

Rue de l'Avenir

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)
Paraît 4 fois par année, 16^e année, 2/99



JAB 2002 Neuchâtel

Il est temps de s'occuper d'aménagement du territoire

*Un après-midi sur la place
du centre commercial de Bussigny*



Nous revenons dans ce numéro sur la question du développement urbain, et en particulier sur celui des périphéries des villes. Celles-ci se développent à grande allure, selon le modèle américain. Si les associations et les habitants ne s'occupent pas de cette question, ce développement continuera de plus belle.

Le développement urbain doit s'articuler sur le réseau des transports publics

Mais que viennent donc faire ces articles traitant d'aménagement du territoire dans le bulletin d'un groupe qui s'occupe de modération du trafic? C'est tout simplement parce que le type d'urbanisation joue un rôle déterminant quant à la façon dont les gens se déplacent quotidiennement.



La place du centre commercial de Bussigny est un important pôle de sociabilité. Selon l'enquête de l'IREC, 41% des clients interrogés à la sortie de la Migros y rencontrent très souvent ou souvent des connaissances lorsqu'ils font leurs achats. Et ceux-ci sont fréquents: 78% des répondants se rendent au moins un jour sur deux dans ce commerce.

L'urbanisation de plus en plus dispersée à laquelle on assiste éloigne les lieux les uns des autres, en rendant les habitants de la périphérie de plus en plus dépendants de la voiture. Le trafic automobile augmente sans cesse et de moins en moins de trajets quotidiens peuvent se faire par un mode écomobile (à pied, à vélo ou par transport public). La dispersion urbaine a des

effets négatifs: augmentation du bruit et de la pollution de l'air, pénalisation accrue de ceux qui ne disposent pas d'une voiture, gaspillage de sol, disparition de paysages proches de la nature, découpage de biotopes, etc.

Mobilité pour tous

En Suisse, 38% de la population en âge de conduire - et

50% des femmes - ne disposent pas d'une voiture, sans compter la population de moins de 18 ans et les étrangers ne parlant pas l'une des 3 langues nationales (SET, 1996). Notamment les enfants deviennent fortement dépendants des adultes qui les véhiculent. Il faut aussi se poser la question de savoir comment les personnes âgées de la périphérie pourront main-

tenir leur autonomie le jour où elles devront renoncer à la voiture. Aujourd'hui, la majorité des personnes âgées vit en ville mais, dès l'an 2000, la majorité se trouvera dans le premier cercle des banlieues, puis, dès 2010, dans la périphérie des agglomérations caractérisée par les grandes distances aux équipements et aux services et par une faible présence de personnes d'au-

tes générations (Key, Wüest, Gabathuler, 1993).

Forte volonté politique pour infléchir la tendance

Sans l'expression d'une pression venant de la base, la tendance à la dispersion urbaine s'accroît. Or, l'aménagement du territoire n'est actuellement pas un thème de discussion; la presse, les associations et les partis ne s'y intéressent guère.

Le domaine, ses enjeux, son cadre juridique, sont en effet mal connus et les gens ne perçoivent pas le lien, pourtant très réel, entre l'aménagement du territoire et leur vie quotidienne. Par ses articles, le CCR voudrait contribuer à combler cette lacune et donner envie d'agir.

Les pouvoirs publics ont reconnu la nécessité d'agir

Dès les années cinquante, la population et les pouvoirs publics ont réagi au tour inquiétant que prenait alors le développement urbain. En 1969, le nouvel article 22 quater de la Constitution fédérale reconnaît la nécessité de légiférer en matière d'aménagement du territoire, notamment en vue «d'assurer une utilisation judicieuse du sol.»

Un rapport sans effet

En 1973, le rapport CK-73¹ constate que «la tendance actuelle va manifestement à l'encontre des objectifs principaux de l'aménagement national du territoire. (...) Le rayon des agglomérations augmente de plus en plus. Les distances croissantes provoquent des besoins considérables en transports qui, dans la plupart des cas, ne peuvent être satisfaits que par des moyens individuels.» (ORI, 1973). Dans le même rapport, l'ORI présente différents scénarios de développement, dont celui de la «décentralisation concentrée». La loi qui a fait suite prévoyait d'affiner ce scénario pour en faire une conception directrice nationale et

d'autres dispositions assez contraignantes devaient permettre d'atteindre les buts du scénario. Mais la loi de 1974 a été rejetée par un vote populaire en 1976 suite à un référendum lancé par les milieux économiques et la nouvelle LAT de 1979 accorde beaucoup moins de poids à l'aménagement du territoire.

