



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE

STRATÉGIE POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2012-2015

Extrait Mobilité douce



3. Assurer un développement territorial durable

Défis et objectifs

Les objectifs du développement territorial durable ont été définis dans les «Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse» de 1996, qui sont toujours valables, et sont reprises dans le «Projet de territoire Suisse» qui devrait remplacer les grandes lignes dès 2013 et dont la gestation est déjà bien avancée. Un développement polycentrique du territoire est préconisé, avec des habitats compacts, peu gourmands en surfaces et répartis sur l'ensemble du territoire. Cela doit permettre de coordonner toutes les exigences en rapport avec l'utilisation du sol, et plus précisément les exigences économiques (p.ex. conditions d'implantation pour l'économie, infrastructures disponibles, développement équilibré des régions, desserte), sociales (zones d'habitat et de détente attrayantes et de qualité, protection contre les dangers naturels) et écologiques (utilisation mesurée du sol, développement de paysages ruraux de valeur, conservation des espaces naturels subsistants).

Un développement polycentrique du territoire est préconisé, avec des habitats compacts, peu gourmands en surfaces et répartis sur l'ensemble du territoire.

Comme le montrent de nombreuses études et analyses, le développement territorial n'est pas encore conforme à cette vision et ne peut donc pas être qualifié de durable. Les signes les plus nets en sont toujours la consommation du sol, à peine ralentie, au rythme d'un recul de près d'un mètre carré de terres arables par seconde, ainsi que le morcellement et le mitage continu du paysage. La dégradation progressive du paysage entraîne une diminution de la biodiversité, de la capacité de régénération des ressources naturelles ainsi que de la qualité de vie et du potentiel pour les activités de détente, de loisirs et de tourisme. La comparaison entre la statistique suisse de la superficie 2004/2009 et les deux précédents relevés montre qu'en 24 ans, la surface d'habitat a augmenté de 23%, principalement aux dépens des surfaces agricoles qui ont diminué de 5%. Parmi les causes de cette évolution, il faut citer le bien-être économique (augmentation de la superficie nécessaire par habitant) et les changements sociétaux (progression des ménages unipersonnels), sans oublier la croissance démographique avec une population qui atteint presque 8 millions d'habitants sous l'effet de l'immigration. C'est l'un des plus grands défis à relever dans le domaine de l'aménagement du territoire.

La mobilité est l'épine dorsale du développement territorial. Une politique des transports durable doit permettre de satisfaire les besoins de mobilité de la population et de l'économie et assurer une desserte adéquate des régions, tout en réduisant l'impact du trafic sur les personnes et sur l'environnement. L'efficacité environnementale des transports s'est améliorée au cours des dernières décennies. Le renversement de tendance n'est toutefois pas encore suffisant en ce qui concerne la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

Ces dernières années, la répartition modale, c'est-à-dire la répartition entre trafic individuel motorisé, transports publics et mobilité douce, s'est légèrement modifiée au profit des deux derniers modes de transport. Grâce à d'importants investissements, la part des transports publics dans le transport de personnes a atteint 21%, ce qui est plus qu'au milieu des années 1980 (16%), mais encore beaucoup moins que la part du trafic individuel motorisé, dont les infrastructures ont aussi bénéficié d'améliorations. Le volume de trafic continue d'augmenter au rythme du produit intérieur brut, et même plus rapidement en ce qui concerne le transport de marchandises.

Il faut donc intensifier les efforts en faveur d'une utilisation mesurée du sol et favoriser la densification urbaine. L'objectif de référence serait une stabilisation de la surface bâtie à 400m² par habitant. Il faut aussi garantir un développement équilibré des régions du pays et maintenir un système de transports qui réponde aux besoins de l'économie et de la population, tout en réduisant les effets négatifs du trafic sur la population, l'environnement et l'économie.

Les indicateurs suivants, entre autres, donnent des informations sur l'évolution de la tendance :

Indicateur	Objectif	Tendance	Appréciation
Surface d'habitat et d'infrastructure	→	↗	-
Surface d'habitat et d'infrastructure par habitant	→	↗	-
Répartition modale du transport de personnes	↗	↗	+
Personnes exposées au bruit (du trafic)	↘	↗	-
Intensité du transport de marchandises	↘	↗	-

Mesures en cours

3a Renforcement des transports publics

L'attractivité du transport ferroviaire doit être accrue, ou au moins stabilisée, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Pour atteindre cet objectif, il faut concevoir des plans d'aménagement des infrastructures, en garantir le financement à long terme, assurer un accès non discriminatoire au réseau trans-européen de transport de fret et atteindre l'objectif de la politique de transfert modal.

