



Planifications piétonnes Et dans les cantons?



« Nous sommes tous piétons ». « Toutes les échelles comptent »... Le double fil rouge tracé par l'édito du bulletin 1/2014 trouve son prolongement dans le présent bulletin, consacré à l'échelon cantonal.

Une échelle qui peut surprendre, tant le piéton reste associé à une dimension de proximité. Mais pas si l'on se rappelle que c'est aux cantons que la Loi fédérale sur les chemins piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), entrée en vigueur en 1987, confie la responsabilité d'élaborer et de mettre en œuvre les dispositions d'application. C'est d'ailleurs là toute la difficulté et l'ambiguïté des échelons de responsabilités: l'échelle cantonale, comme l'échelle de l'agglomération, se trouve plus à l'aise avec le rayon d'action du vélo que celui du piéton. L'état des lieux en cours, assuré par Mobilité piétonne sur mandat de l'OFROU-domaine mobilité douce, l'illustre de manière évidente: dans la plupart des cantons investigués, la question du piéton peine à se faire une place, en dépit d'une tâche que tous les cantons devraient assurer depuis près de 30 ans. Comment faire alors?

Les enseignements et recommandations que l'on peut tirer de cette enquête et le cahier des charges idéal des services de réseaux piétons cantonaux qui s'esquisse devraient rendre cette tâche plus concrète et motiver les cantons à agir. Notamment pour venir en appui aux communes, petites et grandes, qui constituent au final le maillon essentiel de l'action à l'échelle locale. La pratique de deux cantons présentés dans ce bulletin - celui de Genève, qui reste exemplaire en la matière, et celui de Saint-Gall - illustre des démarches possibles.

Dans ce domaine comme dans d'autres, les mots-clés restent «volonté politique», «imagination», «vision» et «ambition»... Pour une thématique qui n'est banale qu'en apparence.

RdA

Planification des réseaux piétons: un guide à paraître

Le début de l'année prochaine verra la parution d'un «Manuel de la planification des réseaux piétons», co-édité par l'Office fédéral des routes/domaine mobilité douce et Mobilité piétonne, actuellement en phase de consultation finale.

Ce document comblera un manque relevé de longue date: un premier projet avait été élaboré au début des années 2000, mais n'a cependant jamais été publié.

Le guide à paraître en 2015 s'adresse en priorité aux autorités communales et aux professionnels. Il vise en amont à sensibiliser ces responsables de la planification à une thématique qui peine encore à sortir de son invisibilité et semble rester pour beaucoup banale et sans grands enjeux. La première partie est ainsi consacrée à un argumentaire, et au rappel de différentes notions, dont une définition, pas tout à fait inutile, de ce qu'on entend par «marche» et «piéton».

Pensé pour la pratique, le guide traite ensuite de manière très concrète des éléments

des réseaux piétons, puis des différentes étapes de la planification, illustrées par de nombreux exemples. Un futur document de référence précieux qui pourra être téléchargé sur le site www.mobilite-douce.ch



Impressum

Rue de l'Avenir

Organismes membres de l'association: ATE - Association transports et environnement

Mobilité piétonne - Association suisse des piétons

PRO VELO Suisse - Association pour les intérêts des cyclistes

Pour une mobilité d'avenir **ate**

Mobilité piétonne Suisse

Organismes associés: La Rue - groupe de travail de l'EPFL, Ligues de la santé VD, Pro Juventute, Pro Senectute.

Secrétariat, rédaction, abonnements et changements d'adresses:

Jannick Badoux, 1880 Bex • 079 837 43 32 • secretariat@rue-avenir.ch

Contact correspondants régionaux et prestations Rue de l'Avenir:

Alain Rouiller • 022 777 10 02 • communication@rue-avenir.ch

PAO: Ecodev Sàrl, Neuchâtel

Impression: Pressor, Delémont

Rédaction du numéro: Jenny Leuba

N.B: certain-es rédacteurs/trices appliquent les rectifications orthographiques de 1990 (par ex. suppression du circonflexe et des traits d'union) Les différents postes et professions auxquels il est fait référence dans le bulletin peuvent être occupés tant par des hommes que par des femmes. Afin d'alléger la lecture, c'est la forme masculine qui est employée.