Les grandes lignes de l'organisation du territoire suisse

Ce rapport (Conseil fédéral, 1996), élaboré par l'OFAL (Office fédéral de l'aménagement du territoire) sur mandat du Conseil fédéral et mis en consultation auprès des cantons, a été adopté par le Conseil fédéral en 1996. On y retrouve les préoccupations de la CK-73, mises à jour: «Laisser se développer les tendances qui se dessinent conduirait à un gaspillage non maîtrisable des surfaces et à une dégradation des paysages. Si l'on y ajoute les conséquences de la dispersion de l'urbanisation sur la consommation d'énergie, le bruit et la pollution atmosphérique, l'équilibre écologique et le développement durable de notre pays s'en trouveraient fortement remis en question. (...)» (Conseil fédéral, 1996).

Stopper l'extension des agglomérations

Le rapport reprend le concept d'une «décentralisation concentrée» et les passages du rapport qui sont consacrés

plus particulièrement au développement des régions urbaines vont tous dans le sens d'un transfert vers l'écomobilité: il faut «stopper l'extension débordante des agglomérations», l'urbanisation doit se faire «à l'intérieur du tissu bâti», «à proximité des nœuds ferroviaires». «La Suisse ne peut plus se permettre de développer des systèmes de transport se faisant concurrence» et «le réseau des transports publics doit devenir la colonne vertébrale du développement», etc.

Les obstacles à une réorientation de l'urbanisation

Dans les conditions cadre actuelles, le développement dispersé présente des avantages pour beaucoup et on peut dire que la tendance «naturelle» va pratiquement dans le sens opposé à l'orientation souhaitée par le Rapport sur les grandes lignes.

Collaboration difficile

La plupart des problèmes ne peuvent plus être résolus à l'échelle communale. Or, étant donné que les intérêts entre les communes de la «ceinture verte et aisée» et la ville centre divergent, on continue à traiter les problèmes à l'échelle locale. Par exemple, la plupart des programmes visant à maîtriser les problèmes du trafic motorisé individuel s'occupent presque exclusivement des villes centres. Or, cette approche sectorielle ne

fait que reporter les problèmes.

Une trop forte autonomie communale

L'autonomie communale est une bonne chose en soi, car les décideurs sont proches des habitants concernés. Mais elle comporte le danger d'un comportement égoïste, notamment en matière de fiscalité et d'importance des zones à bâtir, etc.

De l'influence des régimes fiscaux

Le coût du km en voiture est très faible, notamment parce que les coûts externes du trafic ne sont pas internalisés. La déduction fiscale pour les trajets entre le domicile et le travail encourage l'utilisation de la voiture et ne dissuade pas les gens d'aller habiter loin des transports publics.

D'autres domaines de la fiscalité font obstacle à l'orientation du développement souhaité: le faible taux d'imposition pratiqué par les communes périphériques agit comme un puissant aimant. Enfin, la fiscalité foncière comporte de son côté des aspects qui favorisent la dispersion urbaine et découragent la réurbanisation.

Le rêve de vivre à la campagne perdure

Il y a longtemps que la campagne autour des villes n'existe plus. Mais le mythe de l'existence d'un environnement préservé et sain persiste et de

La construction en périphérie gaspille le sol

	Ville d'Amsterdam (1994)	Région de Los Angeles (1980)	Suisse (1997) ¹
Surface pour le trafic/habitant	10 m ²	700 - 250 m ²	124 m ²
Surface urbanisée/habitant	171 m ²	500 m ²	375 m ²

Ce type d'urbanisation nécessite aussi davantage d'infrastructures routières et techniques. (Keller, 1994).

