



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Mise en œuvre de la LCPR : Bonnes pratiques de planification du réseau piéton

Impressum

Éditeur

Office fédéral des routes OFROU, 3003 Berne
www.mobilite-douce.ch
Mobilité piétonne Suisse, 8032 Zurich
www.mobilitepietonne.ch

Rédaction

Felix Schindler
Dominik Bucheli, Mobilité piétonne Suisse
Jenny Leuba, Mobilité piétonne Suisse
Pascal Regli, Mobilité piétonne Suisse
Anita Schnyder, OFROU

Conception et réalisation

Dominik Bucheli, Mobilité piétonne Suisse
Jenny Leuba, Mobilité piétonne Suisse
Pascal Regli, Mobilité piétonne Suisse

Conception graphique

Mobilité piétonne Suisse

Photo de couverture

Saint-Gall
© Werner Egli

Crédit photos

Werner Egli, Flurin Bertschinger, Dominik Bucheli

Note

Cette publication est également disponible en allemand et en italien

Traductions

Agnès Camacho-Hübner

Téléchargement

www.mobilite-douce.ch
www.mobilitepietonne.ch

© Novembre 2025

Table des matières

Avant-propos	3
1 Contexte	5
2 Bonnes pratiques à l'échelle cantonale	7
2.1 Lois et ordonnances contraignantes	8
Genève : Un large ancrage	9
2.2 Fixer des objectifs et des standards de qualité	10
Neuchâtel : Des objectifs clairs et des prescriptions techniques	11
2.3 Doter les services techniques des ressources nécessaires	12
Lucerne : Avec persévérance vers un service Technique efficace	13
3 Bonnes pratiques à l'échelle communale	15
3.1 Prendre en compte les besoins locaux	15
Sursee et Oberkirch LU: Coopération intercommunale	
Et chemins de nuit	16
3.2 Assurer la sécurité juridique	16
Windisch AG: La sécurité juridique grâce au plan du Réseau piéton	17
3.3 Définir des axes stratégiques	17
Zurich: Les chemins piétons comme éléments de la planification urbaine	18
4 Conclusion	20



Avant-propos

Avec la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR ; RS 704), la Suisse s'est dotée des bases légales nécessaires à la planification, à l'aménagement et à l'entretien des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre. Cette loi est en vigueur depuis bientôt quarante ans. Sous l'égide des cantons et des organisations spécialisées mandatées, un niveau généralement élevé de connaissances, d'organisation et de planification a été atteint dans le domaine de la randonnée pédestre, si bien que la Suisse dispose actuellement de l'un des meilleurs réseaux de chemins de randonnée au monde. Concernant les déplacements à pied en localité, en revanche, la mise en œuvre de la LCPR reste inégale et représente, aujourd'hui encore, un défi majeur pour de nombreux cantons et de nombreuses communes.

Une enquête publiée en 2024 sur la mise en œuvre de la LCPR, spécifiquement la planification des réseaux piétons, fournit des enseignements sur les mesures qui ont fait leurs preuves dans la pratique. Ainsi, la mise en œuvre de la loi est particulièrement avancée dans les cantons disposant de bases légales contraignantes. La définition d'objectifs précis et de prescriptions claires améliore la qualité élevée et à l'uniformité des bases de planification. Les services techniques cantonaux responsables de la mobilité piétonne jouent donc un rôle-clé dans la mise en œuvre de la LCPR.

Les communes sont elles aussi concernées. Elles sont généralement chargées par les cantons d'élaborer et de mettre à disposition les plans du réseau piéton. Elles connaissent mieux que quiconque les besoins et les conditions locales, et disposent en outre, grâce à des plans offrant une sécurité juridique, des instruments nécessaires pour faire valoir leurs intérêts face aux autres acteurs.