CCP: 20-7856-6

www.rue-avenir.ch

Avoir une loi c'est bien, l'appliquer c'est mieux

Que s'est-il passé depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR)? Près de trente ans après l'adoption de la loi en 1985, sa traduction en instruments cantonaux légaux et de planification est encore très inégale.



Place fédérale, Berne La Place fédérale est aujourd'hui l'un des principaux lieux de vie en ville de Berne. Un espace de qualité au croisement de nombreux itinéraires piétons, et une source d'inspiration opportune pour les députés de tous les cantons. (Source: Christine Bärlocher)

Le fait de disposer d'une loi nationale sur les réseaux de chemins pour piétons n'est pas banal. Faut-il encore que la mise en œuvre suive, et ce à toutes les échelles. C'est ce que disait le bulletin 1/2014 en début d'année, tout en illustrant quelques bonnes pratiques communales et nationales. Le présent numéro se consacre quant à lui spécifiquement à l'échelle cantonale, dont l'importance n'est pas négligeable.

LCPR trop peu appliquée

Contrairement aux chemins de randonnée dont l'organisation et la mise en œuvre sont bien établies depuis des années, l'application de la LCPR pour les réseaux de chemins pour piétons montre un besoin de renforcement et d'optimisation. Rue de l'Avenir avait dressé un état des lieux romand il y a une quinzaine d'années. Au vu du peu de mesures en faveur des modes doux, notamment des piétons, dans les projets d'agglomération de première et deuxième générations, l'Office fédéral des routes (OFROU) a souhaité mettre en avant les bonnes pra-

tiques et les potentiels d'amélioration sur le plan cantonal. Le portrait de la mise en œuvre de la LCPR est donc en train d'être effectué dans tous les cantons.

Une loi garantit une certaine force

Même si disposer d'une base légale ne suffit pas pour garantir l'attractivité de la marche, le cadre juridique constitue un appui précieux, notamment pour se doter des ressources humaines et financières adéquates à la concrétisation des réseaux de chemins pour piétons. Dans certains cantons (GE, NE, JU, VS), la LCPR a été transcrite dans une loi cantonale, qui permet par exemple d'exiger des communes qu'elles se dotent de plans directeurs des chemins pour piétons.

Vers une meilleure coordination

Les cantons sont tenus de nommer un responsable des réseaux de chemins pour piétons et de randonnée pour répondre aux exigences de la LCPR mais ils sont libres de s'organiser à leur guise. Chacun traite donc le

sujet différemment. Afin d'en dresser un portrait, les administrations cantonales suisses sont progressivement invitées à participer à un atelier, qui permet également de leur présenter les bonnes pratiques observées ailleurs en termes d'action comme d'organisation. La démarche a jusqu'à présent été menée dans sept cantons (BE, ZH, AG, SG, BL, GE, NE). Entre dix et douze représentants de trois à cinq services cantonaux différents, tous concernés par les réseaux piétons, sont invités lors de chaque atelier.

Ce rassemblement autour de la question de la marche constitue généralement une première. La réunion de différents professionnels (planification et aménagement local, services de la mobilité et des transports, responsables régionaux ou d'agglomération, police) représente d'ailleurs un enjeu tout aussi important que le contenu lui-même des discussions dans ce projet, puisqu'elle correspond à un premier pas en vue d'une meilleure coordination et d'une clarification des rôles.

De nouveaux outils

Cette recherche aboutira à un cahier des charges type (voir p.8), à un modèle de page Internet pour traiter des déplacements à pied sur les sites cantonaux, ainsi qu'à un rapport de synthèse interne. Mais surtout, et c'est au final le plus important, cette démarche a permis de (re)mettre à l'ordre du jour la thématique des réseaux piétons et la responsabilité des cantons en la matière. ■

Pour aller plus loin

- Bulletin RdA 1/2014 «Planification piétonne – toutes les échelles comptent!»
- Bulletin RdA 2/2001 «LCPR: état des lieux dans les cantons romands»

A quand un véritable pied d'égalité pour les réseaux piétons?

