



## Groupe-Conseil romand

Ecomobilité – Sécurité des déplacements – Urbanisme de proximité

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand, paraît 4 fois par année, 18<sup>e</sup> année, 2/2001  
[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

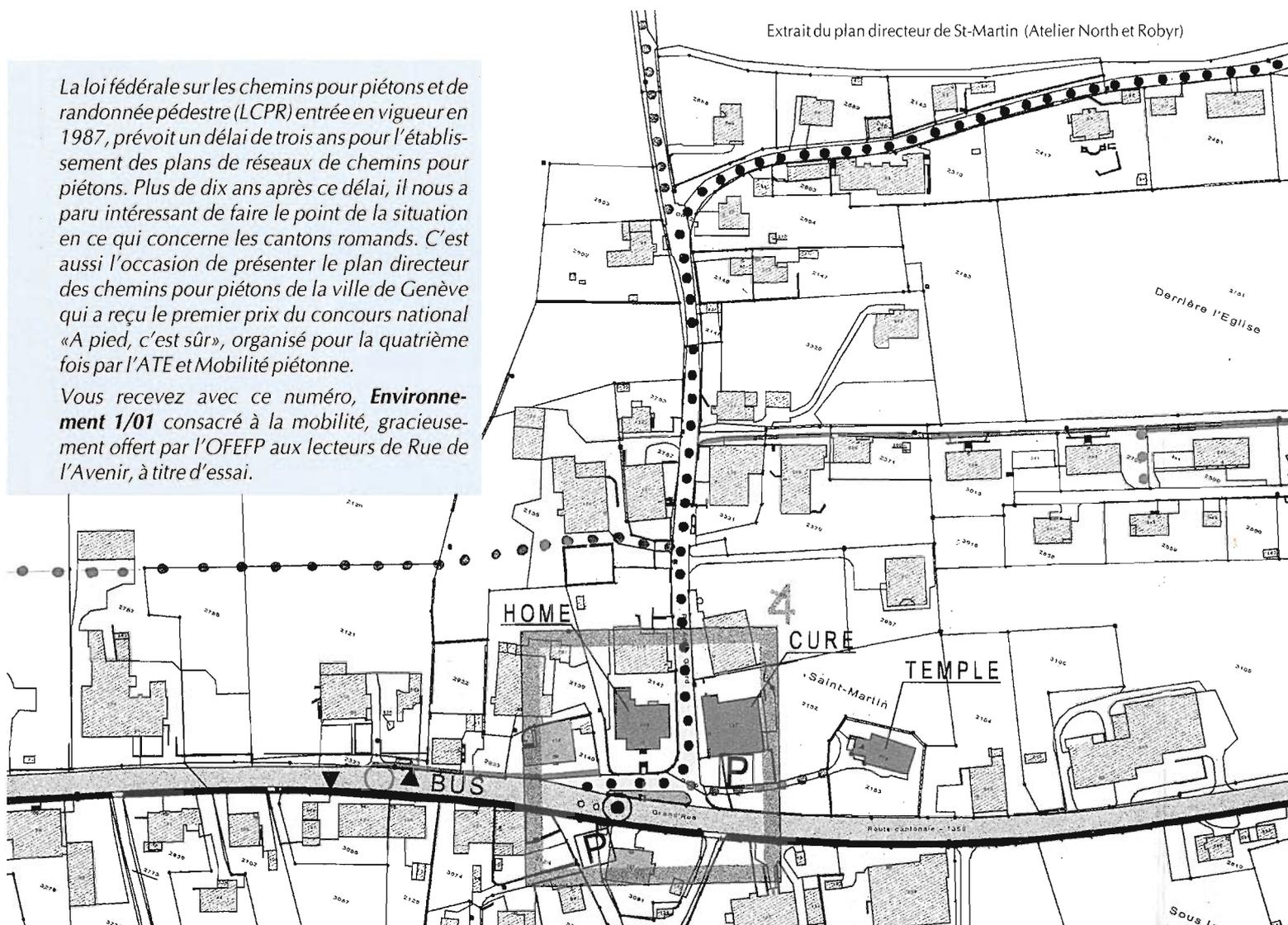
# Loi fédérale sur les chemins pour piétons et de randonnée pédestre (LCPR)

# Etat des lieux dans les cantons romands

La loi fédérale sur les chemins pour piétons et de randonnée pédestre (LCPR) entrée en vigueur en 1987, prévoit un délai de trois ans pour l'établissement des plans de réseaux de chemins pour piétons. Plus de dix ans après ce délai, il nous a paru intéressant de faire le point de la situation en ce qui concerne les cantons romands. C'est aussi l'occasion de présenter le plan directeur des chemins pour piétons de la ville de Genève qui a reçu le premier prix du concours national «A pied, c'est sûr», organisé pour la quatrième fois par l'ATE et Mobilité piétonne.

