



INVESTISSEMENTS DANS L'AVENIR

**Promotion de la
circulation des piétons et
des bicyclettes**

Réseau piétons-vélos

Dossier Volume M32 du programme national
de recherche 41 "Transport et
environnement"

Human Powered Mobility®



Utiliser les potentiels inexploités dans les déplacements à pied et à vélo



Tout le monde se déplace à pied, plus ou moins quotidiennement. On trouve pourtant remarquablement peu de statistiques concernant les déplacements à pied et à vélo DPV et ils ne sont pris qu'accessoirement en considération dans la planification. A tort, ainsi que l'indiquent les résultats de l'enquête effectuée par le Fonds national de la recherche scientifique dans le cadre du PNR 41 "Transport et environnement". En effet, les DPV ménagent l'environnement, nécessitent peu d'espace et peuvent être combinés de manière idéale avec tous les autres moyens de transport. A notre époque où la circulation routière est saturée, des possibilités efficaces existent ici. A cela s'ajoute que les coûts de la mobilité lors d'un choix optimal du moyen de transport peuvent être diminués massivement tant au niveau des ménages privés que des pouvoirs publics. Par ailleurs, il est inutile de préciser que la qualité de la vie augmente également avec un mélange optimal des moyens de transport. Les déplacements à pied et à vélo sont silencieux et ne polluent pas l'environnement. Par ailleurs, un peu de mouvement n'a jamais été nuisible pour la santé. Lorsqu'on se concentre par trop en matière de planification sur le transport motorisé individuel et les transports publics, la charge sur l'environnement et le bruit augmente considérablement.

Compte tenu de tous ces avantages, il est d'autant plus étonnant de voir à quel point on attache peu d'importance aux déplacements à pied et à vélo à tous les échelons des pouvoirs publics, mais également dans l'esprit d'un large public.

De quoi a-t-on besoin pour exploiter de manière optimale la marche et le vélo? Ce dont on a besoin en première ligne c'est d'un réseau continu, susceptible de garantir une haute sécurité dans le trafic, fiable également sur le plan social. Ce sont surtout les femmes qui font toujours encore l'objet de harcèlement dans la rue. Le réseau doit être pourvu de liaisons directes à partir des points de départ jusqu'aux points d'arrivée les plus importants. Pour remplir ces exigences, des investissements sont bien entendu nécessaires. Ceux-ci valent toutefois la peine tant il est vrai que ce n'est pas seulement l'environnement qui en profite. L'économie et les caisses des pouvoirs publics peuvent elles aussi être déchargées à plus long terme.

Contenu

Déplacements à pied: la forme de mobilité la plus naturelle	4
Sécurité et liaisons directes	5
Améliorations progressives en lieu et place de mesures spectaculaires	6
Le vélo – bonne image pour les loisirs – mauvaise acceptation dans la vie de tous les jours	8
La densité du réseau est le plus souvent insatisfaisante et empêche par là même d'arriver rapidement et directement à destination	9
Les solutions sont connues	10
Avantages ...	12
... pour les agglomérations	13
... pour l'environnement	14
... pour la santé individuelle	14
... pour l'économie nationale	15
... pour les enfants	16
... pour les femmes	17
... pour les personnes âgées	17
C'est ça l'avenir: une mobilité efficace, silencieuse, écologique	18
Aménagement du territoire et développement urbain	19
Meilleur ancrage dans les institutions de l'administration	20
Déplacements à pied et à vélo 2000PLUS	22

Déplacements à pied: la forme de mobilité la plus naturelle



Se déplacer à pied est la forme de mobilité originelle. Il s'agit du reste du seul type de déplacement qui soit en parfaite harmonie avec notre corps. C'est la raison pour laquelle on a, pour se déplacer à pied, quasiment besoin d'aucune infrastructure. Un sol ferme, c'est tout ce qu'il nous faut. Mais voilà: en raison de l'omniprésence des voitures et de la constante augmentation du trafic motorisé, ce moyen de transport le plus naturel a été totalement marginalisé. Et ceci malgré le fait que tout le monde se déplace à pied, plus ou moins quotidiennement. Par ailleurs, les déplacements à pied seraient la forme de mobilité la plus favorable aussi bien pour les pouvoirs publics que pour chaque individu.

Ceux qui veulent pratiquer la marche à pied ne trouvent guère aujourd'hui de réseaux de chemins pédestres continus. Au contraire: où que l'on aille, des détours sont imposés, des obstacles tels que la traversée de routes fortement fréquentées sont mis en travers de notre chemin ou alors on nous propose des "alternatives" tristes, des passages souterrains tellement sinistres qu'ils donnent le frisson rien qu'à l'idée de les emprunter. Le fait que la signalisation pour les piétons manque souvent totalement ou est tout à fait insuffisante témoigne tout autant du mépris dont on fait preuve à l'égard de ce moyen de transport que l'éclairage qui est le plus souvent insuffisant. Compte tenu de ces circonstances, il n'est pas étonnant qu'on manque de données fiables sur ce moyen de déplacement. Qui va combien de fois et dans quelle proportion et pour quelle raison à pied? Quelles sont les exigences posées aux infrastructures? On ne trouve guère de statistique qui donne une réponse à ces questions et aucune enquête ne fournit des renseignements à ce sujet. C'est une situation déplorable lorsqu'on songe que ce sont précisément ces données-là qui indiquent le besoin d'action en matière de planification des transports. Les statistiques en matière d'accidents négligent elles aussi les piétons, de sorte que les facteurs critiques ne sont guère définis.

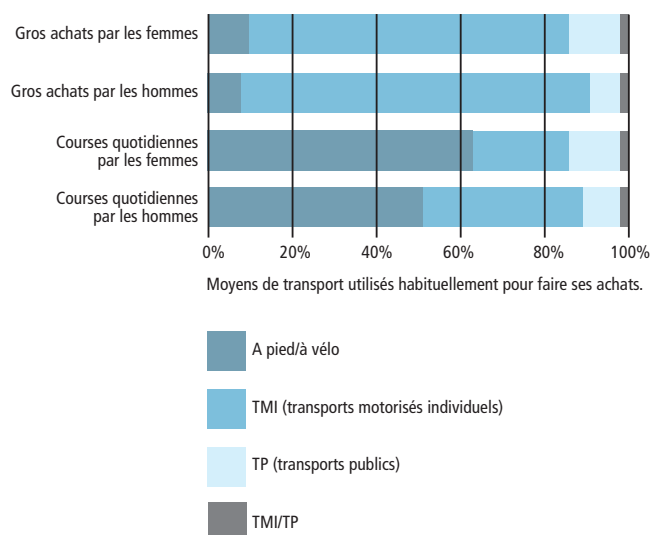
Ce n'est qu'en tant qu'activité de loisirs que les déplacements à pied sont pleinement acceptés. La randonnée est considérée comme activité amusante et délassante. La flânerie en ville, le lèche-vitrines, sont considérées comme un passe-temps agréable. Mais que fait-on donc des déplacements à pied axés sur un but précis? Bien que la marche à pied soit particulièrement efficace – réalisable avec les moyens les plus simples qui n'occasionnent guère de frais – les souhaits dans ce domaine sont encore par trop souvent considérés comme inintéressants par les autorités politiques, et viennent se positionner longtemps après ceux qui visent la construction des routes et l'aménagement de places de stationnement.

Sécurité et liaisons directes

Comme nous l'avons dit précédemment, il n'existe guère d'enquêtes au sujet des besoins et des souhaits en matière de déplacements à pied. Toutefois, les observations et les expériences qui ont été faites indiquent que des mesures ciblées sont impérativement nécessaires pour améliorer le réseau de chemins pédestres existant pour pouvoir augmenter l'attrait et tirer profit des potentiels existants. Il y a en particulier lieu de réaliser des liaisons directes, attrayantes dans un réseau continu. Par ailleurs, sur les chemins pédestres, la sécurité doit être garantie à cent pour cent. Cela ne porte pas "seulement" sur la sécurité routière, mais également la sécurité sociale. Le harcèlement sexuel, les agressions et autres actes désagréables et dégradants instaurent un climat d'insécurité et de peur. La conséquence se traduit pour toutes les personnes concernées par l'abandon de la mobilité à pied au profit du transport motorisé.

L'amélioration de l'articulation des chemins pédestres avec les autres moyens de transport – possibilités de stationnement bien placées, accès facilités aux arrêts des transports publics, et au transport motorisé (liaisons de et vers les parkings publics) – est également un facteur pour mieux exploiter le grand potentiel qui sommeille dans les déplacements à pied. Plus la conception des chemins pédestres sera attrayante et le choix du tracé propice, plus on aura envie de parcourir certains tronçons à pied. Ceci est dans l'intérêt de la santé de la population. Une population saine est aussi le meilleur moyen pour décharger le secteur de la santé publique. L'économie à son tour pourra compter sur des collaboratrices et collaborateurs plus performants qui par ailleurs seront moins souvent absents pour cause de maladie.

Comportement en matière d'achats



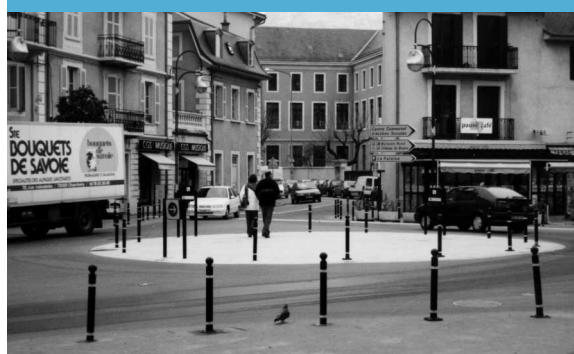
Les déplacements à pied et à vélo restent le moyen de transport principal pour aller faire ses achats de tous les jours. (Source: réseau piétons-vélos, 1999, p. 11 selon microrecensement, 1994).



