



Groupe-conseil romand

Ecomobilité – Sécurité des déplacements – Urbanisme de proximité

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand, paraît 4 fois par année, 20^e année, **2/2003**
www.rue-avenir.ch

Mobilité douce

Photo: Alain Rouiller

Troisième pilier de la politique des déplacements



**Voyage d'étude
des 18 et 19 septembre 2003**

«Le piéton au pays du S-Bahn»

Dans ce numéro :

- Plan directeur de la locomotion douce
- Programme de la journée RdA 2003

Abonnement 2003

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

Le piéton au pays du S-Bahn

Les 18 et 19 septembre 2003

Le succès remporté par notre voyage de deux jours à Fribourg-en-Brigau nous incite à renouveler l'expérience. C'est ainsi que nous vous convions cette année à un voyage d'étude de l'autre côté de la «barrière de rösti», au pays du S-Bahn. Nous découvrirons là des aménagements exemplaires que, du fait de la langue en particulier, nous n'avons pas l'occasion de visiter tous les jours.

Nous nous rendons d'abord à Uster (15 km à l'est de Zurich), puis à Baar (banlieue de Zoug) et enfin à Zu-

rich, lieu de la première journée Rue de l'Avenir, il y a presque vingt ans (1985).

Crédit photo: Hoch Parterre



Place de la Gare de Baar. Un aménagement «par le vide», espace mixte privilégiant la mobilité douce et la rencontre entre les divers usagers. A voir aussi de nuit...

USTER

La visite d'Uster peut se voir comme une suite à celle du quartier Vauban à Fribourg-en-Brigau. En effet, grâce à un ensemble de mesures exemplaires touchant à l'aménagement du territoire, à l'urbanisme de proximité et à la construction, la ville d'Uster est parvenue à se donner sa propre identité dans l'anonymat de plus en plus marqué qui caractérise le paysage périurbain suisse.

L'espace urbanisé a été séparé nettement de la zone rurale, les autorités locales ont cherché à promouvoir activement l'architecture contemporaine, et l'ancien volume bâti a été respecté et intégré dans la vie d'aujourd'hui. Cela est particulièrement visible pour la réhabilitation exemplaire du secteur industriel de cette cité zurichoise, qui lui a valu en 2001 d'obtenir le Prix Wakker. (Ce prix est remis chaque année à une commune qui s'est distinguée par la revalorisation d'un site cons-

truit dans une optique contemporaine. Pour plus d'informations: <http://www.heimat-schutz.ch/fr/distinctions.htm>.)

BAAR

Progressivement rattachée à l'agglomération de Zoug, la ville de Baar a enregistré une forte expansion ces vingt dernières années. Plusieurs immeubles locatifs ont vu le jour au nord de la gare, tandis qu'un hôtel et divers immeubles commerciaux se dressaient au sud de celle-ci. Comme ces constructions altéraient l'harmonie architecturale du centre ville, la Municipalité a remodelé la place de la Gare «par le vide», privilégiant la mobilité douce et la rencontre entre les divers usagers de cet espace public.

Les lauréats du concours d'urbanisme, le bureau Vetsch-Nipkow Partner à Zurich, ont proposé de renoncer à la séparation des différents trafics, de créer un parking souterrain au profit de nouveaux aménagements en surface et de relier par un passage sous-voie les quartiers plus récents au sud à la partie plus ancienne de la ville au nord. La grande dimension de la place favorise la cohabitation des divers usagers de la voie publique et dispense à l'ensemble architectural homogénéité et sérénité.

ZURICH

La seconde journée du voyage RdA 2003 sera consacrée à la ville de Zurich, avec

Bulletin d'inscription

Je m'inscris au voyage «Le piéton au pays du S-Bahn» des 18 et 19 septembre 2003

Nom/Prénom: _____

Rue: _____

NPA/Localité: _____

Représentant (commune, département, bureau, association): _____

Tél. prof.: _____ Courriel (e-mail): _____

Langue allemande: oui / non (souligner ce qui convient)

A retourner **jusqu'au 15 août 2003** à **Rue de l'Avenir, 2322 Le Crêt-du-Loche**
Inscription également possible sur le site internet de RdA <www.rue-avenir.ch>



la visite d'exemples d'aménagement (ou de dispositifs) innovants que nous avons eu l'occasion de présenter dans le journal. Des rencontres sont prévues avec des personnes qui ont contribué à leur mise en œuvre.