Vous recevez avec ce numéro, **Environnement 1/01** consacré à la mobilité, gracieusement offert par l'OFEFP aux lecteurs de Rue de l'Avenir, à titre d'essai.

Extrait du plan directeur de St-Martin (Atelier North et Robyr)



# LCPR: un lent processus

*Le peuple suisse votait en 1979, l'article 37 quater de la Constitution fédérale (nouvel art. 88) sur les chemins pour piétons et de randonnée pédestre. Cet article donnait lieu en 1985 à La Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) entrée en vigueur en 1987 et accompagnée d'une Ordonnance d'exécution.*

**E**n vertu de cette législation fédérale, les cantons sont tenus de veiller à l'établissement des plans de réseaux pour piétons ou de randonnée – existants ou en projet – ainsi qu'à leur révision et à leur remaniement.

A ce jour, un certain nombre de cantons ont légiféré et beaucoup de communes ont établi des plans directeurs de chemins pour piétons. Le tableau ci-dessous donne un état de la situation des bases légales en Suisse romande.

## Encourager les déplacements à pied

Par son article 1, la LCPR vise à encourager les déplacements à pied en améliorant les espaces destinés à ce mode de transport: «La présente loi a pour but l'établissement des plans de réseaux communicaux de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre, ainsi que l'aménagement et la conservation de ces réseaux». Les cantons ont la plupart du temps délégué aux communes la planification des chemins pour piétons.

Déterminer les caractéristiques requises d'un chemin

pour piéton et d'un réseau de chemins n'est pas chose facile, la loi à elle seule étant plutôt d'ordre général.

Un premier manuel de recommandations pour la planification et la réalisation de réseaux de chemins pour piéton avait été édité par l'OFEPF en 1988. La problématique des chemins pour piétons dépend désormais de l'OFROU qui va publier prochainement une brochure destinée aux communes. Elle doit servir d'aide pour l'élaboration de leur plan directeur et plan d'affectation<sup>1</sup>.

## Motivation des communes

Il reste difficile d'avoir une vue d'ensemble, même de la part des instances concernées, de l'état de la planification des chemins pour piétons dans les communes, tout comme de la réalisation de réseaux.

L'établissement de plans directeurs (plan d'intention qui lie les autorités) ne garantit pas encore les plans d'affectation. De plus, la construction et l'entretien des chemins pour piétons est le plus souvent l'affaire des communes qui ne disposent pas de soutien financier

## Directives pour les plans directeurs à Genève

Le législateur genevois a prévu de confier aux communes la compétence d'élaborer les plans directeurs des chemins pour piétons répondant aux objectifs de la LCPR, tout en les épaulant dans cette tâche. C'est le sens des directives qui sont en cours de préparation par l'administration cantonale.

Ces directives, qui seront illustrées, ont pour ambition de faciliter la tâche des communes dans l'élaboration de leurs plans directeurs et de les conseiller dans leurs futures réalisations d'aménagements piétonniers, en insistant sur quelques points qui jouent un rôle important dans le succès que ces derniers rencontrent auprès de la population. Et ce facteur est capital dans la mesure où les aménagements piétonniers devraient, en améliorant la condition des piétons, inciter davantage de personnes à privilégier ce mode de déplacement. L'enjeu de ces directives, qui s'adressent avant tout aux communes, est donc de:

- rappeler les obligations découlant de la loi cantonale d'application de la LCPR adoptée en décembre 1998;
- situer les actions en faveur des piétons par rapport à la thématique plus générale du développement des localités, de la politique des transports et de la mise en valeur des espaces publics;
- informer les communes sur le contenu des plans directeurs des chemins pour piétons qui, bien qu'élaborés par celles-ci, sont soumis à l'approbation du Conseil d'Etat, et sur la portée d'un tel document;
- assurer la coordination intercommunale lors de l'élaboration des plans directeurs et veiller à ce que les différents services de l'administration et les associations concernées soient consultés lors de l'élaboration des plans directeurs des chemins pour piétons.