¹ Tous types d'urbanisation confondus, soit 5,9% du territoire total. A noter que plus de la moitié (53%) de ce territoire urbanisé est rendu imperméable par un tapis d'asphalte ou de béton ou par la présence de bâtiments.

Source: Apel, Henkel, 1996, OFS, OFEFP, 1997.

nombreux jeunes ménages continuent à émigrer hors de la ville, croyant ainsi offrir le meilleur environnement possible à leur progéniture. En réalité, les enfants vivant à la «campagne» ne sont probablement pas mieux lotis que ceux de la ville. Les équipements spécifiques (garderies, cours de musique, etc.) font souvent défaut et les enfants y sont probablement plus en danger qu'en ville (nombreuses traversées dangereuses de routes cantonales).

Plus simple de construire sur des terrains libres en périphérie que de densifier le tissu existant

Ce n'est pas que les possibilités de densification aux «bons» endroits – aux abords des gares, dans les centres, etc. – manquent: divers recensements effectués montrent que, les zones déjà largement construites recèlent un potentiel important sous forme de terrains «résiduels», de richesses industrielles, de possibilités d'agrandissement et d'une meilleure utilisation d'immeubles existants, etc.

Ces réserves (sans compter les centaines de milliers de m² de locaux industriels et artisanaux vides) permettraient théoriquement de répondre à tous les besoins de construction d'ici 2010 à 2020.

Trop de terrains à bâtir

Mais, de l'autre côté, il y a énormément de terrains à bâtir libres de constructions, en périphérie des villes ou dans des villages mal desservis par les transports publics: en Suisse, sur les 244 000 ha de zones à bâtir homologués, 40% ne sont pas construits (Conseil fédéral, 1996).

La construction sur ces terrains libres offre des avantages: prix relativement bas, grandes parcelles, facilité relative d'obtenir un permis de construction, accès facile en voiture, possibilité de créer un grand nombre de places de parc, etc.

Accentuation de la tendance à la dispersion

Les pouvoirs publics devraient déployer d'importants efforts pour inciter à la réurbanisation. Au lieu de cela, les cantons investissent dans des politiques de pôles de développement économique en vue d'attirer des entreprises sur leur territoire.

Pour le choix de ces pôles, la proximité d'une autoroute et la présence de grands terrains d'un seul tenant sont les critères prédominants.

Commerce concentré dans de grandes surfaces situées à l'écart

La concurrence acharnée que se livrent les entreprises de distribution amène ce last-ci à rationaliser à outrance leurs points de vente et à s'implanter en périphérie, que ce soit dans les couronnes des villes centre, sur des axes de pénétration à proximité de jonctions autoroutières, ou encore tout à fait à l'écart.

La chaque nouvelle grande surface commerciale en périphérie entraîne une nouvelle clientèle à faire ses achats en voiture. Le développement de ces grandes surfaces en périphérie se fait forcément au dépend du commerce de quartier et de centre-ville, car le pouvoir d'achat de la popula-

tion n'augmente pas de façon significative. Or, le commerce de quartier constitue un pôle important de sociabilité. Lorsqu'il disparaît, d'autres équipements importants pour la vitalité des quartiers partent à leur tour.

Il joue aussi un rôle essentiel dans le développement urbain durable, car, dans le quartier et au centre-ville, la majorité des achats s'effectue à pied, à vélo ou par transport public.

Il est vrai qu'on assiste à un certain renouveau du petit commerce mais, dans l'ensemble, on ne peut pas compter sur le seul jeu du marché pour rétablir un véritable commerce de proximité.

Même les loisirs se dispersent

On observe une même tendance en ce qui concerne les équipements de loisir. Les loisirs sont devenus une industrie très rentable et les fitness, les cartings, les bowlings, les discothèques, les parcs de loisirs, les «aquaparc», sans parler des cinémas multiplex et mégaplex, poussent comme des champignons en périphérie.

Ce développement a des effets comparables à ceux du développement des grandes surfaces commerciales.