Les réseaux piétons en localité ne bénéficient à ce jour pas d'efforts de planification comparables à ceux fournis pour les réseaux cyclables ou de randonnée, sans parler des modes motorisés. C'est la conclusion que l'on peut tirer de la comparaison transversale effectuée dans le cadre d'une recherche menée par Mobilité piétonne sur mandat de l'Office fédéral des routes (OFROU). Cette étude, dont la première phase menée dans sept cantons est en voie d'aboutir, vise à faire le point sur la question. La Confédération souhaite en outre aussi dynamiser cette thématique.

Quelles ressources sont allouées à la planification des réseaux piétons sur le plan cantonal? Comment l'administration est-elle organisée dans ce domaine et de quels instruments dispose-t-elle? Les besoins en termes de sécurité, mais aussi de confort inhérents aux déplacements à pied, sont-ils pris en compte dans une optique multimodale des transports? Le canton fixe-t-il des objectifs à atteindre par rapport à la marche? À l'issue de cette première étape de recherche, les réponses de sept cantons à ces questions permettent de rendre compte de la situation, de manière certes encore non exhaustive.

Aménagement ou mobilité?

Les cantons sont tenus par la Loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) de désigner un responsable pour les réseaux de chemins pour piétons en localité. Sa place dans l'organigramme ne va cependant pas de soi. Les responsables piéton, randonnée et vélo sont rattachés à différents services et coordonnés de manière variée dans chaque canton. Le responsable piéton est le plus fréquemment rattaché au service d'aménagement du territoire, sauf à Berne et Saint-Gall, où il est lié à la mobilité, et à Genève où la responsabilité est partagée entre les deux domaines. Deux configurations de service se distinguent: le service «LCPR», soit piéton et randonnée (AG, BL, NE, ZH), et le service de la «mobilité douce» qui regroupe piéton, randonnée et vélo (BE, GE, SG). La tendance semble toutefois être à cette dernière forme d'organisation, somme toute cohérente avec une

vision multimodale de la mobilité, puisque les cantons d'Argovie et Zurich vont se réorganiser en ce sens.

Entre une et trois personnes par canton sont responsables à temps partiel du réseau piéton en localité. Le temps de travail qui y est effectivement consacré est (très) faible. La grande majorité des forces de travail est clairement allouée au vélo. Les comparaisons précises restent cependant difficiles, faute de cahier des charges explicite.

La théorie et la pratique

Malgré les compétences assignées aux cantons par la LCPR, l'état de la planification des réseaux de chemins pour piéton et la procédure à suivre varient selon les cantons. Or, il est non seulement nécessaire de s'assurer que les communes planifient leurs réseaux, mais aussi de leur fournir des instruments, des plateformes d'échange et des financements pour les y encourager.

Le canton de Genève a repris l'obligation de planifier les réseaux de chemins pour piétons dans une loi cantonale, de laquelle découlent différentes actions concrètes (voir p.6). Les cantons de NE, BE, SG et ZH disposent eux aussi de bases légales cantonales, mais leur engagement s'arrête pratiquement là.

Genève est le canton qui connaît le mieux sa situation: 75% des communes disposent d'un plan de réseau de chemins pour piétons et 13% sont en train de l'élaborer. Les cantons de BE, BL, SG et ZH estiment la proportion de communes s'en étant dotées à respectivement 22%, 80%, 95% et 100%. Les planifications communales de réseaux de chemins pour piétons sont formellement

approuvées par l'état dans les cantons de NE, ZH, GE et SG avec examen approfondi pour ces deux derniers.

Se donner les moyens

L'analyse des points faibles constitue la première étape de toute planification du réseau piéton. Pour de nombreuses communes et bureaux d'étude, cette démarche est encore peu familière. Ainsi, les cantons de SG et BL ont élaboré des outils pour les soutenir. Un instrument similaire est proposé au public en Ville de Zurich.

