



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Service cantonal des réseaux piétons

Tâches et organisation



Impressum

Éditeur

Office fédéral des routes (OFROU)
Mobilité piétonne Suisse

Concept et réalisation

Thomas Schweizer, Pascal Regli, Jenny Leuba
Mobilité piétonne Suisse

Traduction

Jenny Leuba, Mobilité piétonne Suisse

Accompagnement technique

Gabrielle Bakels, Office fédéral des routes (OFROU), Responsable piéton et randonnée

Laetitia Cottet, Office de l'urbanisme canton de Genève, responsable des plans directeurs de chemins pour piétons

Daniel Grob, Ingénieur transport SVI

Daniel Schöbi, Baudepartement Kanton St.Gallen, Fachstelle Langsamverkehr

Stephanie Stotz Simons, Bau-, Verkehrs und Energiedirektion Kanton Bern, Fachstelle Langsamverkehr

Götz Timcke, Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kt. Aargau, Verkehrsplanung

Stefan Walder, Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Verkehr

Accompagnement régional (cantons pilotes)

Robert Furrer (Fussverkehr St. Gallen)

Andreas Stäheli (Fussverkehr Region Basel)

Gisela Vollmer (Fussverkehr Bern)

Marco Ziegler (Mobilité piétonne - Canton de Genève)

Crédits photographiques

Christine Bärlocher : Cover (Berne), page 4 (Wil), 12 (Lausanne), 18 (Coire), 22 (Zurich)

Jenny Leuba : page 6 (Bienne)

Commande

Mobilité piétonne Suisse, Klosbachstrasse 48, 8032 Zurich, Tél. 043 488 40 30
www.mobilitepietonne.ch / info@mobilitepietonne.ch

Téléchargement

www.mobilitepietonne.ch

www.mobilite-douce.ch

Zurich, mai 2015

Table des matières

Avant-propos	5
1. Introduction.....	7
1.1 Qu'est-ce qu'un service des réseaux piétons ?	7
1.2 Importance des déplacements à pied	8
1.3 Pourquoi un service des réseaux piétons est-il nécessaire ?	9
2. Tâches du service cantonal des réseaux piétons	13
3. Organisation.....	19
3.1 Formes d'organisation envisageables	19
3.2 Réseau professionnel.....	20
3.3 Ressources humaines	20
3.4 Ressources financières	21
4. Communication	23
5. Glossaire	24
6. Littérature	25



Avant-propos

Aller à pied est la forme la plus naturelle de se déplacer. Chacun, ou presque, est doté de la faculté de marcher. La marche est bonne pour la santé, bon marché, respectueuse du milieu bâti et de l'environnement, économe en énergie comme en consommation d'espace et encourage le contact social. Les déplacements à pied et à vélo (= la mobilité douce MD ou encore les modes actifs) constituent le troisième pilier des transports de personnes, au côté des transports publics (TP) et du trafic individuel motorisé (TIM). Cette forme de déplacement doit être considérée et développée sur un pied d'égalité avec les deux autres modes. La politique fédérale des transports vise une augmentation de la part modale des modes doux.

Des mesures juridiques, de planification, d'aménagement et d'exploitation, ainsi que l'offre de conseils, de formations et un travail de communication sont nécessaires pour augmenter l'attractivité de la marche et du vélo. Ces domaines sont étroitement liés et les actions entreprises doivent être coordonnées. Cette coordination est assurée par des services spécialisés.

La Confédération constate, suite à l'expérience des projets d'agglomération, que le développement de la marche gagne en importance de manière durable dans l'aménagement du territoire et la planification des transports. La planification et la mise en œuvre de mesures d'amélioration des conditions de déplacement à pied se déroulent souvent dans un cadre complexe. Les besoins de coordination sont conséquents et nécessitent des connaissances spécialisées.

La situation actuelle dans les administrations cantonales et communales présente encore souvent un potentiel d'amélioration en matière d'organisation et de conditions techniques et juridiques afin de mieux accomplir ces vastes tâches en constante croissance.

L'OFROU a, par conséquent, mandaté l'association Mobilité piétonne Suisse pour analyser la situation actuelle en termes de planification des réseaux et l'insertion de ces derniers dans les autres domaines de l'aménagement du territoire dans six cantons pilotes. Ceci a permis de définir les éléments qui constituent le cahier des charges type du service des réseaux piétons, de manière analogue à la publication « Le délégué vélo – Tâches et organisation » (Conférence vélo suisse, Bienne 2012). Les résultats sont également applicables aux services des réseaux piétons des villes et des communes.

Cette publication expose les raisons de se doter d'un service des réseaux piétons et formule quelques recommandations concernant :

- les tâches incombant au service des réseaux piétons en termes de mobilité quotidienne et de loisirs,
- les formes d'organisation du service,
- l'intégration du service dans les processus de planification,
- les ressources humaines et financières nécessaires au bon fonctionnement du service.

Gabrielle Bakels
Responsable piéton
Office fédéral des routes OFROU

Thomas Hardegger
Président
Mobilité piétonne Suisse



1 Introduction

1.1 Qu'est-ce qu'un service des réseaux piétons ?

Le service des réseaux piétons désigne l'entité administrative principale en charge des questions ayant trait aux déplacements à pied. Cette fonction peut a priori également être assurée sous forme de mandat par un professionnel externe ou une organisation spécialisée.

Le service des réseaux piétons d'après la loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre LCPR

L'art. 13 LCPR constitue la base légale pour la création d'un service des réseaux piétons. Chaque canton désigne qui, dans ses services, s'occupe des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre. Celui-ci est responsable de tous les aspects qui concernent la mobilité piétonne à l'échelle cantonale et est la personne de contact pour la Confédération et les organisations spécialisées.

Conformément à la LCPR, les cantons veillent à ce que des plans de réseaux de chemins pour piétons soient établis et révisés, et que les liaisons qu'ils comprennent soient aménagées, entretenues et puissent être parcourues sans danger. Ils coordonnent les réseaux avec les instruments territoriaux de la Confédération et des cantons, règlent les garanties juridiques ainsi que l'obligation de remplacement des liaisons.