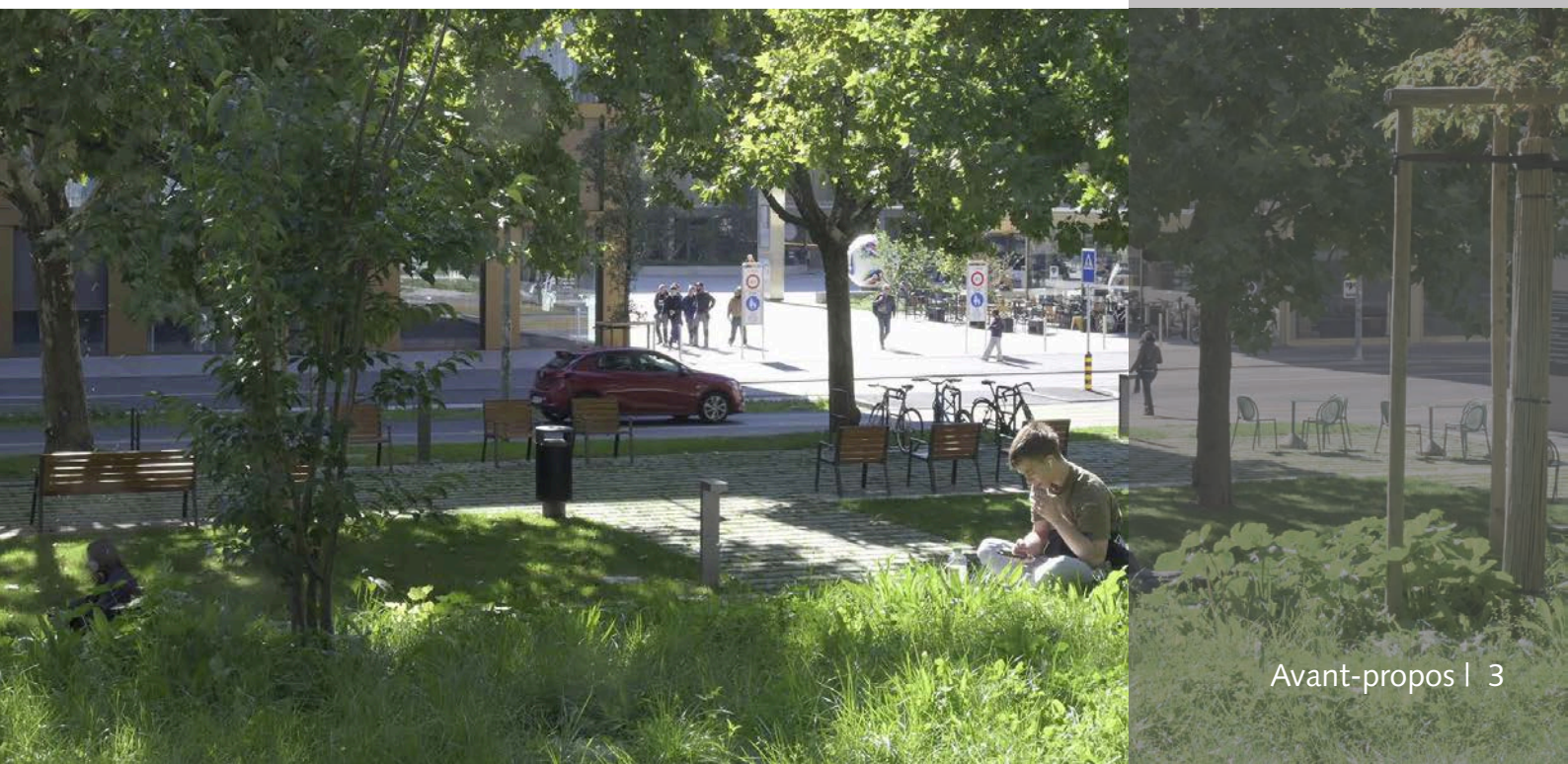
Les exemples mis en avant dans la présente publication ont pour but d'inciter les services techniques cantonaux, communaux et municipaux, mais aussi les bureaux d'études mandatés, à s'engager activement dans la planification des réseaux piétons, que ce soit en élaborant des bases de planification ou en mettant en place un service technique efficace. Ils visent en outre à mettre en lumière les opportunités qui s'offrent aux cantons et aux communes lorsqu'ils prennent en main de manière proactive la planification de leurs réseaux piétons et échangent avec d'autres administrations.