Par ailleurs, aucune mesure ne peut se concrétiser sans budget. Le canton de SG mise globalement sur la mobilité douce en inscrivant 4 millions de francs pour les infrastructures cyclables et piétonnes au



Les déplacements à pied constituent près de la moitié des déplacements effectués en ville. Il faudrait faire bien plus pour favoriser la marche, de la planification à l'aménagement. (Source: Mobilité piétonne)

budget annuel, auxquels s'ajoute chaque année un fonds de 8 millions de francs pour l'aménagement des rues. Argovie subventionne à hauteur de 17% les plans de circulation communaux (kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV) et Genève subventionne les Plans directeurs communaux qui incluent les plans directeurs de chemins pour piétons par des montants allant de CHF 10'000 à 50'000.

Les cantons ont également pour tâche de renforcer la marche dans le système de transports par des mesures de communication. La diffusion des connaissances actuelles au travers d'offres de formation ou d'échange entre les services est encore trop peu courante alors que cet aspect se révèle crucial. En effet, en dépit de tous les aspects organisationnels, le choix du mandataire a, au final, un impact considérable sur la qualité des plans de réseau de chemins pour piétons. Le canton de St-Gall a développé une approche pragmatique de ce sujet en mandatant des bureaux et associations spécialisés.



des étapes de déplacements urbains. Les cantons pour-
fication à la mise en œuvre, en passant par la promotion.

La publication d'aides de travail, ainsi que les rencontres professionnelles sont autant de sources d'inspiration pour contribuer à une meilleure coordination. Le réseau piéton n'est à ce jour intégré dans aucun SIG des sept cantons analysés, contrairement aux réseaux cyclable ou de randonnée. Enfin, le peu de contenu, voire l'absence de la thématique piétonne sur les portails internet cantonaux (hormis à SG et GE) reflète dans la majeure partie des cas le peu d'importance accordée au sujet.

Dépasser les clichés

«La marche a du mal à se départir de deux préjugés: celui qui l'associe à la proximité et celui qui l'associe à la flânerie.» Cette citation de la thèse de Sonia Lavadinho (Le renouveau de la marche urbaine, 2012) reflète parfaitement la situation. Nombre d'acteurs ont effectivement d'emblée souligné que les réseaux piétons sont l'affaire des communes, pour des questions d'échelle. Certes, la mise en œuvre d'aménagements piétons nécessite une certaine connaissance du terrain et un soin dans les détails. Le rôle des cantons ne se limite pas pour autant à déléguer aux communes les tâches que leur octroie la LCPR. Au contraire, ils ont un potentiel en termes d'aides techniques et financières pour la mise en œuvre ou de coordination intercommunale. «Le projet d'agglomération manque clairement d'ambition et d'innovation dans ce domaine» accordait un responsable régional lors d'une séance.

La coordination peut être optimisée

Dans les sept cantons approchés, le responsable du réseau piéton joue rarement un rôle déterminant et n'est pas systématiquement impliqué dans les questions qui ont un impact direct sur les réseaux de chemins pour piétons, comme la sécurité sur le chemin de l'école, l'accès aux transports

publics ou l'accessibilité sans obstacles. Les spécialistes de ces différents domaines étaient réunis pour la première fois dans le cadre de l'étude de l'OFROU. «Parfois, les compétences disponibles sont sollicitées trop tardivement sur des projets déjà relativement ficelés», déplorait un technicien.

Interdisciplinarité et clarté des rôles

Plusieurs personnes exprimaient en premier lieu la difficulté à isoler la question des piétons par rapport aux différentes spécialités (ingénieur trafic, entretien, police). Après une réflexion sur le rôle des services impliqués, les formes de collaboration souhaitables et les opportunités liées aux projets en cours, qu'il s'agisse de réorganisation interne ou de révision d'instruments, elles ont pourtant remis en question cet a priori et souhaité que davantage de moyens et de forces d'action soient investis dans un véritable service des réseaux piétons (voir p. 8). L'interdisciplinarité a certainement du sens lorsqu'il est question de déplacements à pied, mais ne s'oppose pas à la désignation d'une personne chargée de suivre et de coordonner tout ce qui traite des réseaux piétons. Pour preuve, les cantons dotés d'une stratégie en matière de réseaux piétons traitent cette forme de mobilité de manière plus complète que ceux qui revendiquent la seule intégration de la marche à tous les domaines de l'aménagement.