Alors que les cantons ont pris en charge la compétence de mise en œuvre de la planification des chemins de randonnée, ils délèguent généralement la planification, l'élaboration de projets et la réalisation des réseaux piétons à l'intérieur des localités aux communes. Cette situation a pour conséquence que les responsables des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre s'occupent aujourd'hui davantage de randonnée. La vue d'ensemble concernant la mise en œuvre de la planification des réseaux piétons communaux demeure lacunaire.

Réseaux de chemins pour piétons

Les réseaux de chemins pour piétons se composent des liaisons particulièrement adaptées aux piétons comme les chemins pour piétons proprement dits, les trottoirs, les zones piétonnes et les zones de rencontre, les passages pour piétons, etc. Les réseaux de chemins pour piétons se trouvent en règle générale à l'intérieur des localités. Ils desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les jardins d'enfants et les écoles, les arrêts des transports publics, les établissements publics et les lieux de détente et les centres d'achat et sont principalement destinés aux déplacements quotidiens. Ils sont définis dans les plans revêtant en général un caractère liant pour les autorités communales et jouissent de garanties juridiques.

LCPR Art. 4 Établissement des plans

1 Les cantons veillent à :

- a. Établir des plans des réseaux, existants ou en rojet, de chemins pour piétons et de chemins de randonnées pédestres;
- b. Réviser périodiquement ces plans et au besoin les remanier.

2 Ils fixent les effets juridiques des plans et en règlent la procédure d'établissement et de modification.

3 Les personnes, organisations et services fédéraux intéressés doivent participer à l'établissement des plans.

LCPR Art. 5 Coordination

Les cantons coordonnent leurs réseaux de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre avec ceux des cantons voisins ainsi qu'avec celles des activités des cantons et de la Confédération qui ont des effets sur l'organisation du territoire.

LCPR Art. 6 Aménagement et conservation

1 Les cantons :

- a. Pourvoient à l'aménagement, à l'entretien et à la signalisation des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre;
- b. Assurent une circulation libre et si possible sans danger sur ces chemins;
- c. Prennent les mesures juridiques propres à assurer l'accès au public.

2 Dans l'accomplissement de leurs autres tâches, ils tiennent compte des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre.

LCPR Art. 7 Remplacement

1 Si les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre figurant dans les plans doivent être supprimés en tout ou en partie, il faut pourvoir à un remplacement convenable par des chemins existants ou à créer, en tenant compte des conditions locales.

2 Les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre doivent notamment être remplacés :

- a. S'ils ne sont plus accessibles au public;
- b. S'ils ont été excavés, remblayés ou coupés d'une autre manière;
- c. Si des tronçons importants font l'objet d'une circulation intense ou s'ils sont ouverts à la circulation des véhicules;
- d. Si des tronçons importants sont revêtus de matériaux impropres à la marche.

3 Les cantons règlent, sur leur territoire, la procédure relative à la suppression des chemins et décident à qui il incombe d'en assurer le remplacement.

1.2 Importance des déplacements à pied

L'importance des déplacements à pied est fréquemment sous-estimée. 80% de la population suisse se déplace à pied au quotidien. Mesurés en nombre d'étapes ainsi qu'en temps de trajet, les déplacements à pied représentent un mode de déplacement important. Nous parcourons en moyenne 45% de nos étapes de déplacement à pied, soit 31 minutes par jour, ou 39% de notre temps de trajet quotidien.

La marche revêt une importance particulière pour les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées. Ces usagers ne disposent souvent pas d'autres alternatives pour se déplacer.

45% des étapes de déplacement sont parcourues à pied. Même lorsque l'on se déplace avec un autre mode de transport, presque chaque déplacement comprend une étape à pied.

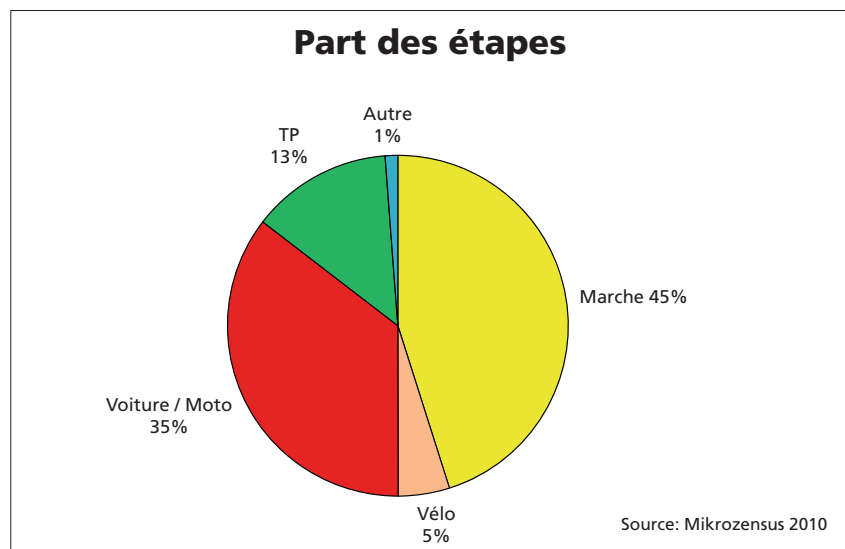


Fig. 1 : Répartition modale, part des étapes

Nous parcourons en moyenne 31 minutes à pied par jour. C'est plus que le temps consacré aux autres modes de transport. En termes de temps de parcours, la marche représente donc le mode le plus important.