Zones 30 légères

A la fin des années 90, la ville de Zurich décidait de réaliser 80 zones 30 en l'espace d'une année, avec des mesures d'accompagnement légères et en misant surtout sur la sensibilisation (*voir supplément Chat Noir encarté dans RdA 4/99*). Une année après l'entrée en vigueur de la nouvelle ordonnance sur les zones 30 et zones de rencontre – répondant à l'intention du Conseil fédéral de simplifier l'instauration des zones à vitesse réduite – et à l'heure des restrictions budgétaires à tous les niveaux, l'expérience de la ville de Zurich constitue un exemple particulièrement intéressant à connaître, et pourquoi pas à exporter...

Transports publics et espaces publics

Nous avons présenté l'année passée (RdA 2/2002) les solutions novatrices mises en place par la ville de Zurich concernant les transports publics, permettant à la fois d'améliorer le fonctionnement du réseau, tout en préservant la qualité des espaces pour les piétons :

- *le système de gestion intégrée du trafic*, mis en place depuis le début des années 90 : cette réalisation pilote montre qu'il y a des alternatives possibles, pour assurer l'avancement des transports publics, à la généralisation de voies en site propre ;
- *les arrêts de bus et de trams sur la chaussée* : la ville de Zurich a réalisé à plusieurs endroits ce type d'aménagement, même sur des rues à fort trafic : cela rend l'arrêt plus confortable pour les usagers, évite les problèmes de réinsertion dans le trafic

Programme

Jeudi 18 septembre 2003

Départ des trains
Genève 7 h 48 ; **Lausanne** 8 h 27 ; **Neuchâtel** 9 h 08 ; **La Chaux-de-Fonds** 8 h 41 ;
Fribourg 9 h 16 ; **Delémont** 9 h 03 ; **Porrentruy** 8 h 21 ; **Berne** 9 h 47

11 h 34 Arrivée à **Uster**
 Visite de la place de la Gare. Située en zone 30, elle joue de fait le rôle d'une zone de rencontre
 Repas léger, puis visite d'un quartier d'habitation industriel réhabilité qui concilie urbanisme de proximité et qualité de l'habitat en compagnie d'un responsable communal

16 h 30 Départ de Uster
 17 h 30 Arrivée à **Baar**
 Dépose des bagages à l'Hôtel Ibis
 Visite de la place de la Gare en compagnie de M. Grob, responsable des bâtiments de la commune de Baar et de MM. Vetsch & Nipkow, concepteurs
 Soirée libre

Vendredi 19 septembre 2003

8 h 00 Départ de Baar
 8 h 20 Arrivée à **Zurich**
 Présentations prévues :

- Introduction générale sur la politique des transports publics en ville de Zurich depuis 25 ans (choix effectués, développement du système de gestion intégrée, aménagements et réalisations)
- Présentation du système de gestion intégrée
- Politique de la ville en matière de zones 30, histoire de la mise en place des 80 zones 30 légères, contenu de la « valise zurichoise », aspects financiers, bilan après trois ans

Visites :

- Arrêts de trams et bus sur la chaussée (rues à fort trafic).
- Aménagements divers – dont places réaménagées avec réintroduction des passages piétons en surface
- Zones 30

Le déroulement de la journée n'a pas encore pu être arrêté dans le détail. Le programme définitif sera transmis aux personnes inscrites. Les personnes qui souhaiteraient recevoir ces informations plus rapidement peuvent les demander au secrétariat.