**Bernard Trottet**  
Service du plan directeur

dans ce processus. La volonté politique ou la détermination d'habitants jouent donc un rôle prépondérant pour la concrétisation de plans pié-

tons. Le cas de la ville de Genève illustre ce phénomène.

Il y a encore un long chemin à parcourir dans nos diverses communes en Suisse, pour que de réels réseaux de chemins pour piétons ne soient pas seulement bien planifiés, mais aussi réalisés.

**Anne Tissot**

# Canton de Neuchâtel Du plan directeur au plan d'affectation

*La loi d'introduction de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LILCPR) et son règlement d'exécution (RELILCPR) constituent la base légale cantonale permettant au canton de Neuchâtel de répondre aux exigences de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR).*

**L'**article premier de la LILCPR précise que cette loi a pour but «la création, le maintien et la protection des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre». Il indique ainsi clairement que l'objectif recherché est la **réalisation** de tels réseaux, et pas seulement leur **planification**.

L'article 3 définit les obligations faites aux communes: elles doivent adopter des plans des réseaux des chemins pour piétons, qui se composent d'un plan directeur communal et d'un plan de réseau.

Les articles 12 et 13 précisent le contenu et la portée juridique de ces deux plans. Le plan directeur communal du réseau des chemins pour piétons fixe les principes et les intentions en matière de chemins pour piétons. Comme tout plan directeur, il n'engage que les autorités.

Par contre, le **plan du réseau des chemins pour piétons** indique le tracé des chemins, fixe leur emprise, le cas échéant leurs alignements. Il a qualité de plan d'affectation, c'est-à-dire qu'il a force obligatoire pour les autorités et les particuliers. Il constitue donc **une étape indispensable pour pouvoir passer de la planification à la réalisation**. Il confère aux communes le droit d'expropriation pour cause d'utilité publique pour assurer l'établissement, le maintien ou le remplacement des chemins figurant sur le plan.

Le délai imposé aux communes par l'article 5 du règlement d'exécution pour établir le plan directeur communal et le plan du réseau communal est le 31 décembre 1992.

Conformément aux directives cantonales, les plans directeurs communaux du réseau des chemins pour piétons font partie intégrante du dossier de révision des plans d'aménagement communaux; ils sont donc approuvés par le Conseil d'Etat en même temps que l'ensemble de ce dossier. La quasi-totalité des communes neuchâteloises ont à ce jour procédé à ce travail de révision; cela signifie donc qu'elles disposent d'un plan directeur communal du réseau des chemins pour piétons.

Par contre, ces plans directeurs n'ont guère débouché, jusqu'à ce jour, sur des réalisations concrètes, aucun plan de réseau communal n'ayant été établi.

Le plan d'alignement, en tant que plan d'affectation destiné à la création ou à l'amélioration de voies de communication publiques, constitue également un instrument bien adapté à la réservation d'espace en vue de la création de cheminements piétonniers. Bien que l'article 97 de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT) indique que dans la règle, les plans d'alignement devront être établis ou adaptés

aussitôt après l'adoption du plan d'aménagement, seules trois ou quatre communes ont entrepris à ce jour une révision générale de leurs plans d'alignement. Pourtant, de nombreux plans d'alignement en vigueur sont très anciens; ils ne sont donc pas en cohérence avec les dossiers d'aménagement communaux, en particulier pour ce qui est de l'affectation des zones, des réseaux piétonniers et cyclables et du respect du patrimoine construit.

Ponctuellement, des tronçons de chemins pour piétons inscrits aux plans directeurs communaux sont mis en œuvre à l'occasion de plans de quartier ou plans spéciaux, ou lors de révisions de plans d'alignement. En principe, lors de la procédure d'examen de tels plans, les services de l'Etat contrôlent la prise en compte des plans directeurs communaux des chemins pour piétons.