Les stratégies, les mesures et les instruments

La réorientation souhaitée du développement urbain implique une stratégie globale. Celle-ci comprend naturellement les mesures connues dans le domaine des transports², mais aussi dans celui de l'environnement et de l'aménagement du territoire, dont notamment:

Adapter la législation en matière de protection de l'environnement

L'ordonnance sur la protection de l'air ne prend pas en compte la pollution globale de l'air, mais seulement celle au niveau local, et elle encourage de ce fait dans une certaine mesure la dispersion urbaine, et elle dissuade la réurbanisation. L'étude d'impact sur l'environnement (LIL) devrait se faire en amont des projets isolés.

Actuellement, l'EIE n'intervient qu'au stade du plan d'affectation partiel ou du projet de construction. A ce stade, des décisions essentielles ont déjà été prises. Par exemple, au moment où l'étude d'impact examine un projet de cinéma multiplex, l'affectation de la zone a souvent été décidée depuis longtemps.

La marge permettant d'améliorer ou même de refuser le projet est alors très réduite.

Une conception directrice nationale de l'aménagement du territoire?

Étant donné le sort réservé à la CK-73 et la tendance actuelle, le rapport sur les grandes lignes de l'organisation souhaitée risque fort de rester lettre morte à son tour. En effet, les cantons, auxquels la LAT confère la véritable compétence en matière d'aménagement du territoire, subissent de fortes pressions et on doit se demander si l'échelon fédéral ne serait pas mieux approprié pour traduire l'orientation souhaitée dans les faits. Pour cela, il faudrait reprendre l'idée qui figurait dans la

L'exemple de Bussigny

Le commerce devrait à nouveau se rapprocher des habitants. En périphérie, de nouvelles surfaces de vente devraient être intégrées dans les centres des communes, dans les quartiers et dans de nouveaux pôles urbains groupés autour des interfaces de transport public.

Le cas du centre commercial à côté de la gare de Bussigny-près-Lausanne (7000 habitants) est exemplaire à ce titre. Un premier projet d'un promoteur privé prévoyant des immeubles tours et un centre commercial dans une «galerie» fermée a été écarté en faveur d'une solution de «place de villages».

Une Migros (MM) et d'autres magasins sont groupés autour d'une place. Dans les étages des immeubles, il y a des logements, des cabinets médicaux et d'autres services, ainsi que des bureaux. La place donne sur la principale liaison entre la gare et les autres équipements publics de Bussigny (place de jeu, école, auberge, etc.).

Selon une enquête de l'IREC auprès d'une cinquantaine de clients de la Migros, plus de la moitié d'entre eux étaient venus par un mode écomobile (42% à pied, 4% à vélo, 6% par transport public), ce qui est beaucoup pour la périphérie.

première loi sur l'aménagement du territoire et qui prévoyait la mise en place d'une conception directrice nationale de l'aménagement du territoire. Le *Rapport sur les grandes lignes de l'organisation du territoire suisse* pourrait servir de base à l'élaboration d'une telle conception.

D'autres articles de la LAT devront être adaptés. On peut imaginer exploiter au maximum les possibilités de la LAT actuelle, mais ce serait aller au-delà des intentions du législateur de l'époque. Ainsi, il serait probablement plus judicieux de prévoir une nouvelle LAT.

Le lancement d'une initiative populaire allant dans ce sens pourrait susciter un vrai débat public autour de la question de savoir quel développement nous voulons pour demain.

Des plans directeurs cantonaux plus forts

En attendant, les cantons peuvent malgré tout agir, surtout au niveau des plans directeurs.

Ces plans restent encore trop souvent de simples déclarations d'intention qu'on oublie lorsqu'un passe aux choses «sérieuses», c'est-à-dire aux plans d'affectation et aux projets de construction. Or, c'est lors de l'élaboration des plans directeurs qu'on discute des objectifs de l'aménagement du territoire et des moyens pour les atteindre.

A l'avenir, ces plans devraient devenir, à l'instar du programme bernois «RFR urbanisations» (voir Alain Rouiller et Yvan Capr dans «Rue de l'Avenir» 4, 1998), de véritables programmes politiques.

Encourager la densification et rétablir de la mixité aux endroits souhaités

Pour cela, des plans et règlements communaux devront être adaptés. Les zones monofonctionnelles devraient devenir l'exception, les coefficients d'utilisation du sol devraient



La place s'anime particulièrement à la sortie des écoles, lorsque les enfants arrivent en grand nombre, avec ou sans leurs parents.

permettre une densification du tissu urbain aux endroits souhaités.