17 h 34 Départ de Zurich

Arrivée des trains
Berne 18 h 43 ; **Porrentruy** 20 h 34 ; **Delémont** 19 h 57 ; **Fribourg** 19 h 08 ;
La Chaux-de-Fonds 20 h 18 ; **Neuchâtel** 19 h 46 ; **Lausanne** 19 h 57 ; **Genève** 20 h 30

Prix du voyage

comprenant une nuit d'hôtel (Hôtel Ibis)** avec petit déjeuner, deux repas, un en-cas pour le voyage de retour, la documentation et la traduction allemand-français nécessaire
Fr. 360.– par personne (**Fr. 300.–** pour les abonnés de RdA)
 Le billet de train n'est pas compris dans le prix.

Nous vous rappelons la possibilité d'obtenir des AG-Flexi auprès de l'ATE (tél. 0900 550 440).
Pour les personnes individuelles ou les membres d'associations, le prix demandé ne devrait en aucun cas être un motif de non-participation au voyage. Si tel est le cas, veuillez prendre contact avec le secrétariat.

Soutien

Le voyage « Le piéton au pays du S-Bahn » est soutenu financièrement par l'Office fédéral des routes.

Participants

Le voyage est ouvert aux membres alémaniques de Mobilité piétonne et de l'ATE, ainsi qu'aux abonnés de « Contrada » et membres du GMT-Tessin. La langue de travail sera le français.

Inscription

Par retour du coupon d'inscription ou sur <www.rue-avenir.ch> **jusqu'au 15 août 2003**

- et réduit la consommation d'espace ;
- le réaménagement de carrefours avec *réintroduction des traversées en surface pour les piétons* : la ville de Zurich revient sur la tendance qui a prévalu pendant longtemps de faire passer les

piétons en sous-sol aux carrefours très chargés (Bahnhofplatz et Schaffhauserplatz).

A la découverte du S-Bahn

Enfin, et de manière plus générale, les déplacements entre les trois sites visités seront aus-

si l'occasion de découvrir et de pratiquer le S-Bahn (RER) zurichois. Si le programme le permet, une rencontre sera organisée avec un représentant de l'entreprise de transport de Zurich (VBZ), pour une présentation des projets prévus. ■

Plan directeur de la locomotion douce (PDL D)

Vers une reconnaissance de la mobilité douce

La mise en consultation de ce projet de texte, élaboré par l'Office fédéral des routes sur mandat de Moritz Leuenberger, s'est achevée fin avril. Ce plan, aux objectifs ambitieux, vise à faire de la mobilité¹ douce le «troisième pilier du transport de personnes».

En mai 2001, Moritz Leuenberger donnait mandat à l'Office fédéral des routes d'élaborer un projet de plan directeur départemental visant à encourager la mobilité douce. Ce plan directeur est destiné à devenir la référence du DETEC pour la promotion des déplacements à pied, à vélo et autres modes de déplacement à la force du mollet (skate, rollers, etc.).

A ce titre, et après son adoption officielle, il constituera aussi le cahier des charges de l'«unité locomotion douce» de l'OFROU (voir encadré). Il s'agit donc d'un document important, correspondant à une initiative novatrice de la Confédération.

Rue de l'Avenir s'est prononcé dans le cadre de la pro-

Les trois piliers du transport des personnes

Trafic individuel motorisé

TIM

Voitures de tourisme
Poids lourds
Motocycles
Cyclomoteurs
Vélos électriques

Locomotion douce

LD

Déplacements à pied
Déplacements à vélo (y compris VTT, vélos de course et vélos allongés)
Tourisme pédestre
Déplacements au moyen d'engins assimilés à des véhicules (par exemple patins à roulettes)

Transports publics

TP

Chemins de fer
Tramways
Autobus
Transports à câbles
Bateaux
Trafic aérien

Selon la nouvelle approche fondamentale de la Confédération, la mobilité douce devrait représenter, avec le TMI et les TP, le «troisième pilier» du transport des personnes.