Pour aller plus loin

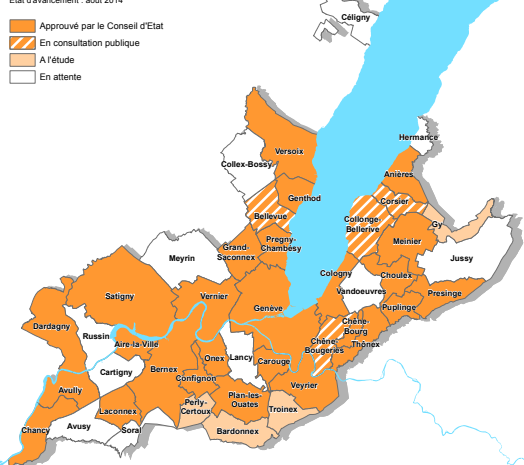
Liste des bases légales cantonales, des responsables cantonaux et des aides de travail:

www.mobilitepietonne.ch/reseauxpietons

Genève, une recette qui marche

La politique cantonale genevoise de planification des réseaux de chemins pour piétons est exemplaire à plus d'un titre. Outre l'élaboration d'un cadre légal découlant de la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), le canton a fixé des objectifs et développé des instruments pour les mettre en œuvre, qui produisent leur effet dans les communes (voir bulletin 1/2014).

Plans directeurs de chemins pour piétons
Etat d'avancement : août 2014



État de la planification des Plans directeurs de chemins pour piétons sur le site Internet cantonal. Toutes les grandes communes, sauf deux, en sont dotées. (source: Canton de Genève, août 2014)

À Genève, les compétences en matière de réseaux de chemins pour piétons et de randonnée sont réparties entre trois différentes directions cantonales :

- Office de l'urbanisme: 0.3 équivalent plein temps (EPT) (examen des Plans directeurs de chemins pour piétons, PDCP);
- Direction générale des transports: 1 EPT (planification et mise en œuvre pour la mobilité douce);
- Direction de la nature et du paysage: 0.35 EPT (chemins de randonnée).

La coordination de ce «serpent à trois têtes» n'est pas formalisée, mais a lieu de manière régulière.

Une garantie de maîtrise

Le portail Internet du canton démontre à n'en pas douter que ce dernier sait où il en est en matière de planification des réseaux de chemins pour piétons dans ses communes. Les responsables du réseau piéton possèdent la vue d'ensemble requise par la loi et informent ainsi clairement les bureaux d'étude

des plans existants dont ils doivent tenir compte dans leurs projets d'aménagement. L'état actuel de la planification, soit la liste et la carte des plans directeurs existants avec accès direct à tous les rapports, est disponible en ligne et devrait même être intégré au Système d'information géographique (SIG) cantonal prochainement. Il est ainsi possible en un coup d'œil d'apprendre que 75% des communes disposent aujourd'hui de PDCP, intégrés ou non à leur Plan directeur communal (PDCoM), et que 13% des communes y travaillent.

Des instruments au service du piéton

La cohérence des instruments distingue Genève des autres cantons. Dans l'ordre, Genève a transposé la loi fédérale en une loi d'application cantonale (LaLCRP). Celle-ci exige que les communes se dotent de PDCP et leur donne en outre la possibilité d'établir des Plans localisés de chemins pour piétons (PLCP), ayant valeur de plan d'affectation. Genève est le seul canton à prévoir à ce jour ce deuxième instrument, pourtant indispensable pour concrétiser la planification, puisqu'il est contraignant pour les particuliers. Neuchâtel prévoit ce type de plan mais n'a pas de cas concret, tandis que les premiers PLCP genevois sont en cours de validation.