De cas en cas, il s'agira de définir des taux minimum ou maximum de logements, de surfaces commerciales ou artisanales admis dans des zones ou des immeubles, etc. Par ailleurs, la réurbanisation nécessite des opérations ciblées sur des sites stratégiques (réhabilitation de friches industrielles, développement de nouveaux pôles urbains aux abords d'interaxes de transport publics, revitalisation de centres régionaux, etc.).

Les expériences menées dans divers cantons et par diverses communes montrent que le plan directeur localisé est l'instrument privilégié pour mener à bien de telles opérations, à condition de l'aborder dans un esprit de «management territorial».

Cela signifie que les partenaires concernés, les diverses communes concernées, les compagnies de transports en commun, les propriétaires fonciers, les promoteurs et les partenaires sociaux (syndicats, associations de locataires, etc.) se mettent d'accord

sur les objectifs à atteindre et qu'ils s'engagent à respecter les cahiers des charges pour concrétiser ces objectifs lors de l'élaboration des plans d'affectation et des projets de construction.

Déclasser des zones à bâtir

Sans de nouveaux déclassements de zones à bâtir mal localisées par rapport aux transports publics, les objectifs souhaités ne pourront pas être atteints. Pour cela, une révision de la LAT serait aussi nécessaire.

Le rôle des associations et des partis

Lorsque des projets (de plans directeurs) sont mis en consultation, ils peuvent donner leur avis. Ils peuvent développer leurs propres visions et inciter les responsables politiques à revoir leurs plans.

Les droits de recours et de référendum permettent de s'opposer à des projets mal adaptés et le droit d'initiative permet de faire des propositions dans tous les domaines et à tous les échelons.

Les associations de consommateurs pourraient inciter les distributeurs à faire du mar-

keting pour l'écomobilité (création d'un label «achats écomobiles»), etc.

Modifier la fiscalité foncière

Des propositions d'amélioration sont actuellement faites par des experts suisses et allemands pour encourager la densification et dissuader la construction extensive dans des zones périphériques.

En bref, il s'agirait d'imposer à leur valeur vénale tous les terrains situés en milieu bâti, de prélever un impôt sur le fait d'occuper une surface, de prélever aussi une redevance sur l'imperméabilisation de sols.

Enfin, il faudrait procéder au prélèvement systématique de plus-values découlant de mesures d'aménagement du territoire.

Durée limitée du droit de construire

Le Land autrichien de Salzburg a mis en vigueur en 1993 une loi sur l'aménagement du territoire qui limite le droit de construire à 10 ans. Passé ce délai sans construction, la parcelle retourne en zone verte (qui vaut alors un



Chaque groupe d'âge trouve le coin qui lui convient.

dixième du prix, sans négligemment. De plus, l'autorité peut imposer des conditions à la construction, notamment l'obligation de réaliser une part de logement social.

Promouvoir le commerce et des loisirs de proximité

Concernant le commerce de détail, il s'agit, à terme,

d'atteindre une distribution fine de l'offre, permettant à tout un chacun de faire pratiquement tous ses achats à pied, à vélo et, pour les achats exceptionnels, en transport public. La voiture serait réservée aux achats de biens lourds et encombrants. Concernant les mesures concrètes, nous renvoyons à l'étude en cours qui devrait bientôt faire l'ob-

jet d'une publication (Bonanomi, Thalmann, 1999). De même, concernant les équipements de loisir, les lecteurs intéressés peuvent se procurer de la documentation y relative à l'IRLCC.

Chacun peut agir

Le développement vers des villes «à l'américaine», basé sur l'accessibilité par le trafic motorisé individuel, est-il inéluctable?

La réurbanisation, n'est-ce qu'une utopie de deux rêveurs? Nous n'avons pas la réponse, mais nous pensons que la question doit au moins être débattue publiquement. Chacun doit pouvoir comprendre les enjeux de l'aménagement du territoire et se rendre compte que les possibilités d'agir existent.