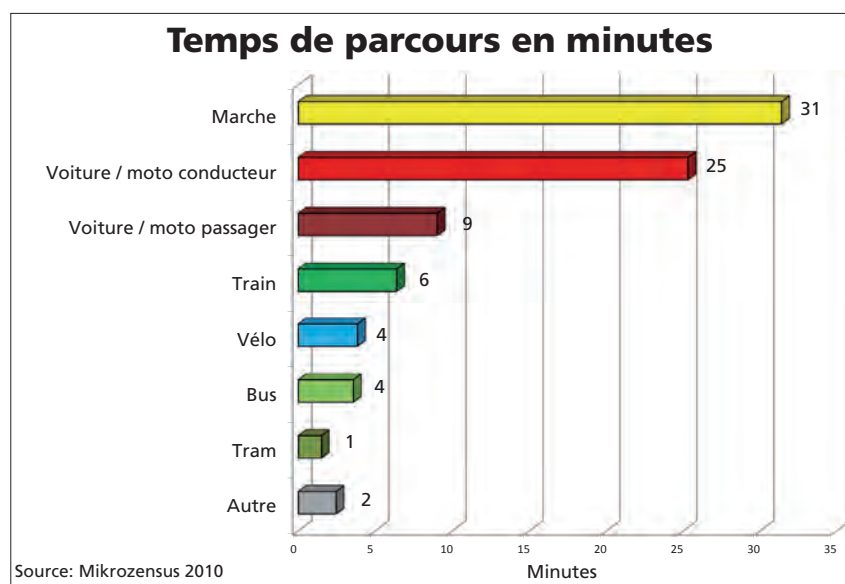


Fig. 2 : Répartition modale, temps de parcours

Importance du réseau piéton

Des liaisons sûres et attractives doivent faire partie des infrastructures de base des quartiers. Elles doivent répondre aux besoins des différents groupes d'utilisateurs. Les enfants doivent être en mesure de se rendre à l'école à pied seuls et en sécurité. Les réseaux piétons doivent aussi correspondre aux besoins des personnes âgées. L'accès aux arrêts de transports publics est déterminant pour la qualité globale du trajet, tandis que les endroits sûrs pour traverser constituent une nécessité pour tous les groupes d'utilisateurs. Enfin, des places, des espaces de séjour et des espaces publics bien aménagés et accueillants contribuent à la vitalité des villages et des quartiers. L'ancrage juridique dans des plans assure la sécurité de la planification et facilite la coordination avec d'autres activités à influence spatiale.

Le nombre d'accidents impliquant des piétons, les problèmes de sécurité sur le chemin de l'école et les déficits de l'espace public en terme de qualité démontrent qu'il existe souvent un potentiel d'amélioration en matière d'attractivité et de sécurité des déplacements à pied.

1.3 Pourquoi un service des réseaux piétons est-il nécessaire ?

L'expérience acquise dans d'autres domaines (p. ex. vélo, énergie, égalité des sexes, etc.) montre qu'une politique de promotion active est idéalement ancrée au sein d'un service spécialisé, qui s'occupe de la thématique de manière transversale et dispose des moyens et compétences nécessaires. Les services des réseaux piétons sont responsables tant des tâches stratégiques, de la prise en compte des déplacements à pied dans les autres champs politiques, que du niveau opérationnel, notamment à travers des réalisations autonomes dans ses propres domaines de compétences, p. ex. en matière de planification des réseaux de chemins pour piétons. Idéalement, ces activités sont consignées dans un cahier des charges. Celui-ci définit les tâches, compétences et responsabilités et contribue de manière notable à la visibilité et à la prise en compte de la thématique de la marche.

Vision

Chacun peut se déplacer à pied dans l'espace public de manière sûre, libre et confortable. Tous les groupes de population peuvent rejoindre leurs destinations quotidiennes à pied sans rencontrer d'obstacle. La marche est reconnue comme un élément de base de la mobilité et les conditions pour marcher sont garanties. Les personnes à pied sont considérées de manière à concrétiser cette vision dans les processus de décision en matière de transports comme sur le plan politique et étatique. Afin que les besoins des piétons soient pris en compte suffisamment tôt et de manière adaptée dans les domaines d'activité des collectivités publiques et les domaines sur lesquels celles-ci ont une influence, des structures adéquates sont mises sur pied à tous les niveaux étatiques ; Confédération, cantons, régions, agglomérations, villes et communes.

Service de la mobilité douce

Des postes de délégués vélo cantonaux ont été créés dans de nombreux cantons ces dernières années. Ceci a contribué à ce que l'importance des déplacements à vélo, ainsi que la prise en compte des besoins des cyclistes soient reconnus au niveau cantonal. On aspire aujourd'hui à une stratégie identique pour les déplacements à pied. Selon les cantons, la réunion des responsables piéton et vélo dans un service dit de mobilité douce en charge de la coordination de tous les modes doux pour les déplacements quotidiens et de loisirs (vélo urbain et de randonnée, VTT, piétons, randonnée, promenade etc.) peut faire sens.

Dans les petits cantons, l'attribution de mandats à des organisations spécialisées ou des bureaux d'aménagement est aussi envisageable.

Les déplacements à pied dans la planification cantonale

Le canton est directement compétent en matière de planification, d'aménagement, d'exploitation et d'entretien des chemins pour piétons le long et sur les routes cantonales. Les conflits d'intérêts entre les capacités des routes cantonales, leur sécurité et leur attractivité pour les piétons doivent être débattus et une pesée des intérêts doit être faite. Les services des réseaux piétons représentent alors l'intérêt des usagers à pied au sein de l'administration et élaborent des données de bases et des stratégies spécifiques.

Les cantons délèguent généralement la planification et la réalisation concrète des réseaux fins aux communes. Le canton demeure cependant l'autorité responsable ou, en fonction du degré de délégation, l'autorité de coordination concernant les tâches en lien avec les déplacements à pied.