L'encouragement de la mobilité douce dans le cadre des loisirs (randonnées, promenades) ne doit en aucun cas faire passer au second plan l'amélioration des conditions de la mobilité quotidienne, en localité. Cela exige des priorités dans les mesures, et au niveau du financement.

Photo: Alain Rouiller



cédure de consultation qui vient de s'achever. Nous repreneons ci-dessous les points les plus importants de cette prise de position². On trouvera également à la fin du numéro un résumé des réactions de de l'ATE et de Mobilité piétonne.

Des objectifs ambitieux

Le but général sur lequel s'appuie le mandat de Moritz Leuenberger est de «développer la locomotion douce de manière à ce que l'ensemble des transports terrestres évolue dans le sens du développement durable». Le DETEC justifie la nécessité d'agir par:

- la saturation des routes, en

particulier dans les villes et les agglomérations;

- le désir d'améliorer la qualité de l'habitat et de la vie tant dans les zones à forte densité de population que dans les zones rurales;
- le potentiel d'amélioration de la santé que constitue la mobilité douce, et
- la nécessité de réduire la consommation d'énergies fossiles.

Il convient ainsi de «créer partout des conditions cadres

¹ Nous proposons d'adopter ce terme de préférence à «locomotion» douce (voir encadré sur la terminologie).

² Le texte complet peut être envoyé sur demande au secrétariat.

aussi favorables que possible à ces formes de mobilité»; le mandat donné par le chef du DETEC «vise à élaborer les nombreuses mesures permettant de les encourager». En termes quantitatifs, l'objectif fixé est une augmentation de 15% des étapes parcourues à pied ou à vélo (et assimilé) en l'espace de 10 ans.

Nouvelle approche fondamentale

Le principe de base du Plan directeur de la locomotion douce est que les modes de déplacement doux doivent devenir le «troisième pilier» – avec le TMI et les TP – du système de transport des personnes.

La stratégie pour mettre en œuvre ce principe s'appuie notamment sur de nouvelles compétences et formes de collaboration, où la Confédération assume un rôle stratégique, une nouvelle base financière et un programme d'incitation. L'accès de tous à un réseau attrayant, continu et sûr doit être garanti.

Trois principes fondamentaux marquent l'offre de mobilité dans toute la Suisse. Leur contenu nous semble particulièrement intéressant, puisqu'il met l'accent sur:

- l'importance de «chaînes de transport» combinant les divers modes de déplacement, dont la mobilité douce;
- le principe de la coexistence et de la mixité (plutôt que la séparation), et «un statut égal accordé à toutes les formes de mobilité»;
- la reconnaissance de l'importance de l'aménagement du territoire pour générer un tissu bâti des courtes distances, favorable à la mobilité douce.

Soutien d'ensemble aux idées de base

Dans l'optique du développement durable, évoqué par Moritz Leuenberger, et au vu de la part non négligeable de la population concernée, il nous paraît essentiel que la Confédération reconnaisse, dans un document officiel, le rôle et

Photo: Alain Rouillier



L'expérience de Berthoud montre l'importance des projets pilotes et des programmes d'impulsion. À l'échelle d'une commune, d'une agglomération, il faut pouvoir expérimenter et montrer comment peut se concrétiser une politique favorable à la mobilité douce.

l'importance de la mobilité douce. L'existence même d'un plan directeur en la matière, les objectifs ambitieux auxquels il cherche à répondre, et la reconnaissance de la mobilité douce comme un «pilier» à part entière des déplacements de personnes sont des positions novatrices et importantes, que Rue de l'Avenir soutient entièrement.

Concernant la «mise en forme» du projet (ce que le texte contient – et ce qu'il ne contient pas – les mesures proposées et l'importance respective accordée aux différents types de mesures, les options en matière de financement), nous avons soumis à l'OFROU un certain nombre de remarques et/ou critiques. Voici en quelques points les plus importantes.