Les célèbres arcades de Berne sont un exemple classique de chemins piétonniers divertissants, qu'on aime emprunter.



Des pavages permettent une liaison continue sans marches et seuils. Ce n'est que sous cette forme-là que les chemins pédestres sont accessibles à tous.



Tirer profit des avantages des giratoires sans pour autant imposer aux piétons des détours supplémentaires: l'exemple d'une solution réussie à Chambéry en France montre que cela est tout à fait réalisable.

Des améliorations progressives en lieu et place de mesures spectaculaires

Ce n'est pas avec des mesures spectaculaires qu'on arrivera à obtenir des améliorations dans le domaine des déplacements à pied. L'attrait est du reste déterminé par beaucoup de petits éléments. Et pour que de telles améliorations soient couronnées de succès, il y a tout d'abord lieu de déterminer les besoins concrets. Par exemple au moyen d'enquêtes ou de recensements de la circulation. Sans données de base fiables, on risque de mal orienter les mesures de planification. D'une manière générale, la route en tant qu'espace doit être considérée comme espace public qui doit permettre différentes affectations à parts égales et ne pas se limiter exclusivement au trafic motorisé.

Les éléments suivants se trouvent au centre des intérêts à l'échelon communal pour la promotion des déplacements à pied:

Chemins pédestres séparés

Là où on dispose de suffisamment d'espace, l'aménagement de chemins pédestres séparés s'avère être une solution judicieuse. Par exemple dans des parcs, le long d'axes routiers principaux fortement fréquentés ou lorsqu'à l'exception des piétons, aucun autre moyen de transport ne peut passer. Dans un tel contexte, une importance primordiale devra être accordée à l'aspect de la sécurité en général. Un important facteur est constitué par un éclairage optimal et de bonnes possibilités d'accès. Etant donné que les chemins pédestres séparés ne sont réalisables que sur certains tronçons isolés, ils doivent être reliés à l'aide de chemins pédestres appropriés aménagés sur le réseau routier.

Trottoirs

Un élément central de la mobilité à pied est constitué par le trottoir. Celui-ci doit être suffisamment large et à ce niveau-là, une priorité absolue doit être accordée aux piétons. Les embranchements dont le tracé emprunte un chemin pédestre constituent des points critiques. D'une manière générale, les trottoirs doivent être munis de ralentisseurs lorsqu'ils débouchent sur une rue latérale. Les escaliers et rebords ne sont pas seulement un obstacle pour les personnes handicapées et âgées, mais également pour les parents ayant un enfant dans une poussette. Les panneaux de signalisation routière, feux, parcomètres et réverbères occasionnent des problèmes lorsque l'espace est étroit. En revanche, les étalages des magasins, stands de marché, bancs publics, plantations ou cafés augmentent, pour peu que l'espace soit suffisant, l'attrait, et constituent des stimulants pour les déplacements à pied.

Traversée de chaussées

Dans un réseau réservé aux piétons, les axes routiers fortement fréquentés donnent l'impression d'un fossé insurmontable. Les passages souterrains ou les passerelles ne constituent pas une solution appropriée. On ne les emprunte en effet qu'à contrecœur; ici, les femmes se sentent particulièrement menacées la nuit. Par ailleurs, ces solutions sont ni plus ni moins de nouveaux obstacles pour les personnes handicapées, les personnes âgées ou les parents ayant un enfant dans une poussette. Par ailleurs, les différences de niveau rendent de tels passages peu attrayants. A titre de solution envisageable citons ici – à côté du passage pour piétons classique – les bandes médianes multifonctionnelles qui facilitent la traversée. Les îlots, ralentisseurs, de nouvelles formes de passages pour piétons, constituent d'autres possibilités envisageables qui toutefois ne sont actuellement pas encore admises par la législation en matière de circulation routière. Dans le domaine de la sécurité routière, rien ne peut remplacer la signalisation lumineuse. Toutefois, le temps durant lequel le feu est au vert doit être suffisamment long pour que les handicapés et les personnes âgées puissent également traverser la chaussée en toute sécurité.



La zone propice à la flânerie à Berthoud a été fort appréciée par beaucoup d'usagers de la route.



Ici, la rue appartient de nouveau aux enfants.



Exemple d'une signalisation pour piétons réussie: à Bâle, chacun trouve son chemin.

Lorsqu'il est question de traversée de chaussées, il faut également étudier la question des passages pour piétons aux croisements. Souvent, les piétons sont menacés par les automobilistes qui tournent à droite aux croisements qui sont munis de feux de signalisation. Pour franchir un giratoire, les piétons doivent souvent faire d'importants détours. Des ébauches de solution ont déjà été concrétisées avec succès dans ce domaine: on a opté pour la conception du giratoire en tant que zone à trafic mixte avec un centre du giratoire conçu de telle sorte qu'on puisse l'emprunter à pied. Cela permet de canaliser les piétons par le giratoire sans qu'ils soient obligés de faire un détour.

Possibilités d'accès aux autres moyens de transport

Les arrêts des moyens de transport publics, mais également les centres où l'on se déplace à pied tels que les gares avec agence de location de vélos et de voitures, sont d'importants points d'intersection pour une mobilité efficace. Ils doivent être accessibles directement et facilement par le réseau de chemins pédestres.

Zones piétonnes et zones propices à la flânerie

Dans les centres urbains, les zones piétonnes sont aujourd'hui parfaitement acceptées. Il en résulte toutefois une affectation par trop uniforme avec l'inconvénient que la nuit et le dimanche, ces centres sont pratiquement déserts. Les zones piétonnes accessibles à certaines heures par le trafic motorisé ou les zones peu fréquentées par le trafic motorisé avec priorité aux piétons constituent des solutions intermédiaires efficaces. Elles permettent un meilleur mélange du trafic et partant, également des types d'affectation supplémentaires dans les centres. La "zone de flânerie" se trouve encore en pleine phase de test. Ici, les piétons ont en principe la priorité, les véhicules motorisés doivent rouler à 20 km/h. Les piétons ont toujours la priorité, sans restreindre par trop fortement le trafic motorisé.

Modération du trafic

Les zones limitées à 30 km/h – souvent en combinaison avec des mesures architecturales mineures ou des contrôles réguliers – montrent dans la pratique l'effet effectivement escompté. Les risques de danger sont restreints, la pollution et le bruit diminuent aussi – la qualité de vie est par conséquent fortement améliorée. Les diverses études qui ont été effectuées, notamment par le TCS, témoignent de l'efficacité de telles mesures de modération du trafic.