Savoir-faire et expérience

La prise en compte des besoins des usagers à pied revêt une importance centrale dans l'élaboration des plans directeurs et des plans d'affectation communaux, lors de transformations de grande ampleur ou plus modestes, mais aussi lors de projets de travaux de construction ou de réfection de la chaussée. Le service cantonal des réseaux piétons conseille les communes et des bureaux d'aménagement mandatés et apporte ses compétences techniques. Il tient à jour un registre des planifications de réseaux de chemins pour piétons et est responsable de s'assurer du maintien de la qualité des réseaux ainsi que de la poursuite régulière de leur développement. Le service tient compte des développements et tendances futurs. Il développe les bases de données et stratégies correspondantes et prépare leur intégration à la planification. Les mots-clés dans ce domaine sont notamment: la densification vers l'intérieur, l'augmentation du trafic, l'urbanisation et le changement démographique.

Coordination

La promotion de la marche en ville est une mission transdisciplinaire. Le service des réseaux piétons coordonne les besoins liés à ce mode de déplacement à l'interne du canton ainsi qu'avec les partenaires externes. Il accompagne des projets cantonaux et participe à la planification intercommunale, comme par exemple aux projets d'agglomération.



2 Tâches du service cantonal des réseaux piétons

Le tableau suivant énumère les tâches et les objectifs qui peuvent être confiés au responsable cantonal des réseaux piétons. La liste démontre que le thème est vaste. Il convient d'estimer quelles tâches sont proportionnées à la taille et à l'organisation du canton. Certaines tâches peuvent éventuellement être déléguées à d'autres unités organisationnelles au sein de l'administration ou à des organisations spécialisées ou encore à des bureaux d'ingénieurs ou d'aménagement compétents dans le domaine. Ce moyen de procéder est par exemple courant dans le domaine de la randonnée, par la collaboration avec les associations cantonales de randonnée pédestre. C'est le cas dans presque tous les cantons.

Coordination	Responsable	Accompagnement / Conseil	Collaboration / Prise de position
Responsable des réseaux piétons au sens de la LCPR ; Personne de contact pour la Confédération et les organisations spécialisées	X		
Coordination des besoins des piétons à l'intérieur de l'administration cantonale, animation de groupes de travail réunissant des spécialistes ou de commissions sur le thème de la marche et de son intégration dans la mobilité globale	X		
Personne de contact pour les communes, les agglomérations, les régions et les bureaux d'études		X	
Coordination intercommunale et intercantonale des réseaux de chemins pour piétons et des projets en lien avec les déplacements à pied à cette échelle	X		X
Stratégies et bases de travail			
Collaboration / conseil pour les projets d'aménagement de rang supérieur (plans directeurs et plans d'affectation, stratégie de mobilité, développement territorial et urbain)		X	X
Élaboration d'instruments stratégiques propres concernant la thématique des déplacements à pied (stratégie sectorielle, masterplan, ligne directrice)	X		
Élaboration d'aides de travail pour garantir la qualité des plans de réseaux de chemins pour piétons (ligne directrice, check-list, procédure)	X		
Détenir une vue d'ensemble de l'état de planification des réseaux de chemins pour piétons dans les communes	X		
Mise à disposition des responsables d'autres projets d'aménagement des plans de réseaux de chemins pour piétons communaux	X		
Insertion des données pertinentes dans le portail d'information géographique cantonal			X
Réponses aux interventions parlementaires et questions du législatif		X	

2. Tâches et organisation du service cantonal des réseaux piétons

Aspects juridiques	Responsable	Accompagne- ment / Conseil	Collaboration / Prise de position
Poursuite du développement et de la mise en œuvre des instruments légaux cantonaux découlant de la LCPR	X		
Contribution à la révision des bases légales ayant un impact sur les déplacements à pied (p. ex. loi sur les constructions et l'aménagement, loi sur les routes, transports publics, etc.)			X
Collaboration / prise de position lors des procédures d'approbation des projets de construction examinés par le canton			X
Prise de position et collaboration concernant l'élaboration des instruments de planification, des normes et standards cantonaux traitant des déplacements à pied			X
Finances			
Responsabilité d'un poste du budget pour la marche dans le budget cantonal	X		
Examen des demandes de financement (pour des infrastructures piétonnes dans les communes)	X		
Formulation de conventions de prestations avec les organisations spécialisées	X		
Données de base et recherche			
Traitement et analyse des données pertinentes pour l'ensemble du canton et pour certaines régions (parts modales, temps de déplacement, distances, données accidents)	X		
Planification, organisation et analyse de comptages piétons (fréquence, comportement, durée de séjour) notamment dans les centres-villes et aux abords des installations à forte fréquentation	X		
Soutien / coordination de relevés de données conduits par les régions, les agglomérations, les villes et les communes		X	
Lancement, respectivement collaboration, à des projets de recherche ou des projets pilotes et des démarches innovantes	X		X

2. Tâches et organisation du service cantonal des réseaux piétons

Planification et projets	Responsable	Accompagne- ment / Conseil	Collaboration / Prise de position
Contrôle de la qualité de la planification des réseaux de chemins pour piétons communaux et d'agglomération, révision périodique pour tenir compte des nouvelles connaissances et exigences en la matière	X		
Formulation de conditions cadres concernant la prise en compte des personnes à pied dans la planification (y c. les besoins des personnes à mobilité réduite) et évaluation individuelle des étapes de planification dans les projets liés aux routes cantonales		X	X
Le service examine également les critères garantissant l'accessibilité sans obstacles et tient compte des inventaires existants (IVS, ISOS, inventaires cantonaux) pour autant qu'aucune autre instance n'en soit chargée		X	X
Collaboration aux projets d'aménagement d'envergure ainsi qu'aux concepts d'exploitation et d'entretien des rues, aux planifications tests, aux concepts d'espaces ouverts, etc.		X	X
Examen de la signalisation pour les piétons (notamment les exceptions admises sur les surfaces piétonnes autorisant à y circuler, ainsi que les régimes mixtes piétons / vélos)		X	
Participation à l'élaboration des plans d'affectation et des plans d'affectation spéciaux			X
Traversées piétonnes			
Coordination ou personne de contact pour les traversées piétonnes sur routes cantonales	X		
Détenir une vue d'ensemble de toutes les traversées ponctuelles avec priorité (passages piétons) et sans priorité sur le réseau des routes cantonales	X		
Évaluation des requêtes concernant la création ou le maintien de traversées piétonnes (déposées par les communes, écoles, etc.)			X
Sécurité			
Conseil et expertise en matière de sécurité routière, notamment la sécurité sur le chemin de l'école		X	X
Conseil et évaluation pour les questions de sécurité dans l'espace public (prévention des agressions)		X	