Mobilité quotidienne – mobilité de loisirs

Le projet de PDLD ne fait pas de manière claire la distinction entre mobilité quotidienne dans les zones bâties (ou entre localités) et les randonnées et promenades. S'il est bien sûr judicieux de chercher à encourager le recours à la marche et au vélo dans le cadre des loisirs – si possible à partir de chez soi ou en transports publics plutôt qu'en mettant le vélo sur le toit de la voiture! – il ne faudrait pas que cet

objectif fasse passer au second plan celui d'améliorer les conditions des piétons et des cyclistes pour leurs déplacements quotidiens, qui est un objectif central.

Dans le document, les deux aspects sont souvent mélangés, et il y a sur plusieurs points une dérive vers les déplacements de loisirs, tout particulièrement en ce qui concerne le financement. Cette option va à l'encontre du mandat donné et des objectifs de report modal en ville et en agglomération.

Un document de référence lacunaire

Le Plan directeur de la mobilité douce est destiné à constituer LE document de référence départemental sur ces questions. A ce titre on devrait y trouver la synthèse de l'ensemble des principes et des mesures importantes dans ce domaine, avec la mention des liens avec les autres documents de planification servant de relais – le cas échéant les renvois – et non le contraire.

A plusieurs endroits, et sur des questions importantes, le PDLD renvoie simplement à d'autres programmes ou d'autres compétences, sans donner d'indications claires sur la direction à prendre. C'est le cas notamment en ce qui concerne les zones à vitesse

Le PDLD

Le projet se présente comme un document d'une soixantaine de pages. Il a été élaboré par l'OFROU, en collaboration avec «les services intéressés, les cantons, les agglomérations et les organisations spécialisées privées». Sept rapports d'experts – dont l'un de Mobilité piétonne – rassemblant «les mesures qui doivent être prises pour encourager la locomotion douce», ont inspiré la rédaction du plan directeur et du catalogue de mesures.

Le texte comporte un *argumentaire* (part actuelle de la mobilité douce, arguments en faveur de sa promotion, potentiel), l'énoncé des *grandes options*, notamment le principe des trois piliers, ainsi que la stratégie de base et ses cinq piliers (offres et prestations, communication, compétences et formes de collaboration, base financière et programme d'incitation), enfin les thèses principales, sous forme de 13 *principes directeurs*, intitulés:

- aménagement du territoire et planification;
- infrastructures;
- villes et agglomérations;
- systèmes d'orientation et d'information;
- sécurité;
- mobilité combinée;
- éducation et relations publiques;
- recherche et développement;
- statistiques et évaluation;
- système d'information sur la mobilité en Suisse;
- collaboration et compétences;
- financement;
- programme d'incitation.

La seconde partie comporte le *catalogue des mesures*. On y trouve le texte du mandat de Moritz Leuenberger, puis le rappel des 13 principes directeurs, avec un commentaire explicatif ainsi que la liste des mesures.

Le projet de texte mis en consultation peut (normalement encore) être téléchargé sur le site de l'OFROU, à l'adresse:

www.locomotion-douce.ch.



En tant que document de référence, le PDL D devrait défendre une vision large de la sécurité, définie comme «l'ensemble des conditions permettant aux usagers faibles (enfants et personnes âgées) de se déplacer de manière autonome».

réduite (renvoi aux compétences des cantons), la sécurité (renvoi à Vision Zéro), le financement (allusions, d'ailleurs pas toujours très claires, à d'autres sources de financement).

Zones à vitesse réduite: pratiquement passées sous silence

La mention des zones de rencontre n'apparaît qu'à un seul endroit du texte... pour évoquer le principe de la subsidiarité, et donc le renvoi de la question aux cantons. C'est un bon exemple de la remarque ci-dessus: les zones à vitesse réduite (zones 30 et zones de rencontre) devraient absolument être citées explicitement dans le PDL D, en tant que mesures «de base».

Les zones de rencontre (ici la rue Leschot à Genève) permettent de rendre conviviales des rues autrefois sinistrées. L'absence des zones à vitesse réduite dans le projet de PDL D est particulièrement incompréhensible au vu des objectifs visés.