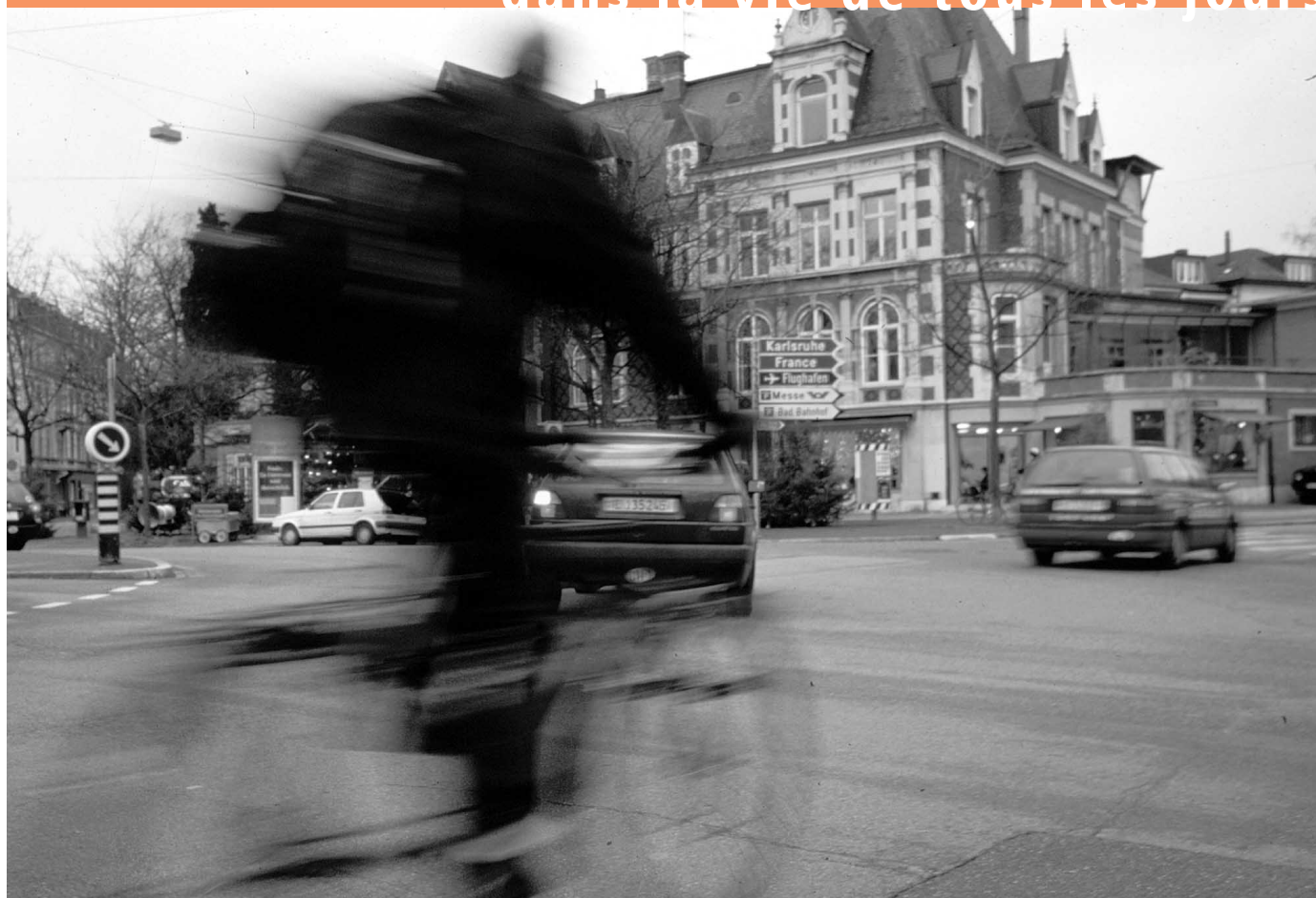
Attrait et confort

L'espace public nécessite une conception susceptible de s'intégrer harmonieusement dans le contexte existant et de contribuer par ailleurs à instaurer une identité locale. Les chemins réservés aux piétons doivent être diversifiés et être dotés d'un revêtement solide sur les tronçons fortement fréquentés. Un service d'hiver, qui libère les chemins de la neige en même temps que les voies réservées à la circulation est un besoin fondamental. Les obstacles devraient dans toute la mesure du possible être évités. Les chemins réservés aux piétons doivent avoir une certaine largeur minimale. Un éclairage agréable et suffisant est la base pour instaurer un climat de sécurité. Les lampes ne seront pas trop hautes et disposées de telle sorte à éclairer tout le chemin.

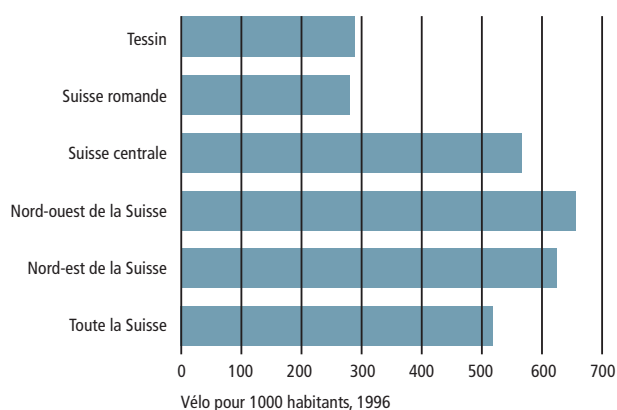
Des services supplémentaires pourraient augmenter très directement l'attrait: des bancs, possibilités de jeu, fontaines pour se rafraîchir, des arbres dispensant une ombre bienfaisante, ne sont que quelques exemples parmi d'autres. Ainsi, l'espace public deviendra enfin de nouveau un lieu de rencontre et de contacts sociaux. Plus les mesures visant à augmenter l'attrait augmenteront, plus les déplacements à pied se multiplieront et seront de ce fait automatiquement plus sûrs. En effet, plus le nombre de personnes qui se déplacent est élevé, plus les dangers pour chacune d'entre elles en particulier diminueront.

Une information uniforme, taillée sur mesure en fonction des piétons et une signalisation des principales destinations (services publics, hôpitaux, équipements de loisirs, etc.), sont également des éléments importants.

Le vélo – bonne image pour les loisirs – mauvaise acceptation dans la vie de tous les jours



Parc de vélos en Suisse



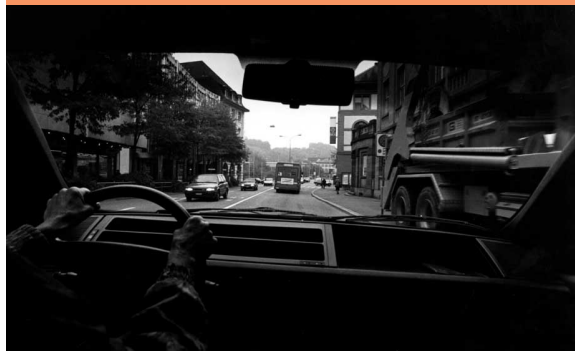
Depuis des années le nombre de vélos est en constante progression. Même s'il y a encore des différences importantes entre les différentes régions, on constate néanmoins qu'il y a partout nettement plus de vélos que de voitures. (Source: Réseau piétons-vélos 1999, p. 22 selon Dienst für Gesamtverkehrsfragen, 1977b: Grundlagen zum leichten Zweiradverkehr).



Avec la promotion des déplacements à vélo, les problèmes de mobilité dans les agglomérations pourraient largement être résolus: le vélo est efficace, avantageux et écologique.



Les bandes et pistes cyclables ne sont pas toujours considérées comme une nécessité. Là où des obstacles comme ceux-ci sont mis en travers de la route des cyclistes, ceux-ci sont obligés de prendre des risques supplémentaires inutiles.



Le trafic motorisé dense, bruyant et polluant rend la circulation à vélo peu attrayante dans les agglomérations. Par conséquent, beaucoup de personnes se résignent et se remettent au volant de leur voiture. Un cercle vicieux qu'il serait possible d'interrompre.

Tout pourrait être si simple: le vélo en tant que moyen de transport écologique, silencieux et polyvalent pourrait jouer un rôle essentiel dans la recherche de solutions aux problèmes qui ne cessent d'augmenter surtout dans le trafic de courte distance et dans les agglomérations en combinaison avec les moyens de transport publics et un réseau de chemins pour piétons continu. Mais voilà: s'il est un fait que l'utilité du vélo pendant les loisirs est considérée comme très élevée, on lui attribue encore peu d'intérêt sur le plan social s'agissant d'une utilisation dans la vie de tous les jours. La situation pour le trafic à vélo se présente par conséquent de manière correspondante.

La densité du réseau est le plus souvent insuffisante et ne permet de ce fait pas de pouvoir atteindre rapidement et directement l'endroit où on veut se rendre

Des bandes cyclables trop étroites, un temps d'attente trop long aux feux de signalisation, des rampes abruptes dans le réseau des pistes cyclables ou encore un service d'hiver lacunaire rendent le vélo peu attrayant en tant que moyen de locomotion. Les bandes cyclables sur la chaussée disparaissent en hiver sous le paquet de neige ramené au bord de la route par le chasse-neige. Il n'est pas rare qu'après un accident, on oublie d'éliminer les débris au bord de la route. Ces débris, au demeurant dangereux, endommagent les vélos et occasionnent de ce fait des frais, sans parler des ennuis et des désagréments supplémentaires.

Les liaisons avec d'autres moyens de transport dépendent des possibilités de stationnement protégées et sûres pour les vélos aux points d'intersection. Il s'agit là d'un facteur dont il est encore rarement tenu compte aujourd'hui. A l'heure actuelle, on utilise surtout de très vieux vélos pour aller à la gare ou à l'école. Les vols de vélos ou actes de vandalisme découragent les cyclistes à utiliser des vélos de prix. De ce fait, les cyclistes ne peuvent tirer profit des progrès technologiques dans la vie de tous les jours, ce qui restreint l'attrait de ce moyen de transport pourtant si efficace.

Une signalisation complète et un bon éclairage sont des éléments importants sur les itinéraires cyclables. Ce qui a été introduit dans "La Suisse à vélo" sur les itinéraires attrayants au plan touristique devrait l'être aussi de manière systématique dans les agglomérations, aux points stratégiques les plus importants.

Le peu de valeur que l'on attribue au trafic à vélo dans la vie de tous les jours se répercute au niveau d'une planification insuffisante et surtout dans l'absence de la réalisation des projets. Le potentiel qui sommeille dans la circulation à bicyclette ne pourra toutefois être exploité que si celui-ci jouit au moins du même degré de priorité que le trafic motorisé individuel.

Un autre facteur est constitué par la densité croissante du trafic motorisé, associé à des agressions et dangers en augmentation. Dans la vie quotidienne, on manque singulièrement d'égards envers les usagers de la route plus faibles. Dans plus de la moitié des cas, lorsque les voitures dépassent un vélo, la distance minimale n'est pas respectée. Ce potentiel de risques restreint bien évidemment l'attrait du trafic à vélo.



Sur les pistes cyclables – comme ici à Emmen – on doit toujours avoir la priorité.



Un moyen particulièrement simple pour une meilleure sécurité est l'aménagement de ce qu'on pourrait appeler une "chaussée à voie centrale banalisée". Les expériences montrent que sans ligne médiane, les automobilistes roulent moins vite.



Les enquêtes le prouvent: dans les zones limitées à 30 km/h, la sécurité pour tous est plus grande (ici l'exemple de Carouge/GE).

Les solutions sont connues

Combiné avec d'autres moyens de transport, le vélo est une solution optimale pour résoudre les divers problèmes de circulation dans les agglomérations. Pour pouvoir exploiter le potentiel, un certain nombre de conditions doivent toutefois être remplies. Une stratégie orientée exclusivement sur l'infrastructure à elle seule ne suffit pas. On a besoin de solutions globales suffisamment attrayantes pour inciter à renoncer à prendre sa voiture (p.ex. au moyen d'une restriction du nombre de places de stationnement pour les voitures et d'un développement parallèle des possibilités de stationnement pour les vélos), un travail d'information du public complet et une amélioration de la valeur du vélo dans la circulation – sans oublier une plus grande sécurité. Il importe de minimiser les risques d'accidents et d'augmenter la sécurité.