2. Tâches et organisation du service cantonal des réseaux piétons

Exploitation et entretien	Responsable	Accompagne- ment / Conseil	Collaboration / Prise de position
Formulation des conditions cadres / conseils au sujet des questions d'exploitation et d'entretien (p. ex. temps d'attente et phase de vert aux feux lumineux, guidage des piétons aux abords des chantiers, déblaiement de la neige sur les surfaces piétonnes)		X	
Personne de contact pour signaler des problèmes en matière d'infrastructures, d'exploitation et d'entretien des infrastructures destinées à la marche, élaboration de processus de redirection des plaintes vers les organes chargés d'élaborer des mesures pour remédier aux problèmes signalés	X	X	
Conception / formulation de conditions cadres / conseil en matière de signalisation, marquage et signalétique pour les réseaux de chemins pour piétons en localité, conformément à l'art. 4 de la LCPR		X	
Interfaces avec les transports publics			
Collaboration aux concepts de planification des accès aux gares et aux quais, de l'aménagement des gares routières et des places de gare		X	
Collaboration lors de la mise en place, du déplacement ou du réaménagement des arrêts de transports publics (évaluation de l'accessibilité, sentiment d'insécurité, aménagement de la zone d'attente, éventuellement accessibilité sans obstacles, etc.)			X
Interfaces avec d'autres domaines			
Le service des réseaux piétons suit les politiques publiques développées par le canton dans divers domaines, p. ex. la santé et la promotion de l'activité physique, le sport, le tourisme, l'énergie et la gestion de la mobilité. Il cherche des synergies et des opportunités de collaboration lors de campagnes et projets dans ces domaines		X	X

2. Tâches et organisation du service cantonal des réseaux piétons

Transmission du savoir, formation continue, communication (voir chap. 4)	Responsable	Accompagne- ment / Conseil	Collaboration / Prise de position
Administration de la page dédiée aux déplacements à pied sur le site Internet de l'administration cantonale	X		
Conception de mesures de communication pour la promotion de la marche (campagnes) (p. ex. en lien avec le plan directeur cantonal, le concept de trafic global, ou d'autres documents stratégiques)	X		
Collaboration / recherche de synergies avec les campagnes menées par d'autres services (p. ex. prévention en matière de santé par la promotion de l'activité physique, campagnes pour l'économie d'énergie ou de CO ₂ , processus participatifs ou programmes d'intégration sociale)		X	
Communication lors de la mise en œuvre de nouvelles mesures d'infrastructures ou de réaménagements (p. ex. cheminements nouveaux ou modifiés, passerelles, restrictions dues à des chantiers, etc.)		X	
Aide lors de la création de postes de service des réseaux piétons dans les communes et agglomérations		X	
Personne de contact pour les médias concernant la thématique de la marche en milieu urbain	X		
Offre de formation continue pour les communes (fonctionnaires, administrations ainsi que tiers, p. ex. bureaux d'étude). Entretien de contacts réguliers.	X		
Élaboration de rapports concernant l'état de mise en œuvre de mesures pour les piétons (mesures de promotion, report modal)	X		

Fig. 3 : Tâches du service cantonal des réseaux piétons



3 Organisation

3.1 Formes d'organisation envisageables

Le service des réseaux piétons peut être rattaché à différents domaines de l'administration. Une situation optimale contribue à accomplir les diverses tâches qui lui sont confiées. Il convient de tenir compte des structures existantes et des processus ayant fait leurs preuves, de clarifier les synergies possibles avec d'autres tâches semblables et de définir les relations avec les domaines d'activité décrits au chapitre 2.

L'expérience montre que le service des réseaux piétons doit particulièrement soigner le contact et les échanges et coordonner ses activités avec les services suivants :

Aménagement du territoire
Planification de la mobilité et des transports
Ponts et chaussées / mise en œuvre et entretien
Police / ingénieur trafic

Le service des réseaux piétons doit être rattaché à l'instance de coordination de l'urbanisation et des transports. Dans certains cantons, un service y est consacré, dans d'autres, la responsabilité de cette coordination a été confiée au service d'aménagement du territoire ou des ponts et chaussées / du génie civil.

Service de l'administration	Potentiel de synergies
Développement territorial / aménagement du territoire	• Compétences dans le cadre du plan directeur cantonal. • Instance d'approbation des plans directeurs et des plans d'affectation communaux. La planification des réseaux de chemins pour piétons peut y être bien ancrée. • Prise en compte des besoins des piétons dans les plans d'affectation spéciaux.
Planification de la mobilité et des transports / trafic global	• Rattachement à une entité organisationnelle qui joue par définition un rôle de coordination interdisciplinaire. • Bon ancrage dans les stratégies de mobilité globales et dans la planification des infrastructures. • Proximité avec les décisions et objectifs stratégiques pour les prochaines étapes de planification. • Les structures de coordination avec les autres services existent en général déjà (aménagement du territoire, ponts et chaussées, transports publics, police). Le service peut se baser sur ces structures.
Ponts et chaussées / Génie civil	• Proximité avec la mise en œuvre, l'exploitation, l'entretien et la police.
Police	• Proximité avec les aspects juridiques et ceux liés à l'exploitation, la circulation, la signalisation et le marquage, la gestion des feux lumineux, etc. • Instruction routière dans les écoles. • Campagnes de sécurité routière.