Néanmoins, le risque est grand que cette information échappe à l'attention des services chargés de l'examen préalable, et que des liaisons piétonnières importantes soient de ce fait définitivement hypothéquées. C'est particulièrement le cas lorsque l'entrée en vigueur de plans de quartier ou plans spéciaux, ou l'octroi de permis de construire, interviennent avant la sanction du nouveau plan d'aménagement.

Par ailleurs, il arrive parfois que des plans de quartier soient approuvés ou des permis de construire octroyés par les autorités compétentes, alors qu'ils sont en contradiction avec des plans d'alignement existants. Le cas vient de se produire dans une commune du Val-de-Ruz, où des constructions nouvelles ont été érigées sur un alignement existant, qui aurait permis la réalisation d'une liaison piétonnière importante sur le chemin de l'école.

Cet exemple montre bien que sans l'étape indispensable de plans d'affectation adéquats, qu'il s'agisse de plans de réseaux ou de la révision complète des plans d'alignement communaux, il sera difficile d'atteindre l'objectif de la création de réseaux cohérents et complets de chemins pour piétons. C'est d'autant plus regrettable que le canton de Neuchâtel a été l'un des premiers à se doter des bases légales nécessaires pour concrétiser cet objectif. L'Etat de Neuchâtel ayant ces dernières années concentré son énergie et les moyens financiers à disposition dans ce domaine sur la réalisation du chemin du bord du lac, il ne s'est jusqu'à présent guère montré enclin à inciter les communes à réaliser leurs réseaux piétonniers. D'autant moins que le plan directeur cantonal des chemins

(suite à la page 8)

## Etat de la législation dans les cantons romands

	Bases légales	Législateur
Genève	Loi cantonale sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre du 4 décembre 1998	Grand Conseil
Neuchâtel	Loi cantonale d'introduction à la loi fédérale sur les chemins pour piétons et de randonnée pédestre du 25 janvier 1989	Grand Conseil
Jura	Loi portant application de la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (1991)	Parlement
Fribourg	Intégré dans la loi sur les constructions	
Vaud	Projet de loi (1992), retiré	
Valais	Loi d'application du 27 janvier 1988 de la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR)	Grand Conseil

<sup>1</sup> A paraître cet automne: *Chemins pour piétons et chemins de randonnée pédestre. Comment les réaliser?* Publications sur le trafic non-motorisé, no 1, Berne, 45 p. OFROU, 2001.

**A commander à:** Office fédéral des imprimés, OCIFIM, www.admin.ch/edmoz/, fax 031 325 50 38.

Le plan directeur des chemins pour piétons de la Ville de Genève est un instrument de la planification directrice en cinq volets, qui reconnaît le piéton comme usager à part entière du cadre urbain, en créant et récupérant en sa faveur des espaces (places, mails, chemins) ainsi qu'en améliorant ses conditions de parcours et de sécurité dans les quartiers, aux carrefours et le long des promenades.

## Volet 1 encourager les promenades

Le réseau des promenades de la Ville de Genève quadrille le territoire et invite tout un chacun à découvrir les particularités urbaines les plus insolites. Les citoyens sont encouragés à l'exercice physique (rives du Rhône<sup>1</sup>)



Des stands d'information placés judicieusement dans les lieux de concentration piétonne permettent aux habitants, touristes et visiteurs de connaître le Plan Piétons<sup>2</sup>

## Volet 2 valoriser des lieux, des places par quartier

Les projets urbains d'envergure, tels que la construction de nouveaux équipements publics communaux ou cantonaux, sont une occasion de promouvoir en même temps la réalisation d'espaces pour les piétons et les cycles (Uni Mail projet<sup>4</sup>)



L'aménagement du secteur de la rue des Sources a rendu aux piétons des espaces antérieurement dévolus à la circulation et au stationnement<sup>3</sup>.