Aux réflexions stratégiques doit s'ajouter par ailleurs une interconnexion optimale notamment avec les moyens de transport publics. Il s'agit par exemple d'une infrastructure optimale aux arrêts ou un système de transport des vélos plus efficace par les moyens de transport publics.

S'agissant du développement du réseau d'itinéraires cyclables, on dispose de manuels de planification publiés dans différents pays. Les expériences accumulées sont vastes. L'Union des professionnels suisses de la route VSS s'en inspire actuellement pour l'élaboration de ses normes. Mais que peut donc entreprendre une commune pour promouvoir le trafic à vélo?

Pistes cyclables

Lorsqu'il s'agit de routes fortement fréquentées, cette solution s'impose. C'est la variante la plus sûre principalement le long des routes principales à l'extérieur des agglomérations, variante qui offre du reste également un confort optimal au trafic à vélo. Cela étant, une telle piste cyclable doit s'étendre sur une certaine distance et avoir la priorité par rapport aux accès.

Bandes cyclables

Sur les routes dans les agglomérations, les bandes cyclables sont une solution que l'on trouve fréquemment, une solution qui contribue sans nul doute à un plus grand sentiment de sécurité. Il y a toutefois lieu de tenir compte du fait que cette solution peut le cas échéant accélérer le trafic automobile, un effet contre-productif qu'il convient d'éviter.

Trafic mixte sur la chaussée

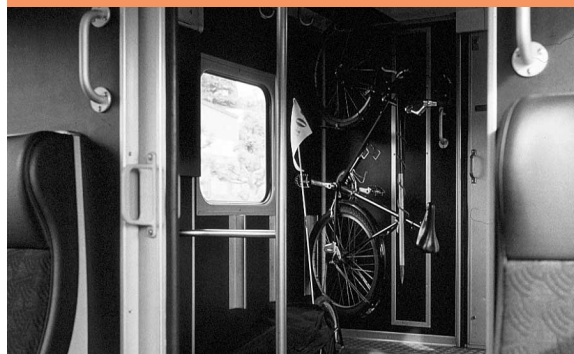
A l'intérieur des agglomérations, les restrictions dans l'espace constituent souvent le principal obstacle pour des infrastructures spécifiques au vélo. Dans de tels cas il convient en premier lieu de diminuer la vitesse du trafic motorisé individuel.

Chaussées à voie centrale banalisée

Sur des routes pas trop larges, l'attention des automobilistes peut être augmentée lorsqu'on renonce intentionnellement au marquage de la ligne médiane. Seules les bandes cyclables sont marquées. De telles chaussées à voie centrale banalisée se sont déjà avérées être une solution efficace et simple à réaliser pour promouvoir la sécurité des cyclistes.



Effacité à l'état pur: les déplacements en vélo permettent d'augmenter la zone d'attraction des arrêts d'en transport public.



La combinaison vélo/transports publics permet d'obtenir des solutions optimales. Pour cela on a besoin d'un matériel roulant attrayant pour les usagers avec des marchepieds bas et des portes larges.



Des panneaux de signalisation clairs pour des liaisons à vélo plus sûres.

Modération du trafic

Pour garantir un flux du trafic sûr et constant, une limitation de la vitesse à 30 km/h pour les voitures est le moyen le plus efficace. Compte tenu d'une différence de vitesse faible entre les vélos et les voitures, les potentiels de conflits sont fortement minimisés.

Possibilités de stationnement

Lors de la planification, les places de parc jouent un rôle essentiel. On ne peut malheureusement prétendre la même chose pour les possibilités de stationnement des vélos. L'installation d'aires de stationnement dans les zones de travail et d'habitation, les endroits stratégiques (bâtiments publics, centres d'achats, gares, arrêts de bus, etc.), constituent toutefois des conditions sine qua non pour donner au trafic à vélo une chance réelle. Ces possibilités de stationnement doivent du reste également satisfaire à un certain nombre de critères clairs: les places doivent être protégées contre les intempéries, car personne n'aime s'asseoir sur un siège complètement détrempé. Par ailleurs, elles doivent être à l'abri de tout risque d'acte de vandalisme et de vol. L'époque des "gares à vélos" de si mauvaise réputation doit enfin être définitivement révolue. Puisque les nouvelles technologies sont capables de garantir une mobilité plus confortable et plus écologique, il faut qu'elles puissent être utilisées dans la vie de tous les jours également, sans pour autant que le vélo ultra moderne soit aussitôt volé ou détruit. Par ailleurs, les lieux de stationnement doivent être installés si possible dans un endroit central. Il arrive encore fréquemment que le problème des places de stationnement pour vélos soit traité de manière marginale et à la hâte parce qu'on a oublié de le prendre en considération à sa juste valeur dans la phase de planification.

Transports publics

Au même titre que les déplacements à pied, les déplacements à vélo peuvent se combiner de manière optimale avec d'autres modes de déplacement, surtout avec les moyens de transport publics. Cette interconnexion renferme la solution à tant de problèmes de circulation dans les agglomérations. A ce niveau-là il est question des solutions "Bike and Ride". Par ailleurs, l'utilisation des vélos en tant que moyen de desserte augmente au sextuple la zone d'attraction d'un arrêt. Le problème des places de stationnement a déjà été abordé. Ce qui serait souhaitable en plus c'est une consigne où la pèlerine et le casque pourraient être conservés dans un casier fermant à clé. Le transport du vélo par les moyens de transport publics joue également un rôle important. A ce niveau-là on rencontre des problèmes de capacités et des difficultés en ce qui concerne le chargement et le déchargement. Ce n'est que si les accès aux quais et arrêts sont optimisés et qu'une capacité suffisante des véhicules des transports publics est garantie que cette articulation pourra être mise à profit de manière idéale.

Balisage

Des routes bien signalisées augmentent la sécurité lors des déplacements à vélo. Dans le domaine des loisirs, cette exigence est en bonne voie. N'est-il pas vrai que le vélo en tant qu'engin pour les loisirs jouit d'un haut degré de notoriété. Dans les déplacements de tous les jours en revanche, cette tendance n'en est encore qu'à ses premiers balbutiements. Des efforts supplémentaires doivent être faits pour pouvoir combler ces lacunes.

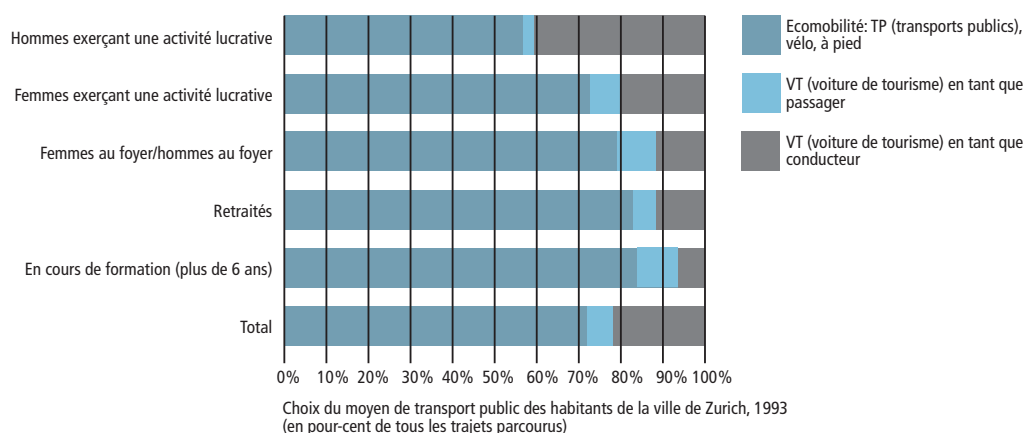
Train de mesures

Ainsi qu'en témoignent les expériences, les mesures individuelles prises isolément sont peu efficaces. Si l'on veut tirer profit des potentiels existants, un train de mesures doit être mis en œuvre. Le travail d'information et les activités en matière de relations publiques jouent en cela un rôle important. Toutefois, sans réseau cyclable attrayant et global doté de possibilités de stationnement sûres aux endroits stratégiques et points d'intersection vers les autres moyens de transport, toute campagne, aussi attrayante soit-elle, n'aboutira à rien.

Avantages...



Comportement en matière de mobilité dans les villes



La plupart des groupes de population vivant dans les agglomérations se déplacent à pied, à vélo ou avec les moyens de transport publics. Seuls les hommes exerçant une activité lucrative utilisent majoritairement leur voiture. (Source: Réseau piétons-vélos, 1999, p. 115, selon l'Office des constructions de la ville de Zurich, 1993: "Mobilität in Zürich").