Photo: Alain Rouiller



L'absence de cette mesure essentielle pour l'amélioration des conditions des usagers «doux» est d'autant plus incompréhensible que le Conseil fédéral a déclaré qu'il souhaitait faciliter la mise en place de telles zones (communiqué du 28.9.01), que dans la stratégie de base (pt 3) il est précisé que la Confédération doit assumer «un rôle stratégique» dans le domaine de la mobilité douce, et que les zones à vitesse réduite figurent sur le site de l'OFROU comme un des exemples de mesures de promotion de la mobilité douce...

Sécurité: une vision à élargir

Concernant le thème de la sécurité, le PDL D renvoie pra-

tiquement à Vision Zéro. C'est à notre avis insuffisant pour un document de référence spécifique à la mobilité douce.

La sécurité ne se résout pas à l'absence d'accidents, elle devrait être définie comme «l'ensemble des conditions permettant aux usagers faibles (enfants et personnes âgées) de se déplacer de manière autonome».

Aujourd'hui bien des accidents sont évités au prix d'une autonomie réduite de ces usagers: enfants qui ne sont pas autorisés à se déplacer seuls, personnes âgées qui sortent moins, ou limitent leurs déplacements. Le PDL D serait l'occasion de définir cette vision d'ensemble, incluant des mesures de modération étendues et une attention particulière aux traversées sur le réseau principal.

Par ailleurs l'amélioration de la sécurité ne devrait en aucun cas induire une réduction de l'offre (par ex. suppression de passages piétons). Dans un plan directeur visant la reconnaissance et la promotion de la mobilité douce, il faudrait que soit explicitement bannie toute mesure conduisant à rendre l'offre moins attractive.

Signalisation et système d'information: pas des priorités

L'importance accordée à ces mesures est à notre avis tout à fait disproportionnée et leur impact fortement surestimé: «un système uniforme pour toute la Suisse contribue largement à encourager la locomotion douce», permet «d'épuiser pleinement le potentiel de celle-ci sur le marché», etc.

Notre remarque plus générale sur la nécessité d'établir des priorités concernant les différentes mesures et leur financement – particulièrement à une époque de restrictions de crédits – se justifie tout particulièrement concernant ces mesures que nous jugeons «intéressantes mais secondaires» dans l'ordre des priorités. Or, dans le programme d'incitation, une part importante du financement est réservé à ce type de mesures, au détriment de mesures plus essentielles et propres à avoir un impact réel sur les conditions de la mobilité douce.

Un pas important vers la reconnaissance de la mobilité douce

Le projet de PDL D devrait à notre avis être retravaillé, sur

Adapter la terminologie

La mise en consultation comportait une question sur l'utilisation du terme de «locomotion douce». Rue de l'Avenir demande que l'on renonce à ce terme (comme substantif, son usage dans ce cadre est impropre et renvoie à des domaines très techniques) au profit du terme de celui de «mobilité douce», déjà assez largement utilisé, éventuellement de «déplacements non motorisés».

Nous avons profité de l'occasion pour demander que le terme de «HPM» (Human Powered Mobility) soit clairement banni. Apparu sauf erreur dans le cadre d'Expo 02, il ne connaît aucun usage courant, ni parmi les professionnels ni dans le grand public. Faut-il vraiment recourir à l'anglais «branché» pour pouvoir prendre au sérieux la marche et le vélo?!...

Enfin, de manière plus générale, nous recommandons d'utiliser le terme de «déplacements» ou de «mobilité» plutôt que celui de «transports» lorsqu'on désigne l'ensemble des modes de déplacement, marche et vélo compris. Le terme de transport recouvre des déplacements, généralement motorisés, au moyen de véhicules dans lesquels on prend place. La marche n'est pas un «moyen de transport», le vélo non plus, qui implique de développer un effort pour avancer.

Cette question de terminologie n'est pas anodine: dans l'optique d'une importance égale accordée aux trois piliers de la mobilité, les termes utilisés devraient aussi symboliser cette vision plus large.