Fig. 4 : Formes d'organisation envisageables

3.2 Réseau professionnel

Le travail du service des réseaux piétons dépend des bonnes relations et de l'efficacité de la coordination qu'il entretient avec les autres acteurs concernés au sein de l'administration.

Des synergies sont possibles lorsque le service des réseaux piétons est situé dans un service de la mobilité douce, ou dans le même service que le délégué vélo. Les conflits potentiels entre usagers à pied et à vélo peuvent ainsi être anticipés à temps.

Des synergies sont également possibles avec la randonnée. Les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre s'appuient sur la même base légale nationale et en principe également la même base légale cantonale. Les chemins de randonnée qui traversent les localités font par ailleurs toujours partie du réseau de chemins pour piétons. Le service des réseaux piétons veille à entretenir des contacts dans les réseaux suivants :

Réseau stratégique	Intégration des déplacements à pied dans les instruments de rangs supérieurs (stratégies, plans directeurs, etc.).
Réseau lié à des projets	Échanges de coordination et d'information avec d'autres services de l'administration sur les projets en cours et à venir.
Réseau politique	Rapports réguliers destinés aux responsables politiques concernant la mise en œuvre des mesures.
Contact avec les différents niveaux étatiques	Échanges réguliers avec les responsables des réseaux piétons de la Confédération, des régions, des communes et des agglomérations.
Réseau extérieur	Échange régulier entre administration, groupements d'intérêts et acteurs politiques pour assurer la collaboration et renforcer le soutien porté aux mesures.
Réseau professionnel	Le transfert de connaissances, la diffusion de bonnes pratiques et la formation continue renforcent le savoir-faire et la mise en œuvre de solutions adéquates.

Fig. 5 : Réseaux

3.3 Ressources humaines

Afin que le service des réseaux piétons puisse mener à bien les tâches énumérées ci-dessus, il est nécessaire de doter ce poste de suffisamment de ressources humaines. Les ressources nécessaires dépendent de la taille du canton. D'autres facteurs, comme le nombre de communes et la surface bâtie, influencent également le besoin en ressources humaines.

Le tableau suivant donne un ordre de grandeur de la taille idéale du service. Il indique les ressources nécessaires pour assurer les tâches de base. Les cantons souhaitant mener une politique active de promotion de la marche doivent prévoir des pourcentages supplémentaires.

Taille / nombre d'habitants	Nombre de cantons	Pourcentage de poste
Grands cantons Plus de 500'000	5	100% – 200%
Cantons moyens De 200'000 à 500'000	8	50% – 100%
Petits cantons Moins de 200'000	13	30% – 50%

Fig. 6 : Ressources

3.4 Ressources financières

Budget ordinaire

Le service des réseaux piétons doit pouvoir attribuer lui-même de petits mandats pour répondre à des questions, effectuer des analyses, organiser des réunions professionnelles et des projets pilotes aux organisations spécialisées ou à des bureaux d'ingénieurs ou d'aménagements compétents dans le domaine. Une rubrique doit pour cela figurer au budget ordinaire.

D'autres postes budgétaires doivent par ailleurs être prévus, p. ex. des crédits pour des analyses de plus grande ampleur, des comptages, le suivi de mise en œuvre des mesures, l'analyse de l'efficacité ainsi que des crédits, définis dans le temps ou affectés à des projets particuliers. Les financements suivants sont par exemple prévus dans certains cantons.

Cofinancements de la planification des réseaux de chemins pour piétons

Les crédits cadres pour l'octroi de soutien financier aux communes lors de l'élaboration de leur plan de réseau de chemins pour piétons peuvent accélérer la réalisation de ces plans et renforcer la collaboration entre canton et communes. Ils permettent de s'assurer de la qualité des plans. Un système de cofinancement permet de définir plus facilement des standards de qualité à atteindre. Le soutien peut par exemple être lié à l'obligation de procéder à une analyse des points faibles et à l'élaboration d'un plan de réseau de chemins pour piétons dans les 5 ans.

Cofinancements des infrastructures piétonnes communales

Le soutien financier à des infrastructures communales comme la création de liaisons piétonnes, de passerelles ou l'assainissement d'endroits dangereux par un crédit cadre accélère la concrétisation des réseaux piétons, en particulier dans les communes peu fortunées ou qui ne profitent pas du financement via les projets d'agglomération.

Cofinancements pour les traversées piétonnes à assainir sur les routes cantonales

Les examens des passages piétons effectués dans plusieurs cantons montrent qu'une grande partie des passages piétons nécessitent des assainissements. Il convient de mettre à disposition des moyens pour remédier à ces lacunes en termes de sécurité. La création de crédits cadres doit permettre tant l'amélioration des passages piétons actuels que la création de nouvelles possibilités de traverser.



4 Communication

Les mesures de communication mentionnées au chapitre 2 sont présentées en détail dans le texte qui suit.

Le service des réseaux piétons construit une offre en matière de communication, en collaboration avec le service de communication du canton. Celle-ci se base sur une page Internet. La communication supplémentaire a lieu dans le cadre de communiqués de presse, de projets d'aménagement (communication sur le projet), de campagnes, etc. La page Internet comprend éventuellement des sous-pages, qui traitent de certains aspects spécifiques liés à la marche. Elle comprend par exemple les thèmes ou liens suivants :