...pour les agglomérations

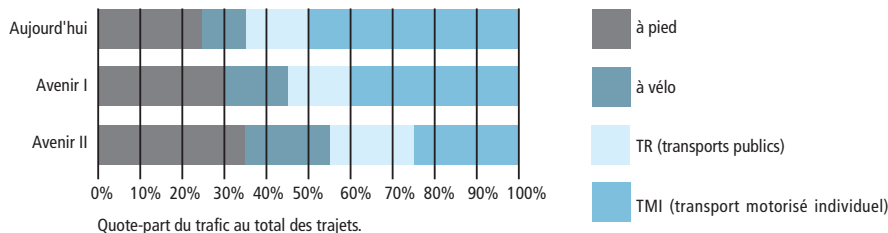
A l'heure actuelle, dans les villes suisses et les agglomérations, environ 15 à 30 pour cent des trajets sont parcourus à pied, entre sept à 25 pour cent à vélo. Ce mode de déplacement écologique, quasi silencieux, n'est pas encore utilisé sur une vaste échelle. Différentes études effectuées en Europe indiquent quel potentiel reste encore inexploité: en l'espace d'environ dix ans, on peut obtenir une augmentation de la quote-part à quelque 30 pour cent en moyenne pour les déplacements à pied et à 15 pour cent pour les déplacements à vélo. Ce toutefois seulement si des mesures correspondantes sont prises au niveau de l'infrastructure et des règles de circulation. Ce dont on a besoin c'est des mesures incitatives ciblées en faveur des transports publics et des déplacements à pied et à vélo ainsi que de mesures restrictives parallèles dans le domaine du trafic motorisé individuel (p.ex. par le biais de l'exploitation des places de stationnement), pour arriver, en l'espace de vingt ans, à augmenter la quote-part des déplacements à 35 pour cent, celle des déplacements à vélo à 20 pour cent et celle des transports publics de 15 pour cent aujourd'hui à 20 pour cent. Dans ce cas-là, le trafic individuel motorisé représenterait encore une quote-part de 25 pour cent (aujourd'hui 50 pour cent). En ce qui concerne ces chiffres il s'agit des quotes-parts de tous les trajets parcourus en Suisse.

De cette façon, les agglomérations pourraient faire d'une pierre deux coups: la qualité de la vie dans la ville augmenterait et, partant, aussi le choix par rapport à un emplacement défini. L'espace que l'on doit sacrifier au développement des installations de transport est minime et les coûts de mobilité diminuent. Le fait que cela permette d'améliorer la santé des habitants et de restreindre par là même les coûts de la santé publique est un phénomène accessoire non négligeable. Point important et non des moindres: en encourageant les déplacements à pied et à vélo une tâche importante au niveau des mesures de lutte contre la pollution de l'air peut être remplie.

Potentiels

		à pied	à vélo
Ville de moyenne importance	Bâle	●	● ●
	Berne	●	● ●
	Zurich	●	● ●
	Lausanne	● ●	●
	Genève	●	● ●
Ville de petite importance	Bienne	● ●	● ●
	St-Gall	● ●	●
	Winterthour	●	● ●
	Berthoud	● ●	●

- Potentiel moyen
- ● Potentiel élevé



Avenir I: lors de la réalisation de mesures d'encouragement en faveur des déplacements à pied et à vélo
Avenir II: lors de la réalisation de mesures d'encouragement en faveur des déplacements à pied et à vélo et des transports publics et de mesures restrictives en faveur du TMI.

Au niveau national, un important potentiel sommeille dans les déplacements à pied et à vélo. Ce sont surtout les agglomérations qui peuvent tirer profit d'une utilisation systématique. (Source: Réseau piétons-vélos, 1999, p. 159-160).

Avantages...

...pour l'environnement

La concrétisation des mesures de lutte contre la pollution de l'air nécessaires est toujours, même après tant d'années, une entreprise périlleuse. La qualité de l'air s'est certes quelque peu améliorée. Cela ne signifie toutefois pas que l'alerte soit passée. Avec une quote-part plus élevée des déplacements à pied et à vélo au rapport modal, on ne pourrait pas seulement réduire les problèmes de circulation dans toute leur dimension, mais également accomplir un pas important en vue de l'amélioration de la qualité de l'air. Les études qui ont été effectuées indiquent un potentiel de réduction pour les kilomètres/voiture parcourus pouvant aller jusqu'à 30 pour cent. Si nous partons d'une quote-part de déplacements à pied et à vélo de 30 resp. 15 pour cent, cela correspond à une réduction des kilomètres/voiture parcourus de dix pour cent. On pourrait ainsi réduire de 300'000 tonnes par an la consommation d'essence, ce qui correspond à une diminution de la charge polluante de près de 5'000 tonnes d'oxyde azoté et de près de 6'000 tonnes d'hydrocarbures (HC). Des perspectives impressionnantes qui ne se basent pas, précisons-le, sur une réduction de la mobilité, mais sur une pure optimisation du report modal au niveau du trafic dans les agglomérations.

...pour la santé individuelle

Les choses sont claires: plus l'environnement est sain, plus les conditions pour l'être humain sont bonnes. Une diminution de la pollution de l'air équivaut à une réduction de nombreux troubles, surtout chez les enfants et les personnes âgées. Si nous approfondissons encore plus le sujet nous constaterons qu'à l'heure actuelle, les troubles cardiaques et circulatoires sont les causes de mortalité les plus fréquentes. Ceux qui s'adonnent pendant environ trente minutes par jour à une activité physique d'intensité moyenne – il suffit simplement d'accélérer la respiration et non pas forcément de pratiquer une activité sportive – induira déjà les mesures nécessaires pour améliorer considérablement sa santé. En encourageant les déplacements à pied et à vélo sur de courtes distances, la santé et la mobilité peuvent se combiner de manière idéale. Compte tenu du fait qu'en l'espace de peu d'années, les coûts de la santé publique ont plus que doublé en Suisse, l'objectif visant à décharger le secteur de la santé publique et les ménages vaut sans aucun doute la peine. En supposant qu'une diminution des cas de maladie de dix pour cent est possible, il en résulterait un potentiel d'économies de ni plus ni moins dix millions de francs par jour. Un investissement pour le moins rentable.

Les déplacements par la force de ses propres muscles ne sont pas seulement efficaces, écologiques et sains, mais procurent également beaucoup de plaisir.

Potentiel écologique

Secteur	Consommation/émission trafic des voyageurs 1993	Potentiel I	Potentiel II
Consommation d'essence	3,13 mio. t	0,3 mio. t	0,9 mio. t
Climat (CO ₂)	12,6 mio. t	1 mio. t	3 mio. t
Produit de pollution atmosphérique NO _x	49'790 t/a	4'979 t/a	14'937 t/a
Produit de pollution atmosphérique HC	59'851 t/a	5'985 t/a	17'955 t/a
Bruit	En ce qui concerne le bruit, aucune déclaration directe n'est possible. On peut toutefois partir du principe que c'est précisément dans les zones à forte densité de population qu'une réduction sensible du bruit peut être obtenue.		
Consommation de la surface	La surface réservée à la circulation n'augmenterait guère. Les surfaces utilisées jusqu'à présent pour le trafic individuel motorisé pourraient être mises à la disposition des déplacements à pied et à vélo. Dans bien des endroits, on pourrait même obtenir une réduction de la surface réservée à la circulation.		

Potentiel I: lors de la réalisation de mesures d'encouragement en faveur des déplacements à pied et à vélo
 Potentiel II: lors de la réalisation de mesures d'encouragement en faveur des déplacements à pied et à vélo et des transports publics et de mesures restrictives en faveur du TMI.

Un important potentiel énergétique et écologique peut être exploité par l'encouragement des déplacements à pied et à vélo. (Source: Réseau piétons-vélos, 1999, p. 162).



...pour l'économie nationale

L'analyse globale des répercussions mentionnées jusqu'à présent apporte dans l'ensemble des avantages étonnants: les problèmes de circulation coûteux sur le plan financier dans les agglomérations peuvent être désamorcés. Avec des conséquences positives sur la santé, l'économie peut compter sur des collaboratrices et des collaborateurs plus performants totalisant moins d'absences pour cause de maladie. Le secteur de la santé publique et les ménages sont déchargés financièrement. Cela dégage des moyens supplémentaires pour la consommation privée. A cela s'ajoute que les pouvoirs publics ont moins de dépenses à assumer pour la protection de l'environnement, ce qui contribue durablement à l'assainissement des finances.

Avec un aménagement du territoire circonspect – c'est-à-dire un meilleur mélange de l'affectation et un développement plus compact des agglomérations – les coûts de la mobilité que les pouvoirs publics doivent assumer diminuent de manière considérable. En Suisse on peut estimer les économies annuelles à quelque 10 milliards de francs au total.

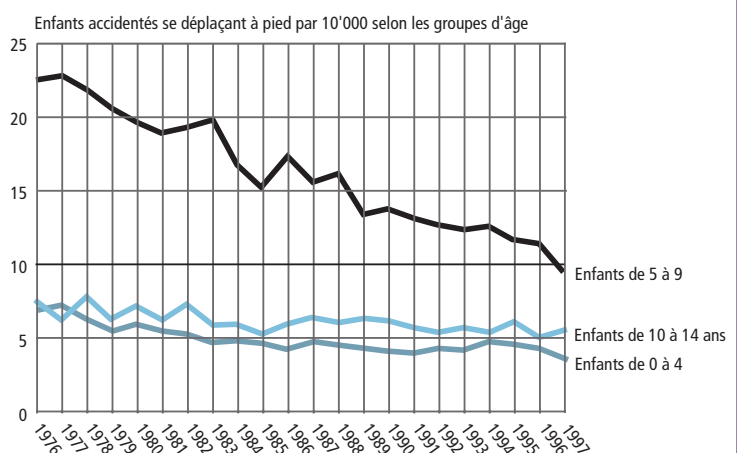
Comme toute chose dans ce monde, la promotion des déplacements à pied et à vélo a deux facettes. Les avantages sont évidents. Il ne faut toutefois pas négliger les coûts. La conception et le développement ciblés de l'infrastructure pour les déplacements à pied et à vélo impliquent certains investissements. Toutefois, étant donné que de cette façon, la pression sur une politique en matière de circulation routière axée sur la demande diminue et que de ce fait, on a besoin de faire moins d'investissements pour le développement des routes et des places de stationnement, cette charge supplémentaire ne pèse plus aussi lourdement dans la balance. A long terme on peut dans tous les cas, même sans internalisation des coûts engendrés par la protection de l'environnement, estimer à juste titre que la promotion des déplacements à pied et à vélo se traduira par des effets économiques positifs.