Chacun peut agir dans sa vie quotidienne

Je peux réfléchir à deux fois avant de déménager en périphérie (c'est vrai que les impôts y sont moins élevés, mais il faut deux voitures, etc.). Je peux m'acheter un cadricio pour faire mes achats dans le quartier et me faire livrer les boissons plutôt que d'aller avec ma voiture au centre commercial, etc.

Les associations et les partis

Lorsque des projets (de plans directeurs) sont mis en consultation, ils peuvent donner leur avis. Ils peuvent développer leurs propres visions et inciter les responsables politiques à revoir leurs plans. Les droits de recours et de référendum permettent de s'opposer à des projets et le droit d'initiative permet de proposer des projets à tous les niveaux.

Les associations de consommateurs pourraient inciter les distributeurs à faire du marketing pour l'écomobilité (création d'un label «achats écomobiles»), etc.

Rôle des professionnels

Les professionnels de l'aménagement du territoire et des transports peuvent proposer des solutions alternatives aux communes, régions urbaines et cantons qui les mandatent.

Et les politiques

Enfin, les responsables politiques ont naturellement d'importantes possibilités pour orienter le développement dans le sens souhaité.

Lydia Bonanomi

Documents cités

- APEL, Dieter, HENCKH, Dietrich, et al, 1995, Flächen sparen, Verkehr reduzieren; Möglichkeiten zur Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik, DiFu.
- BONANOMI, Lydia, BRANDT, Eric, 1999, Un développement urbain basé sur l'écomobilité. In: Netzwerk Langsamverkehr / Réseau piétons vélos (Ed.), 1999, Die Zukunft gehört dem Fussgänger- und Veloverkehr - L'avenir appartient aux déplacements à pied et à vélo, PNK 41, A9, Bern, EDMZ/OCHM, Rapport No 801.610.01.
- BONANOMI, Lydia, THALMANN, Philippe, 1999, Commerce et transport, mandat de l'ATE, rapport intermédiaire interne, IREC, Lausanne.
- CONSEIL FÉDÉRAL, 1996, Message relatif au Rapport sur les grandes lignes de l'organisation du territoire suisse du 22 mai 1996, FF, Berne.
- KELLER, M., 1994, Dezentrale Konzentration: auch eine Sparmassnahme? Bern: Intras, Kanton Bern.
- OFS, OFFICE FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE, OFEP, OFFICE FÉDÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT, DES FORÊTS ET DU PAYSAGE, 1997, L'environnement en Suisse 1997: chiffres, faits, perspectives, Bern, Office central fédéral des imprimés et du matériel.
- ORI (Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung), 1973, Conceptions directrices d'aménagement du territoire national.

¹ Rapport élaboré par l'ORI (Institut für Orts- und Landesplanung de l'EPZ) sur mandat de la Conférence des hauts fonctionnaires de la Confédération.

² Recherche sur le coût des déplacements en voiture (par l'externalisation des coûts externes du trafic motorisé individuel, par une réforme fiscale écologique), développement de l'autopartage pour réduire le taux de motorisation, développement des transports publics et «parapublics», politiques restrictives du stationnement, limitation de l'offre routière, limitation de la vitesse autorisée à 30 km/h dans les localités, aménagements en faveur des piétons et des cyclistes, etc.

³ Exemples: les pôles du Wankdorf et de Aussenhöligen à Bern, le projet pour le secteur de la gare de Winterthur (30 hectares de lotissements de Suhr et d'autres), celui de Bâle (20 hectares d'ABB) et le projet «Chaux-de-Fonds 2011» (13 500 à 50 000 habitants et 11 à 12 000 emplois sur une fiche de 70 hectares).

Objectif Mobilité piétonne

Mobilité piétonne

Association suisse des piétons

*Le 1^{er} juin, l'ADP a changé de nom après 25 ans d'activités. Elle a donné à cette occasion une conférence de presse à Zurich. Vous en trouverez ici quelques échos.
De l'ADP à Mobilité piétonne.*

Le président de l'association, M. Ruedi Aeschacher a rappelé à l'occasion de cette conférence de presse que l'ADP fut fondée en 1975 avec pour action centrale l'initiative pour l'article 37 quater de la Constitution (nouvellement art. 88) ainsi que la mise sur pied de la loi d'application (LCPR).