De manière plus globale, la stratégie multimodale du canton de Genève «Mobilité 2030» définit des objectifs quantitatifs afin d'orienter la croissance attendue des déplacements. Le nombre de déplacements à pied au centre-ville devrait passer de 375'000 en

2009 à 390'000 déplacements jour en 2030 (+15'000) mais la part modale de la marche resterait constante (47%).

Le Plan directeur de la mobilité douce validé en 2013 et complété d'un règlement d'application met davantage l'accent sur le réseau cyclable, mais fixe tout de même des objectifs, certes modestes, mais néanmoins chiffrés, pour l'ensemble des déplacements effectués à pied. Pour l'ensemble du canton, ceux-ci atteignaient 36% des déplacements en 2013 et 39% en 2030.

Toute politique nécessite un budget

Les communes peuvent solliciter un soutien financier allant de CHF 10'000 à 50'000 pour le PDCoM. Si elles ne disposent pas encore d'un PDCP, celui-ci est inclus dans leur planification communale. Le soutien financier est donc indirect et réservé aux communes dont les moyens sont limités.

L'engagement: ingrédient indispensable

Le rôle du canton ne s'arrête pas à fixer un cadre légal. L'État de Genève soutient par exemple la planification des réseaux de chemins pour piétons dans les communes en publiant une aide de travail. Au-delà des exigences formelles, un contrôle de la qualité du contenu des PDCP, notamment des légendes, est effectué lors de leur examen. L'autorité de contrôle veille au grain, mais entretient aussi un rapport constructif avec les communes et leurs mandataires.

Pour aller plus loin

- Page Mobilité douce: <http://ge.ch/mobilite/les-mobilites-geneve/mobilite-douce>
- LaLPR L 1 60, 1999: www.ge.ch/legislation/rsg/f/s/rsg_L1_60.html
- Planifier et réaliser les chemins pour piétons, directives à l'intention des communes genevoises, 2002: www.mobilitepietonne.ch/nos-themes/reseaux-pietons/dans-les-cantons/

St-Gall: quand le piéton bénéficie du «projet d'agglo»

Suite à l'évaluation sévère des projets d'agglomération de première génération, les autorités saint-galloises ont renforcé le service de la mobilité douce et mandaté des bureaux et associations professionnelles. Une stratégie qui paie, puisque le sérieux et la systématique des démarches engagées ont valu à l'agglomération le financement le plus élevé des projets de deuxième génération.

Le caractère exemplaire du canton de Saint-Gall en matière de planification piétonne était sans doute prédestiné, puisque son chef-lieu a été fondé au VII^{ème} siècle par un religieux venu d'Irlande... à pied. Dans tous les cas, le canton illustre aujourd'hui avec panache l'effet de levier provoqué par les projets d'agglomération. Suite à l'échec du projet de première génération, qualifié de lanterne rouge notamment en raison de faiblesses en matière de mobilité douce, le canton a pris des mesures. Le service de la mobilité douce a été augmenté de 50% à 200%. La collaboration qui existait depuis quelques années avec Mobilité piétonne et son représentant local est notamment devenue plus intense.

Une solution flexible et rapide

Si la gestion des chemins de randonnée est confiée aux sections régionales de Suisse Rando, ce mode de collaboration est encore peu fréquent pour les réseaux de chemins pour piétons. St-Gall sort ainsi du lot, en confiant certaines tâches découlant de la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) à une association, comme il le fait pour le réseau cyclable avec PRO VELO. Les communes du canton sont tenues de se doter d'un plan directeur de chemins pour piétons. Leur examen a par exemple été effectué par le mandataire, qui organise aussi une journée d'étude ou une excursion tous les deux ans et conseille les communes.