Avantages...

...pour les enfants

Ce qui autrefois était naturel est aujourd'hui une exception: des enfants gais et insouciants, qui se rendent non accompagnés à l'école ou au jardin d'enfants, ou jouent dans les rues de leur quartier. Aujourd'hui, les risques sont si élevés que les parents préfèrent accompagner leurs enfants à l'école. Ils le font toujours plus fréquemment en voiture. Cela engendre logiquement un trafic encore plus dense lié à des risques accrus pour les enfants. Jouer dans la rue est devenu si dangereux que la vie des enfants s'en trouve menacée. Ainsi, on a privé les enfants de leur espace de découvertes le plus important. Cet état de fait n'est pas sans conséquences. Les observations qui ont été faites indiquent clairement que ces enfants-là présentent au niveau social et au niveau de la motricité des carences par rapport aux enfants qui peuvent grandir dans un environnement favorable. Par ailleurs on a constaté que les enfants qui en raison de la situation au niveau de la circulation routière, ne peuvent plus se rendre seuls à l'école, ont davantage tendance à commettre des actes d'agression. Il suffit de repenser à notre propre enfance pour comprendre quels sacrifices les impératifs de la circulation exigent de la part de nos enfants. Progressivement la forte augmentation du trafic a évincé les enfants de l'espace de la rue. Certes, cela s'est traduit par une diminution du nombre d'accidents. Toutefois, à ce niveau-là, les statistiques qui indiquent de meilleurs résultats sont trompeuses. La présence des enfants dans la rue a diminué bien plus fortement que le nombre des accidents. Pour les enfants, le risque est toujours supérieur à la moyenne étant donné que le trafic motorisé continue à ne pas s'adapter à leurs besoins. Et quand un enfant se trouve impliqué dans un accident de la circulation, les procédures d'enquête et le type de questions montrent qu'il y a une forte tendance à tenir l'enfant pour coupable: "il a traversé la chaussée sans regarder", "il s'est précipité sur la chaussée", "il jouait sur la chaussée". Quant au mode de conduite inapproprié, il en est rarement question.

Enfants impliqués dans un accident



Un pseudo succès: certes, le nombre d'accidents impliquant des enfants a nettement diminué. Cela est toutefois surtout dû au fait que les enfants se déplacent beaucoup moins sans être accompagnés. (Source: Réseau piétons-vélos, 1999 p. 94).

...pour les femmes

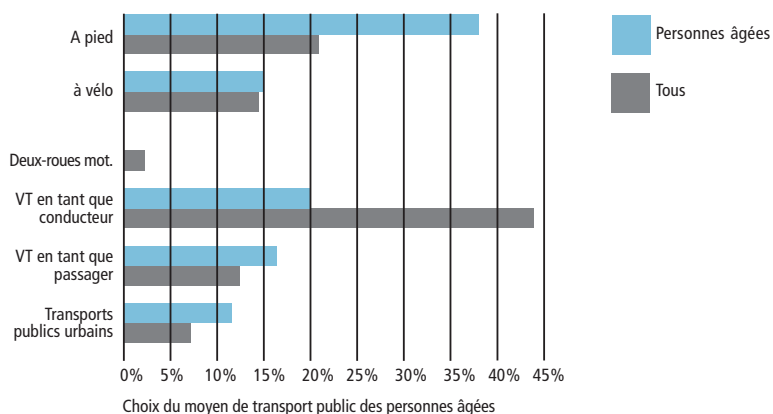
Dans la vie de tous les jours, les femmes ont souvent des besoins de mobilité compliqués à coordonner. Que ce soit en tant que ménagère et mère pour faire les achats, accompagner les enfants à l'école ou à l'endroit où ils pratiquent leurs activités de loisirs. A cela s'ajoute que ce sont le plus souvent des femmes qui s'occupent de personnes âgées. Du fait de la dispersion des affectations toujours plus grande, les trajets à parcourir sont devenus dans ce contexte toujours plus longs. Au cours des trente dernières années, ils ont augmenté de 60 pour cent. Les femmes sont moins nombreuses que les hommes à disposer du permis de conduire ou à posséder une voiture que les hommes. Cela signifie que les femmes se déplacent plus souvent à vélo et à pied que les hommes.

Le fait que les déplacements des femmes deviennent plus longs et plus complexes résulte des entraves évidentes au niveau de la mobilité. L'une d'entre elles est le danger que l'on connaît bien d'être agressé en pleine rue. A cela s'ajoute la peur que l'on a par rapport à ce qui pourrait arriver aux enfants et l'obligation qui en résulte de devoir les accompagner à l'école ou au jardin d'enfants. Les obstacles d'ordre architectural pour les poussettes (passages souterrains, passerelles, trottoirs, etc.) font également toujours partie du quotidien.

...pour les personnes âgées

Le fait qu'avec l'âge, les vitesses de déplacement diminuent de même que les rayons d'action et la capacité de réaction font que d'une manière générale, les nuisances du trafic touchent particulièrement les personnes âgées. La peur et l'insécurité qu'elles éprouvent sont d'autant plus grandes. L'impression personnelle de danger a également eu pour effet qu'un important groupe de personnes âgées n'ose plus aller de nuit dans la rue. Parce qu'elles ont peur de la circulation routière et du risque d'accident, ces personnes ont plus tendance à s'enfermer chez elles. Cela se répercute par un isolement social nuisible pour leur santé. L'espace public – la route en constitue une importante partie – perd ainsi pour les personnes âgées sa fonction importante pour les contacts sociaux. Au même titre que les enfants, les personnes âgées sont évincées elles aussi de l'espace de la rue.

Comportement des personnes âgées en matière de mobilité



Les personnes âgées se déplacent souvent à pied ou utilisent le vélo.
(Source: Réseau piétons-vélos, 1999, p. 116)

C'est ça l'avenir: une mobilité efficace, silencieuse, écologique



Voici comment pourrait se présenter la solution aux problèmes de circulation les plus urgents dans les agglomérations: mobilité efficace, silencieuse et écologique.

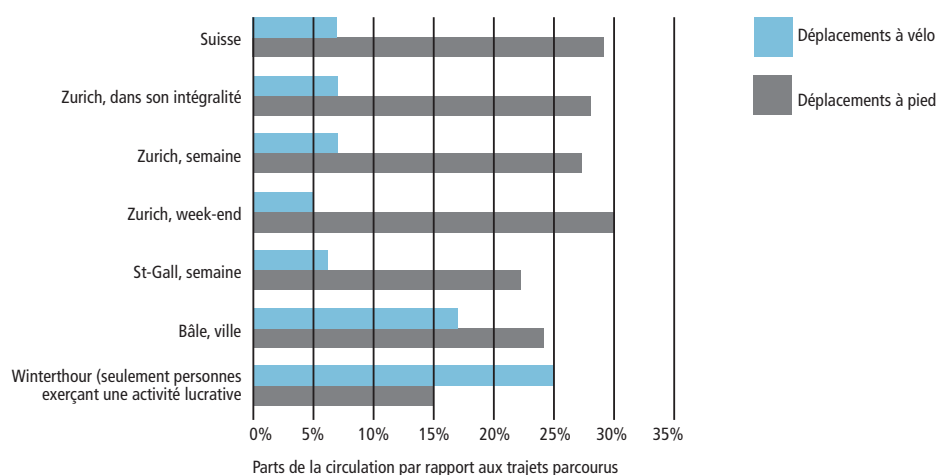
L'encouragement des déplacements à pied et à vélo est un investissement porteur pour l'avenir. A l'heure actuelle, les agglomérations souffrent toutes d'une saturation évidente au niveau de la circulation. L'optimisation de la planification routière est surtout réalisable par une prise en considération équilibrée des déplacements à pied et à vélo. Cela permet d'une part de restreindre le trafic individuel motorisé coûteux, d'autre part de réduire les nuisances provoquées par la pollution et le bruit, ce qui finalement a pour effet d'augmenter la qualité de la vie dans les espaces d'habitation. A cela s'ajoutent des avantages économiques évidents: les coûts inhérents à la mobilité diminuent, la santé et le bien-être individuel augmentent, ce qui permet de décharger le domaine de la santé publique sérieusement malmené. Enfin, avec le succès des mesures d'encouragement, la qualité au niveau de l'emplacement des villes se trouve également rehaussée.

A l'aide d'une base de données et de planification fondée, il est possible de faire en sorte que les instruments pour la conception de l'infrastructure en faveur des moyens de transport les plus efficaces ne soient plus seulement considérés dans la vie politique comme "besoins souhaitables"; par ailleurs, ils seront moins traités avec dédain.

Pour peu que l'on mette en place parallèlement des mesures incitatives pour un choix ciblé du moyen de transport il sera possible, à l'échelon national, de faire des économies annuelles se chiffrant à des milliards. Des moyens qui seront à la disposition des pouvoirs publics pour des projets plus judicieux et qui ménagent aux communes une marge de manœuvre supplémentaire.

Pour pouvoir exploiter pleinement les potentiels qui sommeillent dans les déplacements à pied et à vélo, la volonté politique est une condition sine qua non. On a besoin d'un climat positif pour les déplacements à pied et à vélo pour pouvoir poser les jalons qui s'imposent.

"Parts de marché" des différents moyens de transport



Aujourd'hui déjà, la part des déplacements à pied et à vélo est étonnamment élevée: environ 30 à 40 pour cent de tous les trajets effectués le sont par ce moyen. Cependant, le potentiel est encore loin d'être épuisé. (Source: réseau piétons-vélos, 1999, p. 26 d'après GVF, OFS 1966a, Bauamt 1994, Ecoplan 1993, Baudepartement Stadt Basel 1995, Stadt Winterthur 1995).