3b Plan de mesures pour la mobilité douce

La mobilité douce s'est solidement établie comme le troisième pilier du transport de personnes. Le plan de mesures visant à améliorer les conditions cadre de la mobilité douce et à encourager ce mode de déplacement doit être mené à terme et concrétisé.

3c Mobilité innovatrice et trafic de loisirs

Le Conseil fédéral encourage une mobilité durable par des mesures ciblées. A travers la stratégie pour le trafic de loisirs, il génère des incitations et crée des offres attractives dans cet important segment de trafic. Enfin, le Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable apporte son soutien à des projets de mobilité prometteurs qui complètent la politique fédérale en matière d'infrastructures de transport.

3d Développement de la politique d'agglomération

La politique d'agglomération de la Confédération contribue depuis 2001 à un développement durable des villes et des agglomérations. Jusqu'à présent, elle était principalement axée sur la coordination entre urbanisation et transports et sur l'amélioration de la collaboration institutionnelle au sein des agglomérations et entre les différents échelons organiques de l'Etat. Une réflexion sur le développement de cette politique va être menée jusqu'à fin 2014, dans le



Stratégie de développement durable 2012-2015

Défi clé n° 3 « Assurer un développement territorial durable »

Mesure 3b : Plan de mesures pour la mobilité douce

La mobilité douce s'est solidement établie comme le troisième pilier du transport de personnes. Le plan de mesures visant à améliorer les conditions cadres de la mobilité douce et à encourager ce mode de déplacement doit être mené à terme et concrétisé.

1 Contenu

1.1 Problème/défis

Les besoins de mobilité doivent être satisfaits selon une approche plus durable et le système de transport doit gagner en efficacité. Le développement de la mobilité douce (MD) et sa part croissante dans les transports jouent à cet égard un rôle important, en particulier dans les trafics d'agglomération et de loisirs. La mobilité douce désigne en premier lieu la marche à pied, la randonnée et la circulation à bicyclette, mais elle englobe aussi tous les autres moyens de locomotion qui recourent principalement à la force musculaire (à pied, sur roues ou sur roulettes).

Pour les *déplacements quotidiens*, la MD est particulièrement efficace sur les courts trajets de 15 minutes environ (à pied jusqu'à 1 km, en vélo jusqu'à 5 km et en vélo électrique jusqu'à 7 km). Cet avantage se vérifie lorsqu'elle constitue une forme de mobilité autonome (déplacement de porte à porte) comme lorsqu'elle est associée à d'autres moyens de transport (mobilité combinée / chaîne de transport). Pour ces temps de trajet et ces distances, il existe un grand potentiel de transfert qui n'est pas encore entièrement exploité. S'agissant du *trafic de loisirs*, ce potentiel réside surtout dans la détente de proximité dans et aux abords des villes et des agglomérations ainsi que dans les domaines de la randonnée à pied ou à vélo et du roller, conjugués à d'autres moyens de transport, principalement publics.

Pour exploiter ce potentiel au maximum, la MD est tributaire de réseaux attrayants, sûrs, bien reliés entre eux et – vu sa sensibilité particulière aux détours – les plus denses possibles. D'autres facteurs sont tout aussi importants : une signalisation fiable, une connexion optimale avec les autres moyens de transport (surtout les transports publics) ainsi que des installations annexes attrayantes et sûres (par ex. parkings à vélos et espace public à haut niveau de viabilité).

Dans les villes à forte densité de population comme en milieu rural, à l'intérieur des localités et en dehors, les réseaux et les infrastructures de mobilité douce présentent aujourd'hui encore diverses faiblesses et défaillances. Ainsi, leur sécurité et leur attrait sont compromis par de véritables lacunes de réseau, des endroits dangereux, des temps d'attente trop longs aux feux, des signalisations manquantes ou confuses ainsi qu'une liaison inexistante ou lacunaire avec les transports publics. Autant de facteurs qui portent à choisir un moyen de transport motorisé et donc moins durable.

1.2 Description de la mesure et principaux objectifs

Le plan de mesures destiné à renforcer la MD réunit des mesures ciblées arrêtées au niveau fédéral pour améliorer les conditions cadres. Il ne porte pas directement sur les mesures qui sont prises en la matière à d'autres niveaux étatiques.

L'objectif principal est de donner à la MD, troisième pilier du système de transport de personnes, une assise encore plus large à tous les niveaux de l'Etat, tant comme forme de mobilité autonome sur de courtes distances que comme moyen de locomotion combiné à d'autres, principalement publics.