De l'ADP à Mobilité piétonne

Avec ce nouveau nom, Mobilité piétonne veut se positionner comme le centre de compétences au niveau national pour les déplacements à pied en agglomération.

Citons quelques résultats de cette volonté: la création d'un groupe parlementaire piétons présidée par Silva Semadeni et la création de deux postes à l'OFROU destinés aux déplacements «lents».

Cinq ans pour le nouveau droit de priorité

Regine Bernet a profité de ce 1^{er} juin pour rappeler que le droit de priorité était un acquis important pour les piétons qu'il fallait défendre.

En aucun cas, il ne faudrait revenir en arrière. Mais la responsabilité doit clairement être assignée aux conducteurs. Pour cela, nous avons besoin d'une éducation routière intelligente et d'une volonté claire de la part de la police et des politiques d'appliquer le droit de priorité sur

les lignes jaunes. Car aujourd'hui, seul 30 à 50% des automobilistes s'arrêtent aux passages pour piétons et leur sécurité ne s'est pas améliorée.

L'avenir appartient aux déplacements à pied et à vélo

Daniel Sauter de Mobilité piétonne a présenté les résultats de la recherche du PNR 41 (Transports et environnement): Depuis longtemps les déplacements à pied et à vélo ont été sous-estimés dans les statistiques.

Deux raisons à cela: les sondages s'effectuaient en hiver, et jusqu'en 1989, les micro-recensements sur les comportements en matière de transports ne comptabilisaient pas les étapes, mais les déplacements.

Depuis l'introduction du concept des étapes dès le micro-recensement de 1989 les données sont plus fiables. On peut constater par exemple que la moitié des étapes parcourues par les Suisses de plus de 6 ans, le sont par des modes non motorisés (voir graphique page suivante).

On fait ses courses à pied

La marche est le mode de déplacement le plus utilisé pour les motifs «achats» et «formation» (plus de 50%), le moins utilisé pour le motif «raisons professionnelles» (21%).

La longueur moyenne d'une étape parcourue à pied est de 0,8 km et la distance quotidienne moyenne parcourue est de 1,5 km.

Il faut investir dans le trafic piétonnier

Bien qu'un tiers de tous les trajets se font à pied, on

Des comédiens miment le quotidien des piétons lors de la conférence de presse du 1^{er} juin 1999 à Zurich.



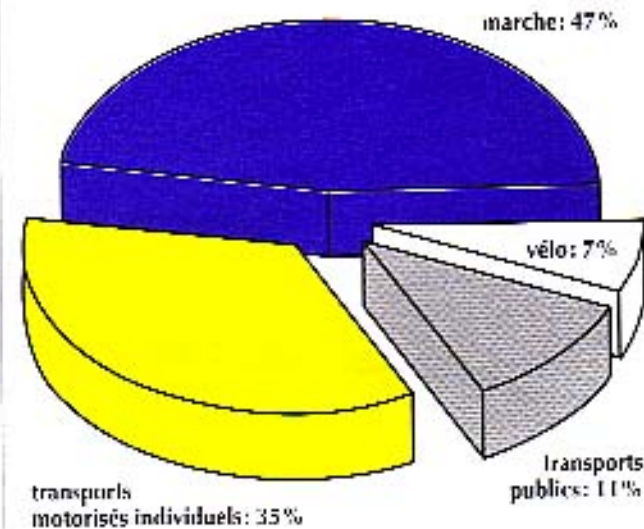
économise sur le dos des piétons. Alors que l'on consacre environ 500 à 550 francs par habitant par année dans les infrastructures routières, seuls 6 à 15 francs reviennent aux piétons. Tout cela parce que l'on accorde une importance disproportionnée aux grandes distances.

Or, la proportion des déplacements de grandes distances est en fait beaucoup moins importante que ce que l'on imagine généralement. La plupart des déplacements s'effectuent dans un rayon proche, ou à l'échelle régionale.

Sur tous les trajets effectués en voiture (moyenne journalière), 9% font plus de 30km et près de la moitié ont moins de 5 kilomètres.

