l'Ouest-lausannois, dont la démarche devrait être reprise pour les autres secteurs. Une carte générale représente les maillons faibles du réseau à développer. La stratégie choisie consiste à effectuer des études par étapes. Pour la mobilité douce, les problèmes d'échelle sont résolus par le découpage du périmètre de l'agglomération en cinq secteurs.

Dans une première étape, des mesures urgentes à prendre sont identifiées comme par exemple celle de la traversée de la gare de Renens. La démarche de consultation publique effectuée en automne 2005 a relevé des faiblesses qui concernent également la mobilité piétonne et que les responsables du projet veulent améliorer.

Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM): <http://www.agglo-lausanne-morges.ch>

## Projets romands – Suite



Delémont: extrait du catalogue de mesures «mobilité douce»: jalonnement et aménagement sur les axes rouges et violets, mesures de maillage fin des cheminements dans les zones en vert (Source: Agglomération de Delémont - Transports et territoire. Rapport de 1ère phase, novembre 2004).

### DELEMONT: une démarche presque aboutie

Le projet d'agglomération est déjà relativement complet et il intègre également la mobilité douce. Il paraît donc dans sa systématique le plus avancé des projets romands. Le projet de Delémont reprend exactement la structure de présentation (analyse, critères d'évaluation) requise par la Confédération. Seul élément qui ne correspond pas aux recommandations fédérales: les mesures pour les cyclistes et les piétons ne sont pas présentées séparément mais les auteurs sont bien conscients de leur diversité en parlant de «modes doux» et de «mobilités douces».

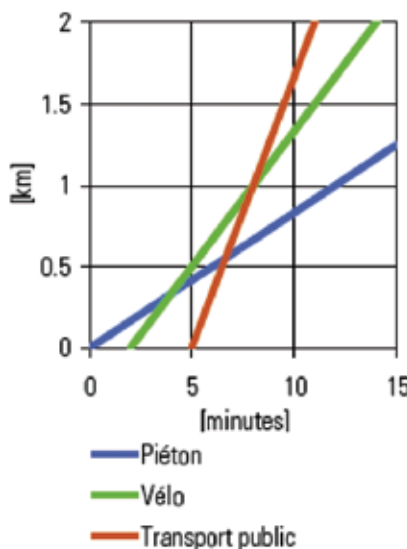
### Priorité aux modes doux

Le rapport explique: «La taille modeste des localités composant l'agglomération ainsi que la part élevée (> 60%) des habitants de Delémont travaillant dans la commune, permet de miser sur les modes doux (marche, vélo) pour une grande partie des déplacements.

A cet effet, il s'agit de revaloriser ces modes en leur donnant une priorité claire au niveau des aménagements de voiries.

Dans la mesure où, en général, les voiries locales ont aujourd'hui un caractère essentiellement "routier", leur mise en adéquation pour un usage prioritairement adapté aux piétons et cyclistes représentera un effort de longue haleine et des investissements non négligeables.»

### Temps de parcours: avantage des modes doux en milieu urbain



Calcul du temps de parcours des différents modes sur des courtes distances: l'attrait relatif des modes doux en milieu urbain est évident pour les déplacements de moins d'un kilomètre. Source: projet d'agglomération, modes doux, p. 30 Delémont).

#### Rue de l'Avenir 3 / 2006

Compte rendu: Christa Mutter  
Photos: A. Rouiller – A. Bernhardsgrütter

Rue de l'Avenir est un groupe de travail romand indépendant.

#### Ses objectifs:

- promouvoir l'écomobilité (la marche, le vélo et les transports publics)
- améliorer la sécurité des déplacements, en particulier des enfants et des personnes âgées et/ou handicapées
- soutenir un urbanisme de proximité à l'échelle du piéton.

#### Ses moyens d'action:

- l'information auprès des habitants, des responsables communaux et des professionnels des aménagements urbains
- les conseils techniques et juridiques
- le bulletin trimestriel
- la journée d'étude annuelle.

Informations détaillées sur le site:

[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.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**
  - **PROVELO Suisse**  
Association pour les intérêts des cyclistes
  - 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](mailto:rue.avenir@imaginer.ch), [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)  
CCP: 20 – 7856 – 6

#### Président

Serge BEUCHAT  
© 032/465 81 81 · [sergebeuchat@bluewin.ch](mailto:sergebeuchat@bluewin.ch)

#### Vice-Président

Alain ROUILLER  
© 022/777 10 02 · [alain.rouiller@ate.ch](mailto:alain.rouiller@ate.ch)

#### Centre de documentation CEDEC-/EPFL

Dominique von der MÜHLL  
© 021/693 42 07 · [dominique.vondermuehl@epfl.ch](mailto:dominique.vondermuehl@epfl.ch)  
<http://cedec.epfl.ch>

#### Conseillers régionaux

Genève  
Alain ROUILLER, (voir plus haut)

Jura et Jura bernois  
Roland BROQUET  
© 032/465 81 89 · [rolandbroquet@rwb.ch](mailto:rolandbroquet@rwb.ch)

Neuchâtel  
Yolande NORTH  
© et fax 032/835 10 19 · [yolande.north@bluewin.ch](mailto:yolande.north@bluewin.ch)

Valais et Fribourg  
Pierre-François SCHMID  
© 027/322 94 64 · [pf.schmid@transportplan.ch](mailto:pf.schmid@transportplan.ch)

#### Vaud

Dominique von der MÜHLL  
© 021/693 42 07 · [dominique.vondermuehl@epfl.ch](mailto:dominique.vondermuehl@epfl.ch)  
<http://cedec.epfl.ch>