L'éventail de mesures doit en principe être vaste et ouvert : il comprend des mesures qui vont au-delà du domaine de la circulation (par ex. développement territorial, efficacité énergétique/réduction des émissions de CO₂, santé, sport, environnement, tourisme, voies de communication historiques, qualité du paysage). Il contient également des propositions de modification de la Constitution fédérale (par ex. complément à l'art. 88 Cst. sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre,

transformation subséquente de la loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre en une loi générale sur la mobilité douce) ainsi que des modifications de loi secondaires. Le plan de mesures prévoit par ailleurs des propositions d'intégration de la MD dans les lignes directrices et les programmes d'autres domaines politiques ainsi que des mesures concernant la planification, les finances, les institutions ou le personnel, qui sont souvent réalisables sans modification de loi (par ex. en matière de recherche, de statistiques, de plans directeurs, d'aides à l'exécution imprimées ou numériques, d'informations spécialisées et contextuelles destinées aux autorités d'exécution cantonales, de standardisations, etc.).

1.3 Effets attendus

La part de la MD dans le transport de personnes (répartition modale) augmente, essentiellement dans les trafics d'agglomération et de loisirs. Cette forme de mobilité et l'infrastructure qui lui est propre sont reconnues comme un élément important de la desserte de base (service public) et développées en conséquence.

1.4 Contribution au développement durable

La MD constitue un moyen de locomotion essentiel pour le bon fonctionnement du système de transport de personnes et son développement est bénéfique à de nombreux autres égards. La MD satisfait de manière presque idéale à toutes les exigences d'une mobilité durable et prometteuse, surtout dans le trafic de proximité des villes et des agglomérations et dans le trafic de loisirs.

a) Economie

Les investissements consentis par les pouvoirs publics en faveur de la MD affichent un haut niveau d'efficacité ; pour les utilisateurs, la MD est avantageuse et en principe accessible à tous. Le trafic de loisirs obéissant aux principes du développement durable (randonnée, vélo, VTT) contribue largement à la création de valeur ajoutée dans le domaine touristique. Une offre de MD de qualité pour les activités de détente de proximité joue un rôle essentiel dans l'attractivité des zones urbaines.

b) Environnement

En tant que moyen de locomotion non motorisé, la MD préserve les ressources non renouvelables, n'émet pas de CO₂, réduit la pollution atmosphérique, ne génère aucun bruit et nécessite peu d'espace.

c) Société

La MD favorise l'exercice physique et contribue ainsi à promouvoir la santé. Les zones d'habitation conjuguant animation et courtes distances contribuent à une qualité de vie élevée grâce à un faible niveau d'émissions polluantes et à la possibilité de nouer des contacts sociaux spontanés. Vu l'évolution démographique, le besoin de réseaux de mobilité douce sûrs et attrayants se fait de plus en plus sentir.

1.5 Bases/cadre de référence

- Plan de mesures MD (en cours d'élaboration ; publication prévue en 2015)
- Keller, H.; Hauser, M. (2006) : *Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs* (seulement en allemand). Office fédéral des routes (édit.). Documentation sur la mobilité douce n°111. Berne
- Infras (2005) : *CO₂-Potenzial des Langsamverkehrs. Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten* (en allemand, avec résumé en français). Office fédéral des routes (édit.). Documentation sur la mobilité douce n°109. Berne
- Infras (2003) : *Effizienz des öffentlichen Verkehrs in der Mobilität* (résumé en français). Office fédéral des routes (édit.). Documentation sur la mobilité douce n°105. Berne
- Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (2002) : *Plan directeur de la locomotion douce (projet pour la consultation)*. Documentation sur la mobilité douce n°104. Berne
- Office fédéral de la statistique (2012) : *Mobilité et transports 2010*. Neuchâtel

1.6 Synergies avec d'autres mesures

Synergies avec d'autres mesures du plan d'action : 1-1 Politique climatique de la Suisse après 2012 ; 2a Programme SuisseEnergie ; 2-1 Stratégie énergétique 2050 ; 3a Renforcement des transports publics ; 3c Mobilité innovatrice et trafic de loisirs ; 3d Développement de la politique d'agglomération ; 3-1 Révision de la Loi sur l'aménagement du territoire ; 3-2 Mobility pricing ; 4f Politique touristique

durable ; 7a Promotion générale du sport et de l'activité physique ; 7b Programme national Nutrition et mouvement ; 9-1 Réforme écologique de la fiscalité

2 Organisation et ressources

2.1 Chef de projet/interlocuteur

Chef de projet : OFROU, Réseaux routiers, domaine Mobilité douce, Gottlieb Witzig

Interlocuteur : OFROU, Heidi Meyer [heidi.meyer@astra.admin.ch]

2.2 Services et personnes impliqués

Offices fédéraux et autres services fédéraux, principalement du DETEC : pour chacune des mesures, les parties prenantes ou les responsables doivent être désignés.