Généralités	• Importance de la marche dans la mobilité globale • Objectifs cantonaux / renvoi aux objectifs stratégiques de planification directrice, de la planification générale des transports ou au projet d'agglomération • Instruments de planification généraux / programmes de soutien / mesures de promotion • Données de base concernant la marche : relevés propres / analyses de sous-échantillonnages de données statistiques cantonales (Micro recensement de la mobilité, statistiques des accidents, enquêtes sur la qualité de l'offre et la satisfaction des usagers)
Bases légales	• Bases légales cantonales pour les déplacements à pied / bases légales découlant de la LCPR
Instruments d'aménagement	• Planification des réseaux de chemins pour piétons : état de la planification des réseaux piétons dans les communes • Accès aux plans de réseaux de chemins pour piétons. Idéalement, rassemblés et mis en ligne par le canton sur sa page Internet • Étapes de déroulement d'une planification de chemins pour piétons / exigences qualitatives en matière de réseaux de chemins pour piétons • Autres instruments de planification cantonaux en lien avec la marche (p. ex. plans directeurs, plans d'affectation spéciaux, plans d'aménagement, etc.)
Aménagement et entretien	• Normes cantonales et standards cantonaux concernant les chemins piétons, les trottoirs, les traversées et les trottoirs continus, etc. • Projets d'aménagement en cours pertinents en termes de déplacements à pied • Plateforme de communication conviviale pour annoncer les lacunes et les problèmes du réseau
Chemin de l'école	• Sécurité sur le chemin de l'école : conseils et recommandations pour les communes et les autorités scolaires (p. ex. recommandations de comportement, plans de mobilité scolaire, Pédibus) • Instructions pour l'élaboration d'instruments appropriés, p. ex. un cadastre des points problématiques
Transfert de connaissances	• Groupes de travail, plateformes d'échange, tables rondes, commissions • Journées d'étude, ateliers, offres de formations continues, excursions • Fiches d'information et aides de travail concernant des mesures particulières, thématiques définies
Communication et campagnes	• Campagnes de promotion de la marche / journée ou semaine de la mobilité • Campagnes en relation avec la marche : p. ex. prévention en matière de santé au quotidien • Projets pilotes : projets pilotes en cours et achevés, rapports intermédiaires et rapports finaux
Liens	• Vers les partenaires et organisations spécialisées

Fig. 7 : Proposition de contenus pour la page Internet cantonale dédiée aux déplacements à pied

5 Glossaire

Réseaux de chemins de randonnée pédestre (selon l'art. 3 LCPR)

Les réseaux de chemins de randonnée pédestre couvrent l'ensemble des chemins de randonnée pédestre, de randonnée de montagne et de randonnée alpine raccordés entre eux. Généralement situés en dehors des agglomérations, ces chemins desservent notamment les zones propices à la détente, les sites (points de vue, rives, etc.), les monuments et installations touristiques. A l'intérieur des agglomérations, le réseau de chemins de randonnée pédestre recoupe en partie celui des chemins pour piétons.

Réseaux de chemins pour piétons (selon l'art 2. LCPR)

Les réseaux de chemins pour piétons sont constitués de chemins particulièrement bien adaptés aux piétons. Ils comprennent les points de départ et d'arrivée en agglomération, en particulier les zones résidentielles, les lieux de travail, les jardins d'enfants et les écoles, les arrêts des transports publics, les établissements publics, les lieux de détente et les centres commerciaux. Les autorités doivent établir des plans des réseaux de chemins pour piétons.

Responsable des réseaux piétons

Le terme de responsable des réseaux piétons désigne la personne principalement en charge des éléments ayant trait aux réseaux piétons au sein de l'administration.

Service de la mobilité douce

Le service de la mobilité douce désigne l'entité responsable de la coordination des modes doux pour les déplacements quotidiens et de loisir (vélo, cyclotourisme, VTT, réseaux piétons, randonnée, etc.) au sein de l'administration cantonale.

Service des réseaux de chemins pour piétons et de randonnée

Le service des réseaux de chemins pour piétons et de randonnée désigne l'entité administrative en charge desdits réseaux. Ces deux domaines comprennent chacun une pluralité de tâches.

Service des réseaux piétons

Le service des réseaux piétons désigne l'entité principalement responsable des réseaux piétons au sein de l'administration. Un service des réseaux piétons n'existe à ce jour nulle part sous une forme aussi complète. Ce cahier des charges va volontairement plus loin que les strictes exigences de la LCPR, en se basant davantage sur les intentions qui sont à son origine.

6 Littérature

Centre pour la construction adaptée aux handicapés (2003), Rue – Chemin – Place, Directives « Voies piétonnes adaptées aux handicapés »
Conseil fédéral (2011), Stratégie pour le développement durable 2012 – 2015
Conférence vélo suisse (2012), Le délégué vélo, Tâches et organisation
Conférence des villes pour la mobilité CVM (2010), Charte pour une mobilité urbaine durable
Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (2002), Lignes directrices Mobilité douce (projet)
Office fédéral de l'aménagement du territoire, Office fédéral de la statistique (2012), La mobilité en Suisse
Office fédéral des routes (2007), La mobilité douce dans les projets d'agglomération, Aide de travail
Office fédéral des routes, Mobilité piétonne Suisse (2015), Manuel de planification des réseaux de cheminements piétons

Bases légales

RS 101 Constitution fédérale de la Confédération suisse, art. 88 Chemins et sentiers pédestres
RS 704 Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) du 4 octobre 1985
RS 704.1 Ordonnance sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (OCPR) du 26 novembre 1986
RS 700 Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT)
RS 741.01 Loi fédérale sur la circulation routière (LCR)
RS 151.3 Loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand)

Normes

SN 640 070 Trafic piétonnier
SN 640 075 Espace-rue sans obstacles
SN 640 210 – 215 Conception de l'espace routier
SN 640 238 Piétons et véhicules deux roues légers ; Rampes, escaliers et rampes à gradins
SN 640 240 Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues – Bases
SN 640 241 Trafic piétonnier – Passages piétons
SNR 640 242 Piétons et deux-roues légers – Trottoirs continus
SN 640 246 Traversées pour les piétons et les deux-roues légers – Passages inférieurs
SN 640 247 Traversées pour les piétons et les deux-roues légers – Passages supérieurs

Responsables des réseaux piétons dans les cantons

La liste des responsables des réseaux piétons dans les cantons est disponible à l'adresse www.mobilitepietonne.ch/reseauxpietons