Les aménagements liés à la régulation des eaux du Lac Léman et du Rhône ont permis de créer entre les rives du Rhône de nouveaux espaces piétons et cyclables (passerelle du barrage du Seujet<sup>4</sup>)

Dans les cas délicats ou litigieux, des aménagements provisoires permettent d'observer les comportements des différents usagers et d'apporter des améliorations lors de la réalisation finale (place de la Navigation<sup>3</sup>)



Le réaménagement de la passerelle entre l'île et le pont de la Machine a renforcé son utilisation par les piétons<sup>3</sup>



La promenade des Lavandières assure une liaison confortable et attractive en site propre entre le centre-ville et le quartier de la Jonction<sup>5</sup>

## Volet 3 faciliter les mouvements piétons



La mise en place de nouvelles lignes de tram s'accompagne de mesures, telles que des trottoirs traversants pour assurer un plus grand confort des piétons<sup>3</sup>

Les trottoirs élargis et plantés d'arbres sont parfois accompagnés d'une piste cyclable (boulevard de la Cluse<sup>6</sup>)



Les abords des écoles sont signalés par un marquage (Kit-école) incitant les automobilistes à ralentir et à redoubler d'attention (boulevard de la Cluse<sup>3</sup>)



La création de nouveaux passages piétons est signalée par un autocollant (rue Sainte-Clotilde<sup>6</sup>)



Les rues résidentielles offrent aux piétons priorité et sécurité (rue des Sources<sup>3</sup>)

## Volet 4 éliminer les obstacles aux piétons

Dans les nouveaux quartiers, la continuité et la création des cheminements sont garantis par l'inscription d'une servitude de passage public<sup>7</sup>



## Volet 5 modérer le trafic à l'échelle de quartier

Les rues sont rendues aux enfants et aux habitants à l'occasion d'événements tels que fêtes de quartier ou Journée sans voitures (Fête de Plainpalais en juin 1999<sup>9</sup>)



Les rues secondaires des secteurs résidentiels sont peu à peu mis en zone 30 km/heure (plateau des Tranchées<sup>8</sup>)

<sup>1</sup>Réalisation et entretien : Service des espaces verts et de l'environnement  
<sup>2</sup>Organisation : Communication et Service d'urbanisme  
<sup>3</sup>Projet : Service d'aménagement urbain et d'éclairage public - Réalisation : Division de la voirie  
<sup>4</sup>Projet et réalisation : Direction des bâtiments, Etat de Genève  
<sup>5</sup>Projet et réalisation : Service d'aménagement urbain et d'éclairage public

<sup>6</sup>Projet et réalisation : Division de la voirie  
<sup>7</sup>Projet et réalisation par les privés  
<sup>8</sup>Projet : Office des transports et de la circulation, Etat de Genève - Réalisation : Division de la voirie  
<sup>9</sup>Organisation : Maison de quartier de Plainpalais, Association des transports et de l'environnement

Qu'il soit cantonal ou privé, chaque projet fait l'objet d'une concertation Etat-Ville et d'une autorisation de l'Etat de Genève

# Un plan directeur pour piétons pour le village de Chancy (GE)

*La question piétonne occupe depuis de longues années les esprits chancynois. La commune travaille notamment depuis 1996 à l'élaboration d'un réseau de randonnées pédestres communal qui se veut le complément du futur réseau cantonal conçu en réponse à la LCPR et sa loi d'application genevoise, la L160.*

La loi prévoit l'obligation pour les communes de réaliser un plan directeur des chemins pour piétons (ci-après PDCP) pour les localités, visant à assurer la continuité du réseau de randonnée pédestre à travers les zones construites et, bien sûr, à constituer à terme un réseau piéton cohérent dans les zones villageoises.

Pour Chancy, cette exigence ne touche que le village lui-même et non les hameaux qui lui seront reliés par les chemins de randonnée.

En se lançant dans l'élaboration d'un PDCP, Chancy fait figure de pionnier en terres genevoises, puis qu'elle sera sans doute la première commune rurale à disposer d'un tel instrument.

## Trois constats

L'élaboration du plan directeur répond dans le cas de Chancy à un triple constat :

les équipements piétons ne présentent pas dans le village la continuité nécessaire ; l'accessibilité piétonne aux équipements collectifs n'est pas homogène pour tous les habitants du village ; la structure du bâti de la partie ancienne du village semble peu compatible avec les standards actuels en matière de sécurité.

Avec ses dimensions très ramassées et la localisation groupée des principaux équipements collectifs en son centre géographique, Chancy

possède des caractéristiques favorables à la circulation piétonne et, partant à la constitution d'un PDCP cohérent et ayant des chances réelles d'être utilisé, une fois réalisé.