2.3 Coûts totaux et financement

Les coûts sont générés à différents niveaux et leur financement est assuré comme suit :

- Les coûts occasionnés par les projets législatifs sont intégrés aux charges administratives générales.
- Les coûts liés aux concepts, aux aides à l'exécution et aux moyens auxiliaires ainsi qu'à la recherche et au développement sont couverts via la rubrique budgétaire spécifique à l'accord sur les prestations de l'OFROU.
- Les contributions fédérales aux infrastructures de mobilité douce dans le cadre des projets d'agglomération sont couvertes par les ressources financières prévues dans la loi sur le fonds d'infrastructure.

Dans le cadre de la mise en œuvre du plan sectoriel, les projets d'infrastructure en faveur de la mobilité douce font partie en règle générale des mesures concernant d'autres infrastructures fédérales telles que les routes nationales ou les installations ferroviaires (cf. également la réponse du Conseil fédéral à l'[lp 07.3175](#) «Mise en œuvre du Plan sectoriel des transports dans le domaine de la mobilité douce»). Le financement de ces mesures est régi par la législation spécifique à chacun des modes et des moyens de transport.

Les ressources humaines et financières nécessaires à une mise en œuvre rapide, minutieuse et efficace doivent être présentées sous forme de synthèse, en complément du plan de mesures.

2.4 Liens institutionnels

3 Mise en œuvre

3.1 Etat de la mise en œuvre

Le plan de mesures pour la mobilité douce est mis en œuvre en de manière continue en fonction des ressources humaines et financières.

La présente mesure a pour but d'arrêter dans un document les mesures en cours de réalisation et les mesures prévues, et de les présenter.

Plan de mesures en cours d'élaboration; publication prévue en 2015.

Grâce à une part appropriée de contributions fédérales financées par le fonds d'infrastructure, la réalisation de projets d'agglomération transports et urbanisation permettra une nette amélioration qualitative en matière de mobilité douce dans les régions à forte densité de population (FF 2009 7509).

Depuis sa création en 2008, «SuisseMobile, le réseau pour la mobilité douce» (randonnées pédestres et cyclistes, tours à VTT, rollers) continue d'être développé. La liaison optimale entre tous les itinéraires de mobilité douce et les transports publics, tant du point de vue des infrastructures que de celui de la communication, permet de promouvoir la mobilité combinée.

Ces dernières années, l'OFROU a publié principalement les recommandations suivantes :

- La mobilité douce dans les projets d'agglomération
- Conception d'itinéraires cyclables
- Signalisation des chemins de randonnée pédestre
- Stationnement des vélos – Recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation

- Conservation des voies de communication historiques
- Construction et entretien des chemins de randonnée pédestre
- Signalisation de direction pour vélos, VTT et engins assimilés à des véhicules
- Parkings à vélos publics – Recommandations pour le recensement
- Tour d’horizon de la formation suisse en matière de mobilité douce – Analyse et recommandations
- Obligation de remplacement des chemins de randonnée pédestre

Le 14 avril 2010, le Conseil fédéral a approuvé l’ordonnance concernant l’inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (OIVS ; RS 451.13).

En outre, plusieurs normes VSS ont été élaborées avec la collaboration du domaine Mobilité douce de l’OFROU et sont entrées en vigueur :

- SN 640 829a Signaux routiers - signalisation du trafic lent
- SN 640 070 Trafic piétonnier, norme de base
- SN 640 065 Trafic des deux-roues légers – installations de stationnement, détermination du besoin
- SN 640 066 Trafic des deux-roues légers – installations de stationnement, géométrie et équipement

3.2 Phases de projets, jalons et décisions jusqu’en 2015

Mois/année	Responsables	Décision
2012-2015	OFROU (évent. DETEC)	Mise en œuvre continue des mesures en fonction des ressources humaines et financières
12/2014	OFROU (évent. DETEC)	Conception du plan de mesures 1
Jusqu’en 12/2015	OFROU (évent. DETEC)	Publication du plan de mesures 1
Après 2015	OFROU (évent. DETEC)	Conception du plan de mesures 2

3.3 Système de controlling

a) Evaluation de la durabilité (EDD)

Aucune évaluation prévue.

b) Controlling

Les mesures du plan de mesures au degré de priorité le plus élevé sont fixées et contrôlées annuellement en fonction des ressources humaines et financières prévues dans le cadre des accords sur les prestations GMEB. Le contrôle annuel des objectifs convenus est effectué conformément aux directives GMEB.

c) Contrôle d’efficacité/évaluation

La part de la mobilité douce dans la répartition modale est contrôlée au moyen du microrecensement 2010. L’actualisation permanente de la série temporelle « Mobilité des enfants et des adolescents » permet notamment de suivre l’évolution des comportements des jeunes vis-à-vis de la mobilité douce ».

4 Informations complémentaires

www.langsamverkehr.ch

Etat : 25.09.2013