Une planification piétonne de A à Z

Afin de s'assurer de la planification des réseaux piéton et cycliste, le canton a élaboré des lignes directrices que les cinq agglomérations ont suivies. Il a de plus créé un portail en ligne pour répertorier les points faibles et les lacunes. Le réseau piéton y est cartographié de manière systématique aux endroits attirant de nombreux piétons. La description du réseau existant est complétée par l'inventaire des lacunes, identifiées lors d'audits piétons

réalisés par divers groupes d'usagers (voir le rapport «Gemeinde bewegt»).

St-Gall est également un modèle en termes de transparence. On trouve l'état des réseaux de modes doux existants ainsi que les points faibles du réseau cyclable sur le système d'information géographique (SIG) public, tandis que les lacunes piétonnes et les mesures planifiées (y c. leurs coûts) sont disponibles sur la plateforme accessible aux communes via un mot de passe.

Les différentes étapes d'analyse prescrites par le canton permettent d'identifier et de hiérarchiser les mesures à prendre et de les intégrer à un concept de mobilité global. L'espoir d'obtenir un financement du Fonds d'infrastructures pour ces mesures grâce au projet d'agglomération a ici aussi motivé l'engagement cantonal. Avec raison, puisque les mesures de mobilité douce du deuxième projet d'agglo, qui totalisent 180 millions de francs sur les cinq prochaines années, sont subventionnées au niveau fédéral à plus de 35%, à quoi s'ajoute un financement cantonal d'environ 45%. Un encouragement qui a fait mouche auprès des communes, mettant d'ailleurs les services cantonaux face à une avalanche de demandes.

Une structure adéquate ne suffit pas

Si St-Gall fait figure de bon élève grâce aux ressources humaines et financières engagées ces dernières années pour rattraper le retard des modes doux, on ne ressent néanmoins pas (encore) ces efforts en marchant en Suisse orientale. Reste à espérer que le canton s'attelle avec autant d'élan à la mise en œuvre des mesures. L'accord et le soutien concret des communes sont indispensables pour réaliser les projets. Il est pour l'heure encore trop tôt pour évaluer l'effet stimulant du financement fédéral promis. Enfin, les meilleurs outils de planification ne porteront leurs fruits que s'ils sont soutenus par une volonté politique affirmée. ■



En quelques clics, les Saint-Gallois, jeunes et moins jeunes, ou atteints d'un handicap, pianotent sur des tablettes pour annoncer les défauts et les lacunes de leur réseau piéton. (Source: Kathrin Ziegler / Mobilité piétonne, 2013)

Pour aller plus loin

- Brochure «Méthode à suivre pour l'analyse des points faibles», 2010. Portail des points faibles du canton de St-Gall. Stratégie MD «Langsamverkehr in Kanton St. Gallen», 2013 www.mobilitepietonne.ch/reseauxpietons
- Rapport final du programme «Gemeinde bewegt», 2014 www.tiefbau.sg.ch/home/strasseninspektorat/LV
- SIG cantonal de SG www.geoportal.ch

Pour des services cantonaux des réseaux piétons

Afin de faciliter l'application de la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) et d'augmenter l'importance accordée aux réseaux piétons dans la planification mais aussi le nombre d'usagers à pied, un cahier des charges type publié suite à l'étude de l'application de la LCPR dans les cantons décrit désormais les tâches et le profil du service cantonal des réseaux piétons.

Si tous les cantons ont aujourd'hui désigné leurs responsables pour la planification, la réalisation et l'entretien des chemins pour piétons et de randonnée, ceux-ci s'occupent aujourd'hui principalement de randonnée, et ne répondent que partiellement aux exigences et surtout à l'esprit de la LCPR.

Traiter aussi les réseaux piétons

Alors que la marche constitue un enjeu majeur de la mobilité durable, peu de responsables disposent d'un cahier des charges explicite en matière de réseau piéton en localité, et leur traitement est simplement délégué aux communes. La plupart des responsables se concentrent, pour ce qui est des chemins en localité, sur la planification. Le contrôle est lacunaire et l'absence de planification exempte de conséquences. Le canton demeure pourtant l'autorité responsable.