Plan directeur de la mobilité douce

Une avancée majeure

Globalement, l'ATE salue le plan directeur de la mobilité douce mis en consultation par l'Office fédéral des routes (OFROU). L'idée de base de ce plan directeur, selon laquelle la mobilité douce est un des trois piliers du déplacement de personnes, est une percée majeure. Cependant, une place plus grande devra être accordée à la mobilité douce au quotidien, les loisirs et le tourisme étant un complément heureux.

Dans sa prise de position, l'ATE demande qu'une attention particulière soit accordée aux enfants et aux aînés et que la Confédération s'engage concrètement en faveur de l'introduction de zones à vitesse limitée.

L'ATE salue le principe qui sous-tend le Plan directeur de la mobilité douce mis en consultation par l'OFROU: «Faire de la mobilité douce le troisième pilier d'une politique durable des transports et de le placer sur un pied d'égalité avec les transports publics et la circulation individuelle motorisée.»

Question terminologie, l'ATE souhaite que l'expression «mobilité douce», explicite et déjà fort usitée, remplace

ce la lourde «locomotion douce».

Meilleure prise en compte de certains besoins

Quant à la définition du concept, l'ATE demande que les déplacements piétonniers et cyclistes quotidiens soient mieux pris en compte. Il importe que les piétons et les cyclistes de tous les jours puissent bénéficier d'un réseau de voies de communication attractif, sûr et continu.

Les besoins particuliers des enfants et des personnes âgées doivent également être pris en compte, notamment au niveau de la sécurité dans les quartiers d'habitation et les places de jeu.

Moyens insuffisants

Les moyens mis à disposition pour permettre de concrétiser un tel plan sont loin d'être suffisants et ciblent avant tout la mobilité des loisirs. Pour l'ATE, il importe de donner davantage de moyens aux déplacements vélo et piéton quotidiens, sans quoi les belles intentions du plan directeur risquent bien de rester lettre morte.

Pas d'objection à la taxe

Par ailleurs l'ATE ne voit pas d'objection à une taxe de 5 francs sur les vélos pour autant que celle-ci soit exclusivement consacrée à l'amélioration du confort des déplacements des cyclistes.

Coordination avec Vision Zéro

Le volet concernant la sécurité relevant du projet de sécurité routière Vision Zéro et non de ce plan directeur, l'ATE demande aux experts travaillant à Vision Zéro de veiller à ce que les problèmes spécifiques à la mobilité douce soient pleinement pris en compte.

Avancée majeure

Avec quelques amendements, le plan directeur de la mobilité douce se profile comme une avancée majeure en matière de déplacements en Suisse.

Alain Rouiller
Bureau-Conseil ATE

les points mentionnés ci-dessus, et au niveau du financement, que le projet ne permet pas de comprendre clairement et qui accorde une part trop grande à des mesures d'importance secondaire en regard des objectifs visés.

Il ne s'agit cependant pas de mettre en cause le principe de ce document, ni le processus d'ensemble dans lequel il s'inscrit, qui va dans le sens d'une reconnaissance accrue de la mobilité douce dans l'optique d'une politique des déplacements durables et, de manière générale, d'une amélioration de la qualité de vie de l'ensemble de la population.

Dominique von der Mühl

L'«unité locomotion douce»

Courant 1999, l'OFROU décidait de créer une nouvelle section chargée du trafic non motorisé. Le 1^{er} janvier 2000, les deux collaborateurs de la «Stelle Langsamverkehr» prenaient leurs fonctions. Divers éléments ont joué en faveur de la mise sur pied de ce nouveau service; le DETEC, soutenu par d'autres offices de l'administration fédérale, dont notamment celui de la Santé publique, s'était fixé comme objectif d'augmenter la part des déplacements à pied et à vélo, moyens de transport compatibles avec l'idée du développement durable. Les résultats des recherches du PNR41, les revendications des associations de défense des piétons et des cyclistes,

les pressions du groupe parlementaire piétons ont aussi contribué à faire avancer la réflexion sur cette question.