Daniel Sauter plaide donc pour de meilleures conditions-cadre pour les déplacements à pied, pour un financement plus juste des aménagements piétons et cyclistes et un pro-

Trafic de loisirs: étapes par trajet selon les moyens de transports



Source: bva

gramme national d'actions 2000 plus en faveur des piétons et des cyclistes.

Pour en savoir plus, procurez-vous les résultats de la recherche du PNK 41.

PNR 41

A commander à OCTIM, CH-3000 Berne, fax 031/992 00 23

Veillez me faire parvenir

A9-1 Die Zukunft gehört dem Fussgänger und Veloverkehr /

L'AVENIR APPARTIENT AUX DÉPLACEMENTS À PIED ET À VÉLO

Band 1-2: Stand des Wissens, Massnahmen und Potenziale / Etat des connaissances, mesures et potentiels/Schritte zu einer verkehrspolitischen Neuausrichtung / Vers une réorientation des politiques de transport

Netzwerk Langsamverkehr (Hg.) / Réseau transports lents, éd.

No de commande 801.610 df. Prix: env. Fr. 35.80

A9-3 Die Zukunft gehört dem Fussgänger und Veloverkehr /

L'AVENIR APPARTIENT AUX DÉPLACEMENTS À PIED ET À VÉLO

Dokumentation zur Tagung vom 6.11.98 in Lausanne (Tagungsband T2) / Actes de la journée du 6 novembre à Lausanne (Rapport T2)

No de commande 801.613 df. Prix: env. Fr. 20.-

Rue de l'Avenir

Abonnement 1999

A retourner au GCR, Flg de l'Hôpital 1, 2000 Neuchâtel

Je désire m'abonner à «Rue de l'Avenir» (4 numéros par année)

Abonnement normal: Fr. 20.- (FF 80.-), soutien Fr.100.- (FF 400.-)

Abonnement à Rue de l'Avenir et Contrada (en italien): Fr. 35.-

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____

Rue de l'Avenir

GCR

Groupements représentés

- **Mobilité gâcheuse**
Association suisse des piétons
- **ADP**
Association transports et environnement
- **«La Rue»**
Groupe de travail de l'OPPI
- **Pro Jeunesse**
- **Pro Senectute**
- Association des Familles des Victimes de la Route
- Société d'Art Public
- Société pour la protection de l'environnement

«Rue de l'Avenir» est aussi l'organe des membres romands de Mutualité piétons

Rédaction, abonnement

et changement d'adresse

Secrétariat GCR et ADP

Anne Tissot

Flg de l'Hôpital 1

2000 Neuchâtel

T 031/74 32 87

Fax 031/721 20 99

E-Mail: rue.avenir@imgener.ch

CCP 20 7856 - 6

Président

Serge BEUCHAT

77, route de Fontenais

2900 Fontenay

T 032/466 51 41

Fax 032/466 48 07

E-Mail: serge.beuchat@bluewin.ch

Vice-président

Alain BOUILLER

ALL - 16, rue Montreillant

1201 Genève

T 022/777 10 02

Fax 022/77 10 05

E-Mail: alainbouiller@epfl.ch

Centre de documentation

et appui technique

Groupe de travail «La Rue»

de l'OPPI

Dominique von der Mülh

Casa postale 555

1001 Lausanne

T 021/893 42 07

Fax 021/893 38 40

E-Mail:

Dominique.Vondermuehle@epfl.ch

Conseillers régionaux

Genève

Alain BOUILLER

(voir coordonnées ci-dessus)

Fribourg

Jean-Luc RIME

21, Passage du Cardinal

1700 Fribourg

T 026/474 76 65

Fax 026/474 71 95

Jura

Serge BEUCHAT

(voir coordonnées ci-dessus)

Neuchâtel

Yves-Jack NORRIS

1, Ch. de Fresens

3026 St-Aubin Saures

T 032/813 10 19

Vafab

Pierre-François SUTIMD

10, rue du Rhône

1950 Sion T 027/122 91 64

Fax 027/527 91 49

Vaud

Voir ci-dessus, Centre de documenta-

tion et appui technique