Les distances à vol d'oiseau n'excèdent en effet jamais les 350 mètres et sont toujours inférieures à 450 mètres par le réseau piéton prévu.

## Principes

Dans son principe, le projet se caractérise par la création d'axes longitudinaux et transversaux permettant de réduire au maximum le contact avec les deux routes cantonales qui sont les routes de Bellegarde et de Valleiry, difficiles à aménager dans l'esprit de la L160 (sécurité, confort d'utilisation, etc.).

Dans la zone déjà construite, un enchaînement de ruelles secondaires et de chemins piétons déjà existants forme l'alternative «Rhône» par rapport à l'axe routier route de Bellegarde/route de Valleiry.

Il relie la zone d'extension nord du village, soit le quartier des Bouveries, à l'ancien chemin du Bac tout au sud du village, desservant directement le cœur social du village composé par le temple, l'école, la mairie, la crèche et la bibliothèque, regroupés autour des chemins de l'Ecole et de la Ruette, soit l'actuelle zone 30km/h.

Le PDCP de Chancy prévoit la création d'un second axe nord-sud, côté Salève cette

fois, en relation avec le lotissement progressif de la zone à construire. Cette structurante, non soumise au construit ancien, pourra s'établir à l'abri du trafic routier.

Entre ces deux axes longitudinaux seront créés quelques pontages transversaux qui assureront les flux entre les deux parties du village.

Enfin, des liaisons avec les réseaux de randonnée pédestre sont prévues, ouvrant sur les villages et hameaux alentour, Passeiry, Champplong/Avusy, Seizegnin ou,

au-delà de la frontière, Valleiry (F) et Pougny (F).

## Maîtriser le trafic autogène

L'élaboration de cette image directrice est très importante pour le développement du village, d'autant plus que celui-ci subit une pression considérable du trafic motorisé, causée en particulier par le fréquent passage des camions.

Sur le plan interne, la constitution d'un réseau dense et sûr de cheminements pour piétons est la clef de la maîtrise du trafic automobile autogène.

Yves Bischofberger

## La LCPR et le Valais

En Valais, 154 des 160 communes disposent d'un plan des réseaux de chemins pour piétons et de randonnées pédestres, mis à l'enquête publique et homologué. Des démarches ont été entreprises dans ce sens, sous la houlette du Service de l'Aménagement du Territoire (SAT), dès l'entrée en vigueur de la Loi d'application du 27 janvier 1988 de la LCPR.

Une analyse plus fine de ce bilan montre que la quasi totalité de ces réseaux concernent les chemins de randonnée pédestre. Cette démarche paraît justifiée pour l'ensemble des petites communes, notamment dans les vallées latérales. Au niveau des villes de la plaine du Rhône, des réseaux de chemins pour piétons ont également été développés. Datant de 10 ans ou plus, ils sont de qualité inégale et ne répondent que partiellement

Pierre Fr. Schmid

# Que fait-on pour les piétons à Genève ? L'avis de l'Union genevoise des piétons (UGP)

*Les piétons genevois ont enregistré, au courant des derniers mois, plusieurs raisons de satisfaction et d'espoir... mais ils ont également constaté des oppositions toujours plus virulentes contre les mesures prises – quoiqu'encore assez discrètes – et contre les projets destinés à rendre leurs déplacements plus sûrs et agréables.*

Première raison de satisfaction : le Service d'urbanisme de la Ville de Genève, sous l'impulsion politique de M. Christian Ferazzino, conseiller administratif, poursuit le développement et la mise en œuvre du Plan piéton (voir article sur le Prix de l'Innovation de la mobilité piétonne).

## Des oppositions malvenues

La section genevoise du TCS s'oppose bien sûr à ce Plan, tout en prétendant, haut et fort, être le défenseur des piétons. Pour le prouver, le TCS s'oppose à la sécurisation – feux, îlots – et à l'augmentation du nombre de passages piéton long du Quai Gustave-Ador, très fréquenté par les habitants, promeneurs et touristes. Prétexte : il ne faut pas irriter les automobilistes, car se sentant gênés, ils deviendraient plus agressifs !

Malgré ces oppositions, dans le cadre du Plan piéton, et à la grande satisfaction de l'UGP, 62 nouveaux passages de sécurité ont été réalisés dans différents quartiers de Genève.