Les publications de la mobilité douce

Source et téléchargement: www.mobilite-douce.ch

Guides de recommandations de la mobilité douce

N°	Titre	Année	Langue			
			d	f	i	e
1	Directives concernant le balisage des chemins de randonnée pédestre (éd. OFEFP) → Remplacé par N° 6	1992	x	x	x	
2	Construire en bois sur les chemins pédestres (éd. OFEFP)	1992	x	x	x	
3	Revêtement des routes forestières et rurales: goudronnées ou gravelées? (éd. OFEFP) → Remplacé par N° 11	1995	x	x		
4	Signalisation de direction pour les vélos en Suisse → Remplacé par N° 10	2003		d / f / i		
5	Conception d'itinéraires cyclables	2008		d / f / i		
6	Signalisation des chemins de randonnée pédestre	2008	x	x	x	
7	Stationnement des vélos	2008	x	x	x	
8	La conservation des voies de communication historiques – Guide de recommandations techniques	2008	x	x	x	
9	Construction et entretien des chemins de randonnée pédestre	2009	x	x	x	
10	Signalisation de direction pour vélos, VTT et engins assimilés à des véhicules	2010		d / f / i		
11	Obligation de remplacement des chemins de randonnée pédestre – Guide de recommandations à l'égard de l'art. 7 de la loi fédérale sur les chemins de randonnée pédestre (LCPR)	2012	x	x	x	
12	Recommandation pour la prise en considération des inventaires fédéraux au sens de l'article 5 LPN dans les plans directeurs et les plans d'affectation	2012	x	x	x	
13	Planification du réseau de chemins de randonnée pédestre	2014	x	x	x	
14	Planification des réseaux de cheminements piétons	2015	x	x	x	

Documentation sur la mobilité douce

N°	Titre	Année	Langue			
			d	f	i	e
101	Responsabilité en cas d'accidents sur les chemins de randonnée pédestre (éd. OFEFP)	1996	x	x	x	
102	Evaluation einer neuen Form für gemeinsame Verkehrsbereiche von Fuss- und Fahrverkehr im Innerortsbereich	2000	x	r		
103	Nouvelles formes de mobilité sur le domaine public	2001		x		
104	Projet Plan directeur de la locomotion douce	2002	x	x	x	
105	Efficience des investissements publics dans la locomotion douce	2003	x	r		r
106	PROMPT Schlussbericht Schweiz (inkl. Zusammenfassung des PROMPT Projektes und der Resultate)	2005	x			
107	Concept de statistique du trafic lent	2005	x	r		r
108	Problemstellenkataster Langsamverkehr Erfahrungsbericht am Beispiel Langenthal	2005	x			
109	CO2-Potenzial des Langsamverkehrs – Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten	2005	x	r		r
110	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Vergleichende Auswertung der Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000	2005	x	r		r
111	Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs	2006	x			
112	La mobilité douce dans les projets d'agglomération – Aide de travail	2007	x	x	x	
113	Objectifs de qualité des chemins de randonnée pédestre de Suisse	2007	x	x		

Documentation sur la mobilité douce

N°	Titre	Année	Langue			
			d	f	i	e
114	Expériences faites avec des chaussées à voie centrale banalisée à l'intérieur de localités (CD-ROM)	2006	x	x		
115	Mobilité des enfants et des adolescents – Constats et tendances tirés des microrecensements de 1994, 2000 et 2005 sur le comportement de la population en matière de transports	2008	x	r		r
116	Forschungsauftrag Velomarkierungen – Schlussbericht	2009	x	r	r	
117	Wandern in der Schweiz 2008 – Bericht zur Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008» und zur Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2009	x	r	r	
118	Aides financières destinées à la conservation des voies de communication historiques en vertu de l'article 13 de la LPN – Relèvement exceptionnel des taux de subvention: mise en oeuvre de l'art. 5, al. 4, de l'OPN par l'OFROU	2009	x	x	x	
119	Velofahren in der Schweiz 2008 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008»	2009	x	r		
120	Coûts occasionnés par la construction des infrastructures de mobilité douce les plus courantes – Vérification destinée à l'évaluation des projets d'agglomération transports et urbanisation	2010	x	x	x	
121	Parkings à vélos publics – Recommandations pour le recensement (2 ^e édition révisée)	2011	x	x	x	
122	Ordonnance concernant l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse – Ordonnance; Rapport explicatif	2010	x	x	x	
123	Tour d'horizon de la formation suisse en matière de mobilité douce - Analyse et recommandations pour les étapes à venir	2010	x	x	x	
124	Fondements économiques des chemins de randonnée pédestre en Suisse	2011	x	r	r	r
125	Le piéton dans l'entre-deux des villes – Vers les IFF* de demain, urbaines et multimodales (*Installations à forte fréquentation)	2012	x	x		
126	Zur Bedeutung des Bundesgerichtsentscheides Rüti (BGE 135 II 209) für das ISOS und das IVS	2012	x			
127	Vélostations – Recommandations pour leur planification et mise en service	2013	x	x	x	
128	Aide à la traduction de la terminologie de l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse	2013		d / f / i		
129	Concept Offre de formation Mobilité douce	2013	x	x		
130	Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken	2014	x			
131	Wandern in der Schweiz 2014 –Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2015	x	r	r	r
132	Velofahren in der Schweiz 2014 –Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Veloland Schweiz	2015	x	r	r	r
133	Mountainbiken in der Schweiz 2014 –Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Mountainbikeland Schweiz	2015	x	r	r	r
134	Service cantonal des réseaux piétons – Tâches et organisation	2015	x	x	x	

x = texte intégral r = résumé

Documentation sur les voies de communication historiques (IVS) : monographies cantonales

Source et téléchargement: www.ivs.admin.ch

Les monographies cantonales retracent l'histoire des transports et présentent divers témoins du passé particulièrement intéressants de par leur construction, leur aspect dans le paysage ou d'autres caractéristiques. Des informations sur la genèse, la structure, l'objectif et l'utilité de l'IVS complètent ces publications, qui s'adressent à un large public.