Trouver le bon ancrage pour le service

Le service des réseaux piétons doit être impliqué dans la planification des transports, notamment des transports publics, et la mise en œuvre des mesures. Des délégués vélo existent aujourd'hui dans de nombreux cantons. La réunion du ou des responsables pour les réseaux piétons et vélo dans un seul service de mobilité douce peut avoir du sens, étant donné les synergies mais aussi les conflits existant entre ces deux types de mobilité. La thématique de la marche peut ainsi bénéficier de la reconnaissance déjà acquise pour le vélo. Dans le cas où une seule personne est responsable des deux modes, il faut par contre veiller à ce qu'elle dispose de l'ensemble des compétences nécessaires. Rattacher le service des réseaux piétons à celui en charge de la planification communale constitue une autre alternative.

tamment des transports publics, et la mise en œuvre des mesures. Des délégués vélo existent aujourd'hui dans de nombreux cantons. La réunion du ou des responsables pour les réseaux piétons et vélo dans un seul service de mobilité douce peut avoir du sens, étant donné les synergies mais aussi les conflits existant entre ces deux types de mobilité. La thématique de la marche peut ainsi bénéficier de la reconnaissance déjà acquise pour le vélo. Dans le cas où une seule personne est responsable des deux modes, il faut par contre veiller à ce qu'elle dispose de l'ensemble des compétences nécessaires. Rattacher le service des réseaux piétons à celui en charge de la planification communale constitue une autre alternative.

L'esprit de la LCPR visait plus haut

La LCPR a vu le jour dans le but de promouvoir les déplacements à pied. Pour répondre à cet objectif initial, le cahier des charges du service des réseaux piétons doit aller plus loin que les exigences mentionnées explicitement dans la loi, et que ce qui a été



L'appui d'un service cantonal des réseaux piétons contribue à la concrétisation de réseaux piétons sûrs, confortables et attractifs. La mise en place d'un système d'orientation facilite également les déplacements. (Source: Mobilité piétonne)

fait dans la pratique jusqu'à ce jour. On a à l'époque supposé à tort que la planification des réseaux suffirait à modifier les choix modaux. Or il est devenu évident avec le recul que l'élaboration des plans ne suffit pas à ce que davantage de gens marchent.

La solution la plus efficace à court terme consiste à compléter les lacunes de la loi au travers du cahier des charges des services cantonaux des réseaux piétons. Leurs préoccupations doivent être bien plus larges que la seule planification: la qualité des cheminements, leur sécurité - notamment aux traversées piétonnes et sur le chemin de l'école - la communication au sein de l'administration comme avec les mandataires et la population, ainsi que la collecte de données et leur analyse doivent en faire partie intégrante.

Jenny Leuba, Thomas Schweizer ■

Les tâches du service des réseaux piétons

Planification des réseaux piétons. Planifier, réaliser et entretenir des réseaux piétons denses et des liaisons sûres, directes et attractives.

Qualité. Garantir la qualité, l'attractivité et l'entretien des liaisons; profiter des synergies et anticiper ou remédier aux conflits entre modes; être impliqué dans les projets sur les routes cantonales.

Sécurité. Garantir des traversées sûres en nombre suffisant, sur le chemin de l'école en particulier; être impliqué dans la création de traversées ou leur suppression.

Transfert de connaissances. Communiquer au sein de l'administration et avec les bureaux d'étude; proposer des plateformes d'échange et des aides de travail.

Communication et formation. Promouvoir la marche au travers de mesures de communication et proposer des formations continues.

Données et outils de travail. Créer et alimenter les bases de données nécessaires à l'analyse, au contrôle et à la promotion de la marche.

Tab. 1 : Synthèse des principales tâches du service cantonal des réseaux piétons rassemblées dans le cahier des charges type. Visant en premier lieu les tâches attribuées aux cantons, la plupart des objectifs qui y sont mentionnés peuvent être repris à l'échelle communale

Pour en savoir plus

Service cantonal des réseaux piétons, Tâches et organisation, Mobilité piétonne, 2014.

Liste des responsables cantonaux des réseaux piétons:

www.mobilitepietonne.ch/responsables