## Deuxième satisfaction

L'élaboration par la Ville de Genève d'un projet d'aména-

gement de la rue du Rhône, de la place Belle-Air et du pont de l'Île, très importante zone centrale, améliore considérablement la situation pour les piétons, en créant une véritable zone «à priorité piétonne».

L'UGP soutient fermement ces mesures qui sont, par ailleurs, tout à fait conformes aux objectifs du plan de mesures cantonales sur la protection de l'air et du bruit.

Le TCS et les associations à caractère économique y sont farouchement opposées.

Quant au conseiller d'Etat en charge du dossier Circulation et Transport, et responsable en tant que tel de la mise en œuvre du plan de mesures cantonales, il semble fermement décidé à ne rien décider...

Les projets d'extension des lignes de trams ont également fait l'objet de violentes oppositions. Toutefois un certain progrès dans les débats semble se dessiner.

L'espace à disposition étant ce qu'il est, les alternatives proposées par les milieux automobiles pénaliseraient les aménagements en faveur des vélos et surtout des piétons : pas d'améliorations des trottoirs, moins de passages piétons protégés ou non, traversées de chaussées plus larges, etc. Encore une fois, le TCS est à la tête des adversaires – merci à nos prétendus défenseurs !

Finalement, le Tribunal fédéral a rejeté les oppositions

## La modération de la circulation dans le canton du Jura

L'application de la LCPR dans le canton du Jura suit son cours. L'essentiel des réalisations effectuées ces cinq dernières années peut être résumé comme suit :

- Dans les nouveaux quartiers d'habitation, les principes de modération de la circulation sont systématiquement appliqués ;
- Dans certaines localités, telles que Delémont, d'importantes mesures de modération de la circulation ont été prises dans

le cadre du réaménagement de la vieille ville ;

- Les aménagements complets des traversées de localités de Charmoille, Mettembert, Chevenez et Courchavon sont terminés.

Les travaux en cours actuellement concernent la traversée de La Joux, l'entrée de Montfaucon, la traversée du village des Bois et l'entrée de Vicques.

Service de l'aménagement du territoire du Canton du Jura

formulées par le TCS et consorts contre la section «Rue de Lausanne-Place des Nations». Rien ne devrait plus s'opposer désormais à sa réalisation.

En ce qui concerne l'extension de la rue des Acacias, on a abouti à un compromis. Certes, la diminution du trafic auto individuel est moins importante que celle prévue par le projet initial, mais on pourra aller de l'avant.

## Des temps verts plus longs

Parmi les aspects positifs, signalons les bons rapports que l'UGP entretient avec l'Office Transport et Circulation genevois (OTC). Grâce à notre intervention, les temps verts d'un passage piétons situé sur une importante pénétrante ont été jugés trop courts et une modification est à l'étude.

Nous encourageons tous les piétons qui auraient des observations ou des requêtes à communiquer, de les transmettre à l'UGP ou directement à l'OTC.

## Proposition surprenante

Pour terminer, nous devons déplorer une proposition surprenante des autorités fédérales dans le cadre des modifications de la législation en matière de circulation routière récemment mises en consultation : sans la moindre argumentation sur les enjeux d'une telle norme, il est proposé de supprimer l'interdiction pour les motos de stationner sur les trottoirs. Nous nous sommes fermement opposés à cette modification en invitant le canton de Genève à reprendre cette opposition à son compte.

Le comité de l'UGP

# Les nouveaux moyens de locomotion

**Le DETEC met en consultation un projet de révision de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR).  
 Première réaction de Mobilité piétonne**

**M**obilité piétonne salue le fait que les nouvelles formes de mobilité (NFM) soient désormais reconnues et encouragées. Sur certains points, Mobilité piétonne estime que la réglementation proposée est insuffisamment claire.

Les utilisateurs de ces NFM pourront utiliser tous les espaces qui sont à disposition des piétons. Aucune limitation

de vitesse n'est prévue, si bien qu'à la descente les trottinettes peuvent circuler à 20-30 km/h. C'est pourquoi, Mobilité piétonne demande que certaines aires puissent être réservées aux piétons, par exemple là où il y a beaucoup de personnes âgées et là où les trottoirs en pente invitent à rouler vite.