Un développement urbain perspicace est la base pour une optimisation de la circulation.

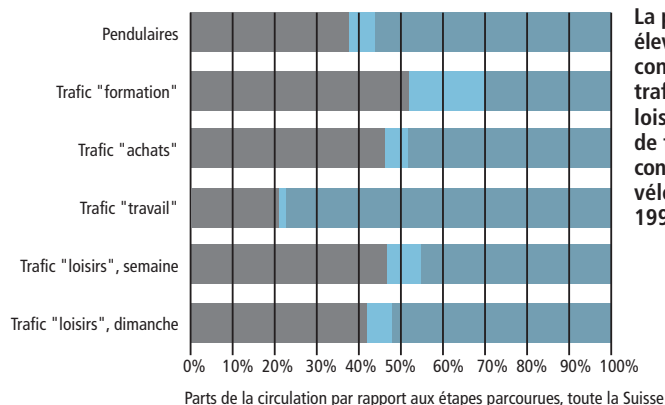
Aménagement du territoire et développement urbain

Au niveau de l'aménagement du territoire et du développement urbain, des jalons sont posés également par rapport au comportement en matière de circulation. A ce niveau-là la localisation des lieux d'habitation, de travail, de loisirs et d'achats est définie. En même temps et logiquement, les voies de communication sont également déterminées et le choix des moyens de transport publics influencé. L'aménagement du territoire pose les jalons pour le développement futur et détermine par là même également la forme d'habitat. Dans les structures dispersées, les déplacements deviennent tout de suite considérablement plus longs et la part du trafic motorisé plus grande que dans les structures compactes. Dans les structures urbaines, les déplacements sont plus courts et une grande partie peut être effectuée à pied, à vélo ou en combinaison avec les transports publics. Ce n'est que dans de telles structures d'habitation que ceux qui ne possèdent pas de voiture pourront arriver facilement à destination. Dans les structures dispersées, les habitants ont besoin d'une voiture pour arriver au degré de mobilité voulu. Pour ce faire, des routes doivent être construites, ce qui dénature le paysage et porte préjudice aux espaces de vie. On ne parlera même pas du problème des nuisances provoquées par le bruit et la pollution de l'air par le trafic individuel motorisé. Cela influence négativement la qualité de la vie.

En se basant sur l'aménagement du territoire supérieur, le développement urbain instaure également des conditions cadres importantes pour le choix du moyen de transport. Là où on trouvera à coup sûr des places de stationnement ou des routes bien aménagées, le trafic motorisé va forcément augmenter. L'optimisation du trafic va de pair avec un développement urbain ciblé et un mélange raisonnable de l'affectation. On ne parviendra toutefois à atteindre l'objectif recherché que si lors du recensement de données, les déplacements à pied et à vélo sont traités sur pied d'égalité avec le trafic individuel motorisé.

Avec l'aménagement du territoire et le développement urbain nous disposons d'une clé pour résoudre les problèmes de circulation complexes. Dans ce domaine on peut obtenir à long terme l'effet le plus durable pour l'encouragement des moyens de transport les plus efficaces. Ce sont surtout les femmes, les enfants et les personnes âgées qui en profiteraient. Pour ce faire, la volonté politique de la population jouissant du droit de vote est nécessaire. Le rapport direct entre aménagement du territoire et la solution de problèmes aigus n'est toutefois encore que trop peu connu dans de vastes couches de la population. Avec l'élaboration respectivement l'adaptation des projets-pilotes et des plans locaux communaux, cette discussion pourrait toutefois être amorcée.

Choix du moyen de transport dans différents domaines



La part des déplacements à pied est élevée aujourd'hui surtout lorsqu'elle concerne le trafic "formation" et le trafic "achats". Dans le secteur des loisirs et des déplacements aux fins de formation, le vélo joue un rôle considérable. (Source: Réseau piétons-vélos, 1999, p. 29, selon GVF, OFS 1996a).

A pied
A vélo
Reste



Meilleur ancrage dans les institutions administratives

A la question de savoir pourquoi, malgré tous les avantages écologiques, économiques et en matière d'aménagement du territoire, les déplacements à pied et à vélo n'ont plus réussi à l'emporter sur les autres modes de déplacement dans la vie de tous les jours, il existe plusieurs réponses. D'une part, la marche à pied est considérée comme une contrainte, d'autre part on prend le vélo lorsqu'on ne peut se payer une voiture... Compte tenu de ces barrières psychologiques, les obstacles institutionnels que l'on constate aujourd'hui encore n'étonnent personne. A ce niveau-là il est urgent d'agir pour abolir ce handicap:

Données

On a besoin de données de base fiables au sujet des déplacements à pied et à vélo, des données susceptibles de constituer un fondement professionnel pour la prise de décisions au plan politique.

Organismes spécialisés

Au niveau des institutions administratives, on a besoin à tous les niveaux (Confédération, cantons et communes), d'organismes spécialisés bien structurés qui ordonnent l'établissement de bases professionnelles et les suivent. Pour ce faire, des moyens correspondants doivent être mis en œuvre.

Financement

La politique des transports est polarisée sur les déplacements de longue distance qui mobilisent de gros moyens financiers. Il ne reste plus ensuite de quoi financer les mesures en faveur des déplacements à pied et à vélo. La construction de routes dispose d'un mécanisme de financement par le biais des droits de douane sur les carburants. Pour les déplacements à pied et à vélo, de telles sources de financement font totalement défaut. Il est d'autant plus important de procéder dans ce domaine à une correction. Une priorité égale doit être accordée à la conception et au développement de l'infrastructure pour les piétons et les cyclistes. A l'échelon communal, le financement doit encore être assuré dans le cadre des budgets ordinaires.

Législation en matière de transport

La législation en vigueur en matière de transport est par trop unilatéralement axée sur le trafic motorisé. Aussitôt que des mesures d'ordre architectural ou relevant de la technique des transports doivent être prises, on se heurte à des limites. Une ouverture en faveur des déplacements à pied et à vélo est donc impérativement nécessaire. Dans l'intervalle il convient d'exploiter pleinement au moins la marge de manœuvre existante.

Normes

Les normes en matière de construction de routes sont presque exclusivement orientées sur le trafic individuel motorisé, ce qui, s'agissant de la concrétisation de concepts novateurs, pose problème. Cette structure n'est plus adaptée à notre époque et ne correspond plus du tout à la complexité des problèmes de transport. Ce dont on a besoin aujourd'hui c'est de normes susceptibles de promouvoir le progrès en lieu et place de normes qui font plutôt office de frein.

Partage des tâches

A ses échelons supérieurs, la Confédération ne se sent généralement pas concernée par la question des DPV. Il y a certes lieu de préciser qu'avec la création de la section trafic lent à l'Office fédéral des routes, des premiers signes d'une correction dans cette situation étrange semblent se profiler. En revanche, la marge de manœuvre financière des cantons et des communes est encore très



Les déplacements à pied et à vélo sont des facteurs susceptibles d'encourager un flux du trafic efficace dans les agglomérations. Par conséquent, un meilleur ancrage de ce principe dans l'esprit des institutions de l'administration publique est d'autant plus important.



limitée. Cet état de fait résulte pour une part non négligeable des mécanismes de financement mentionnés ci-dessus. Le partage du travail actuel n'a pas porté ses fruits. Au même titre que cela est le cas dans la circulation routière motorisée, la Confédération doit assumer ses responsabilités et définir de meilleures conditions cadres.

Image

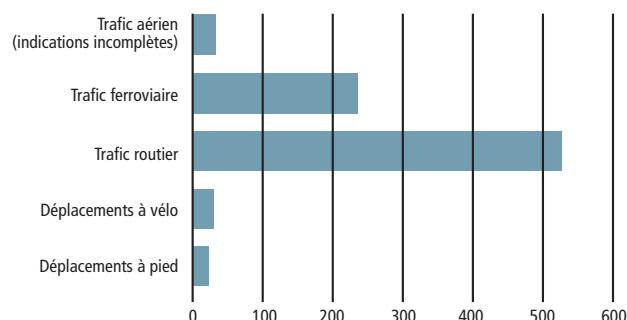
L'image des déplacements à pied et à vélo dans la vie de tous les jours ne correspond pas à l'importance qu'a réellement cette forme de mobilité. A ce niveau-là il y a lieu de prendre des mesures susceptibles de repositionner ce moyen de transport efficace du point de vue de son image également.

Investissements

On n'a rien sans rien: ceux qui souhaitent exploiter pleinement les avantages économiques, écologiques et sociaux des déplacements à pied et à vélo dans les agglomérations doivent également être prêts à effectuer des investissements correspondants. Il existe un besoin d'agir urgent à tous les niveaux.

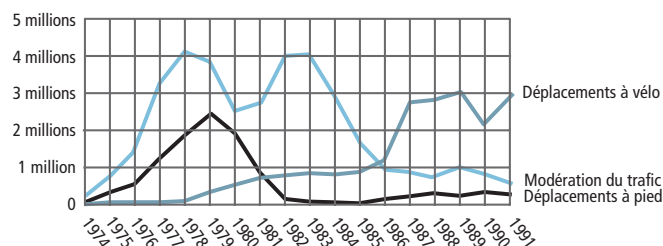
Investissements dans les infrastructures des transports

Estimation de la moyenne des investissements des pouvoirs publics d'après les catégories de transport par habitant et par an (en CHF)



Une situation paradoxale: malgré la grande importance des déplacements à pied et à vélo pour les agglomérations, les investissements effectués jusqu'à présent dans ce domaine demeurent extrêmement restreints. (Source: Réseau piétons-vélos, 1999, p. 274).