Les objectifs de ce nouveau service étaient ainsi définis:

- favoriser les déplacements à pied et en vélo, ainsi que la randonnée;
- soutenir les projets pilotes de la Confédération, des cantons et des communes;
- soutenir la planification, la construction et l'entretien de réseaux piétons et cyclistes ainsi que de randonnée pédestre;
- améliorer la chaîne des transports avec les transports publics et individuels;

- protéger les voies de communication et chemins historiques;
- améliorer la coordination des différents services fédéraux dans le domaine des déplacements non motorisés;
- informer et conseiller sur ce thème les autorités, les associations spécialisées et la population.

Moins de trois ans après sa création, l'«unité locomotion douce» – ici aussi la terminologie devrait être adaptée – a passé de deux à cinq collaborateurs, et démontre, sur une période d'existence encore courte, à quel point elle est indispensable.

Pour plus d'informations
www.locomotion-douce.ch

Nouvelle impulsion en faveur des déplacements à pied et à vélo

Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

*Avec le «Plan directeur de la locomotion douce»,
le DETEC veut encourager les déplacements à pied et à vélo,
en collaboration avec les cantons, les villes et les agglomérations
ainsi qu'avec les organisations spécialisées.*

Mobilité piétonne Suisse est enchantée de voir qu'une plus grande importance est, enfin, attribuée aux déplacements à pied et à vélo au niveau fédéral. Le document explique clairement que l'encouragement des déplacements à pied et à vélo présente de gros avantages non seulement du point de vue du trafic mais aussi de la gestion du territoire, de l'environnement (air, bruit, soumission du sol à des contraintes), de la santé et de l'énergie et qu'il contribue ainsi positivement au développement durable.

Mobilité piétonne Suisse avait rédigé un «rapport d'experts» sur mandat de l'OFROU comme base pour ce Plan directeur. Dans ce rapport, nous avons formulé les objectifs et les mesures à prendre dans l'optique des piétons.

Revendications prises en compte

Une grande partie de nos revendications se retrouve dans le document – même si c'est sous une forme très générale et

de ce fait moins contraignante. En revanche, les perspectives concernant les déplacements de loisirs sont formulées de façon beaucoup plus concrète.

force du mollet – il est essentiel d'encourager les déplacements à pied quotidiens à tous niveaux.

Traitement du trafic motorisé

En dernier ressort, il en va aussi de la question de savoir si l'augmentation du trafic doit se poursuivre sans être freinée. Car il apparaît dans toutes les études que, lors d'une augmentation générale du trafic, les déplacements à pied se trouvent du côté des perdants.

Traduction
M.-C. Pétremand



Du point de vue de Mobilité piétonne Suisse, les déplacements quotidiens sont encore trop peu pris en considération par rapport aux déplacements de loisirs et de tourisme. En effet, pour atteindre le but visé – une augmentation significative des étapes parcourues à la

Pour en savoir plus

Le «Plan directeur de la locomotion douce» peut être obtenu auprès de l'OFROU ou être téléchargé sous www.locomotion-douce.ch.

Le rapport de Mobilité piétonne suisse «*Éléments d'une stratégie pour encourager les déplacements à pied*» est à disposition sur notre site www.fussverkehr.ch/news.php (en allemand avec un résumé en français).



Groupements représentés

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

«Rue de l'Avenir» est aussi l'organe des membres romands de Mobilité piétonne

Rédaction, abonnement et changement d'adresse

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

Président

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

Vice-Président

Alain ROUILLER
ATE – 18, rue Montbrillant
1201 Genève
☎ 022/777 10 02, fax 022/777 10 05
alain.rouiller@ate.ch

Centre de documentation

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

Conseillers régionaux

Genève
Alain ROUILLER, (voir plus haut)

Fribourg

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

Jura et Jura bernois

Roland BROQUET
77, route de Fontenais
2900 Porrentruy
☎ 032/466 61 41, fax 032/466 48 02
rolandbroquet@rwb.ch

Neuchâtel

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

Valais

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

Vaud

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