### Utilisation de la chaussée

Mobilité piétonne salue la règle, qui permet aux utilisateurs de ces NFM d'utiliser la chaussée en particulier les zones 30.

Cela suppose que le 30 à l'heure doit être introduit plus largement dans les localités, car souvent les trottoirs sont trop petits pour accueillir les piétons et les utilisateurs de ces nouveaux moyens de locomotion.

La réglementation prévue invite les utilisateurs de ces NFM à avertir les passants, là où la sécurité l'exige. De là, on peut en déduire qu'un piéton serait responsable au cas où il n'aurait pas sauté sur le côté

au moment où l'utilisateur d'une trottinette crierait «de la place, svp!».

### Priorité à l'utilisateur le plus lent

Mobilité piétonne demande qu'une réglementation claire en matière de responsabilité civile soit introduite et qui soit basée sur le principe que l'utilisateur le plus lent du trottoir a la priorité.

Celui qui veut se déplacer plus vite doit prendre égards aux autres et porter la responsabilité en cas de collision. Les enfants aussi ont parfois des mouvements inattendus et doivent pouvoir être en sécurité sur les trottoirs. ■

(suite de la page 3)

pour piétons et des chemins de randonnée pédestre date de 1991: il aurait donc besoin de révision et de coordination avec les communes.

En l'absence d'une volonté politique claire en la matière, les plans directeurs communaux des chemins pour piétons risquent bien de rester au stade des bonnes intentions. Comme celles qui, paraît-il, pavent le chemin de l'enfer...

**Yolande North,**  
**aménagiste-urbaniste**  
**Conseillère pour Neuchâtel**

### Rue de l'Avenir fête ses 20 ans à Morat

La traditionnelle journée «Rue de l'Avenir» aura lieu à Morat le vendredi 9 novembre 2001. Thème: «Rue de l'Avenir, 20 ans de modération de la circulation en Romandie; bilan et perspectives».



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
- Société pour la protection de l'environnement

«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  
 Anne Tissot  
 Fbg de l'Hôpital 1  
 2000 Neuchâtel  
 ☎ 032/724 32 82  
 Fax 032/724 28 80  
 E-mail rue.avenir@imaginer.ch  
 www.rue-avenir.ch  
 CCP: 20-7856-6

#### Président

Serge BEUCHAT  
 77, route de Fontenais  
 2900 Porrentruy  
 ☎ 032/466 61 41  
 Fax 032/466 48 02  
 E-mail sergebeuchat@rwb.ch

#### Vice-Président

Alain ROUILLER  
 ATE - 18, rue Montbrillant  
 1201 Genève  
 ☎ 022/777 10 02  
 Fax 022/777 10 05  
 E-mail alain.rouiller@span.ch

#### Centre de documentation de l'IREC/EPFL

Groupe de travail «La Rue»  
 Dominique von der MÜHLL  
 IREC-DA-EPFL  
 Case postale 555  
 1001 Lausanne  
 ☎ 021/693 42 07  
 Fax 021/693 38 40  
 E-mail  
 Dominique.Vondermuehl@epfl.ch

#### Conseillers régionaux

**Genève**  
 Alain ROUILLER  
 (voir coordonnées ci-dessus)

#### Fribourg

Jean-Luc RIME  
 2D, passage du Cardinal  
 1700 Fribourg  
 ☎ 026/424 76 65  
 Fax 026/424 71 96  
 E-mail espaces.env.@vtx.ch

#### Jura

Serge BEUCHAT  
 (voir coordonnées ci-dessus)

#### Neuchâtel

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

#### Valais

Pierre-François SCHMID  
 10, rue du Rhône  
 1950 Sion ☎ 027/322 94 64  
 Fax 027/322 91 49

#### Vaud

Voir ci-dessus: Centre de documentation de l'IREC/EPFL



### Abonnement 2001

A retourner au **Rue de l'Avenir, Fbg de l'Hôpital 1, 2000 Neuchâtel**

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

- Abonnement normal: Fr. 30.-,  soutien Fr. 100.-  
 Abonnement à Rue de l'Avenir et Contrada (en italien): Fr. 40.-

Nom: \_\_\_\_\_ Prénom: \_\_\_\_\_

Rue: \_\_\_\_\_

NPA: \_\_\_\_\_ Localité: \_\_\_\_\_