Investissements en faveur des déplacements à pied et à vélo à Bâle



Même dans la ville de Bâle très favorable aux cyclistes, les investissements dans les déplacements à pied et à vélo sont extrêmement modestes jusqu'à ce jour. (Source: réseau piétons-vélos, 1999, p. 273 selon Klemm; 1996: "Welche Mobilität wollen wir?")

Déplacements à pied et à vélo 2000PLUS

L'encouragement des déplacements à pied et à vélo constitue une tâche sur divers plans, qui concerne de nombreux secteurs de la politique et intègre tous les niveaux (Confédération, cantons et communes). A l'échelon communal et cantonal, des impulsions décisives peuvent néanmoins être données. En cela, la condition est constituée par un programme spécial déplacements à vélo et à pied détaillé. Si vous passez en revue la **liste de contrôle** suivante, vous pourrez délimiter relativement aisément le besoin d'action dans votre domaine:

Les déplacements à pied et à vélo sont-ils régulièrement recensés et déterminés par l'intermédiaire d'enquêtes?



Quelle est la part des déplacements à pied et à vélo par rapport aux trajets parcourus?



Existe-t-il des données de base indiquant le développement des déplacements à pied ou à vélo dans votre commune?



Le conseil communal s'occupe-t-il régulièrement des souhaits en matière de déplacements à pied et à vélo?



Le conseil communal et les commissions responsables du secteur des transports et des travaux publics s'informent-ils régulièrement au sujet des tendances au niveau du développement des déplacements à pied et à vélo?



Existe-t-il dans votre administration communale des spécialistes chargés du domaine des déplacements à pied et à vélo? Votre personnel fait-il régulièrement l'objet de cours de perfectionnement dans ce domaine?



Dans le secteur de la planification des transports, la commune collabore-t-elle avec des spécialistes externes? Ceux-ci sont-ils compétents et expérimentés dans le secteur des déplacements à pied et à vélo?



Existe-t-il dans votre commune une planification des chemins pédestres conformément à la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) et une planification des pistes cyclables?



Quels sont les projets qui ont été établis au cours des dernières années en faveur des déplacements à pied et à vélo, quels sont les projets qui ont été mis en œuvre?



Les distances entre le lieu d'habitation et les centres d'achats et prestataires de service augmentent constamment. De ce fait, une part toujours plus grande de la population n'est plus en mesure de faire ses achats quotidiens à pied ou à vélo. Existe-il dans votre commune des contre stratégies correspondantes dans le domaine de la planification locale et des transports?





Les enfants peuvent-ils, dans votre commune, se rendre à l'école, vers les terrains de sport et équipements de loisirs en toute sécurité sans être accompagnés?



Dans votre commune, les enfants peuvent-ils jouer pendant leurs loisirs dans la rue et sur les places et s'ébattre sans prendre de gros risques?



Connaissez-vous les possibilités qu'ont les personnes âgées et handicapées dans votre commune d'atteindre en toute sécurité les endroits où elles souhaitent se rendre à pied et avec les moyens de transport publics?



Les femmes se sentent-elles en sécurité dans votre commune même la nuit? Existe-t-il encore des tronçons de chemins pédestres ou de pistes cyclables non éclairés, sans autre alternative?



Combien votre commune investit-elle dans les déplacements à pied et à vélo? Quelle part doit être investie uniquement pour compenser les répercussions négatives du trafic motorisé (assainissement de passages de routes, etc.)?



Quelles sont les mesures de sécurité prises par votre commune dans le domaine des déplacements à pied et à vélo? La liberté de mouvement des piétons doit-elle à cause de cela être restreinte?



Combien de piétons font une chute sur territoire public chaque année dans votre commune (p.ex. verglas ou neige)? A combien s'élève le nombre réel? Existe-t-il dans votre commune des statistiques sur les cyclistes accidentés?



Pouvez-vous, dans votre commune, procéder à une analyse de la situation correspondante sur la base de renseignements des hôpitaux, médecins ou autres sources?



Les communes peuvent prendre des mesures décisives indépendamment des mesures prises par le canton et la Confédération. Cela est même judicieux pour obtenir enfin la dynamique nécessaire dans ce secteur. Il faut toutefois spécifier que c'est surtout par le biais d'un enchaînement des mesures à tous les niveaux que l'on pourra obtenir l'efficacité optimale. C'est surtout la Confédération qui doit poser des jalons décisifs dans le domaine de la politique des transports, de la politique financière (mécanismes de financement pour les infrastructures) ou dans la législation en vigueur de même qu'au niveau des normes. Toutefois, les cantons sont eux aussi appelés à agir dans ces domaines. La récompense pour ces efforts est constituée par des effets de synergie extrêmement importants du point de vue économique dans les secteurs de la politique écologique et de la santé publique, où à longue échéance, on pourra réaliser des économies annuelles pouvant se chiffrer à des milliards.

Impressum

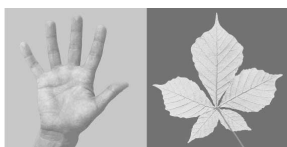


Programme national de recherche 41
"Transport et environnement"



suisse énergie

qu'est-ce qui te branche?



PLAN D'ACTION
ENVIRONNEMENT ET SANTÉ



Mobilité piétonne

Velobüro

Auteurs

Titre

Sous-titre

Série

Lieu, année

Editeur

Direction générale

Conception

Texte

Traduction

Photos

Commande

Downloads:

Deutsche Version

Financement:

Rapport détaillé:

Rapports partiels

Equipe chargée des recherches réseau piétons-vélos:

Réseau piétons-vélos

Investissements dans l'avenir

Promotion de la circulation des piétons et des bicyclettes.

Dossiers du PNR 41 "Transport et environnement, volume M32

Berne, 2001

Direction du PNR41 (Programme national de recherche "Transport et environnement, interactions Suisse-Europe")

Velobüro, Solothurnerstrasse 107, 4600 Olten

Beatrice Nünlist, Velobüro, Solothurnerstrasse 107, 4600 Olten

Aebi, Schlup & Partner, case postale 160, 2540 Granges

USG Co-Text, Olgastr. 6, Postfach 68, 8024 Zürich,

Anne Tissot, Mobilité piétonne, Zurich

Velobüro, Ueli Seewer, Bernhard Kägi, VCS Genève, Martin Wälti

OFCL/EDMZ, CH-3003 Berne, fax +41 (0)31 325 50 58,

www.admin.ch/edmoz, numéro de commande EDMZ 801.703.f

www.nfp41.ch/reports/materials/kf-m32.html

www.rue-avenir.ch/pages/mobilite.htm

Netzwerk Langsamverkehr, 2001: Investitionen in die Zukunft. Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Materialienband M31 des Nationalen Forschungsprogramms 41 "Verkehr und Umwelt".

EDMZ-Bestellnummer 801.702.d, www.nfp41.ch/reports/materials/kf-m31.html

Le présent rapport a été soutenu par le Programme national de recherche PNR41 "Transport et environnement", l'Office fédéral de la santé, Energie Suisse, Mobilité piétonne et Velobüro. Le rapport reflète l'opinion des auteurs qui ne coïncide pas forcément avec celle des partenaires en matière de financement.

• Réseau piétons-vélos (Ed.), 1999: L'avenir appartient aux déplacements à pied et à vélo. Etat des connaissances, mesures et potentiels – Vers une réorientation des politiques de transport. Rapports du PNR41 "Transport et environnement", rapport A9, Berne (numéro de commande EDMZ 801.610df, commande voir ci-dessus), résumé disponible sous www.nfp41.ch/reports/projets/kf-a09.html

• Réseau piétons-vélos (Ed.), 1999: Les déplacements à pied et à vélo: potentialités – mesures – stratégies: colloque du 6 novembre 1998. Rapports du PNR41 "Transport et environnement", actes du colloque T2, Berne (numéro de commande EDMZ 801.613df, commande voir ci-dessus)

• Bonanomi Lydia, 2000: Vers un urbanisme de la proximité. Coordonner développement urbain et transports. Dossiers du PNR41 "Transport et environnement", dossier M21, Berne. (Numéro de commande EDMZ 801.667.f commande voir ci-dessus).

• Sauter Daniel, 1999: Institutionnelle Hindernisse im Fuss- und Veloverkehr. Massnahmen für eine neue Verkehrspolitik. Fussverkehr Schweiz (Hg.), Zurich. (Commande: Fussverkehr Schweiz, Zurich, fax +41 (0)1 383 97 88, www.fussverkehr.ch. ISBN 3-9520290-2-5)

Dr Ulrich Seewer (Office fédéral du développement territorial, Berne); Prof. Dr Martin Boesch, Susanne Schmid-Keller (Forschungsstelle für Wirtschaftsgeographie und Raumplanung der Universität St. Gallen FWR HSG); Lydia Bonanomi, Dr Philippe Favarger, Eric Brandt (Institut de recherche sur l'environnement construit IREC de l'EPFL); Dr Marco Hüttenmoser (Dokumentationsstelle "Kind und Umwelt" KUM, Muri AG); Daniel Leupi (Ecoprocess, Zurich); Daniel Sauter, Mobilité piétonne, Zurich); Martin Utiger, Daniel Leupi (Velobüro, Olten); Gisela Vollmer (Büro für Raum- und Sozialplanung, Berne)