Lucerne (à gauche)

Zentralbahnstrasse (photo: © Werner Egli).

Sion (VS) Place des Mayennets (en bas)

Exemples d'aménagements piétons de qualité (photo: © Werner Egli).





1. Contexte

Tout le monde est un piéton ou une piétonne. Nous parcourons en effet près de la moitié de nos étapes à pied, et environ un tiers de la population se déplace majoritairement à pied. La marche constitue la forme de mobilité principale pour les enfants et les personnes âgées, qui dépendent ainsi fortement de chemins sûrs et directs ainsi que d'une bonne accessibilité à pied aux écoles, aux arrêts de transports publics, aux équipements publics, aux installations de loisirs et aux commerces. La planification urbaine moderne reconnaît l'avantage de la marche. Cantons et communes s'efforcent en règle générale d'aménager des infrastructures adaptées et de les entretenir.

Il n'en a pas toujours été ainsi. Dans les années 1970, les infrastructures piétonnes ont été démantelées au profit du trafic individuel motorisé, et le nombre de piétonnes et de piétons tués ou gravement blessés a atteint un sommet. En 1979, la population a approuvé l'inscription dans la Constitution fédérale de la préservation et du développement des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre.

En 1987, la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR ; RS 704), qui définit les conditions-cadres et les exigences en matière de planification, est entrée en vigueur. En 2024 a été publié le rapport « Vollzug des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege im Bereich Fussverkehr » (en allemand, avec résumé en français) réalisé par Mobilité piétonne Suisse sur mandat de l'OFROU. Ce document analyse l'état d'avancement de la mise en oeuvre de la LCPR. L'enquête a révélé que certaines exigences centrales de la LCPR relatives aux déplacements à pied n'étaient pas remplies : dans de nombreux cantons et dans la majorité des communes existe encore un besoin manifeste d'agir en ce qui concerne l'établissement des plans du réseau piéton.

L'enquête montre cependant aussi dans quels cantons la mise en oeuvre de la LCPR est la plus avancée. La présente publication recense ces mesures qui peuvent être considérées comme des bons exemples de la mise en oeuvre des dispositions légales

Référence

Office fédéral des routes, documentation sur la mobilité piétonne No. 167: Mise en oeuvre de la (LCPR) dans le domaine de la mobilité piétonne par les cantons (2024)

Zurich (à gauche)

Röntgenplatz (photo : © Werner Egli).

Neuchâtel (en bas)

Les sentiers en bord de rive sont particulièrement agréables pour les piétons. Les plans du réseau piéton contribuent à leur préservation (photo : © Werner Egli).





2. Bonnes pratiques à l'échelle cantonale

Les mesures et recommandations présentées ici visent à soutenir les actrices et acteurs concernés dans le respect des obligations légales découlant de la LCPR ainsi que dans l'élaboration de bases de planification et l'aménagement d'infrastructures piétonnes de qualité.

Il s'agit de mesures ayant avant démontré leurs efficacités. Elles ne peuvent toutefois pas être transposées dans tous les cas à d'autres cantons ou communes : la LCPR délègue en effet la mise en œuvre aux cantons, ce qui conduit à des démarches très diverses. Un point commun existe cependant : tous les cantons délèguent la mise en œuvre concrète aux communes, tandis que la surveillance et la coordination restent de leur ressort. Cette répartition des responsabilités donne lieu à des profils de tâches différents. C'est pourquoi les mesures incombant aux cantons et celles incombant aux communes sont traitées dans deux chapitres distincts.

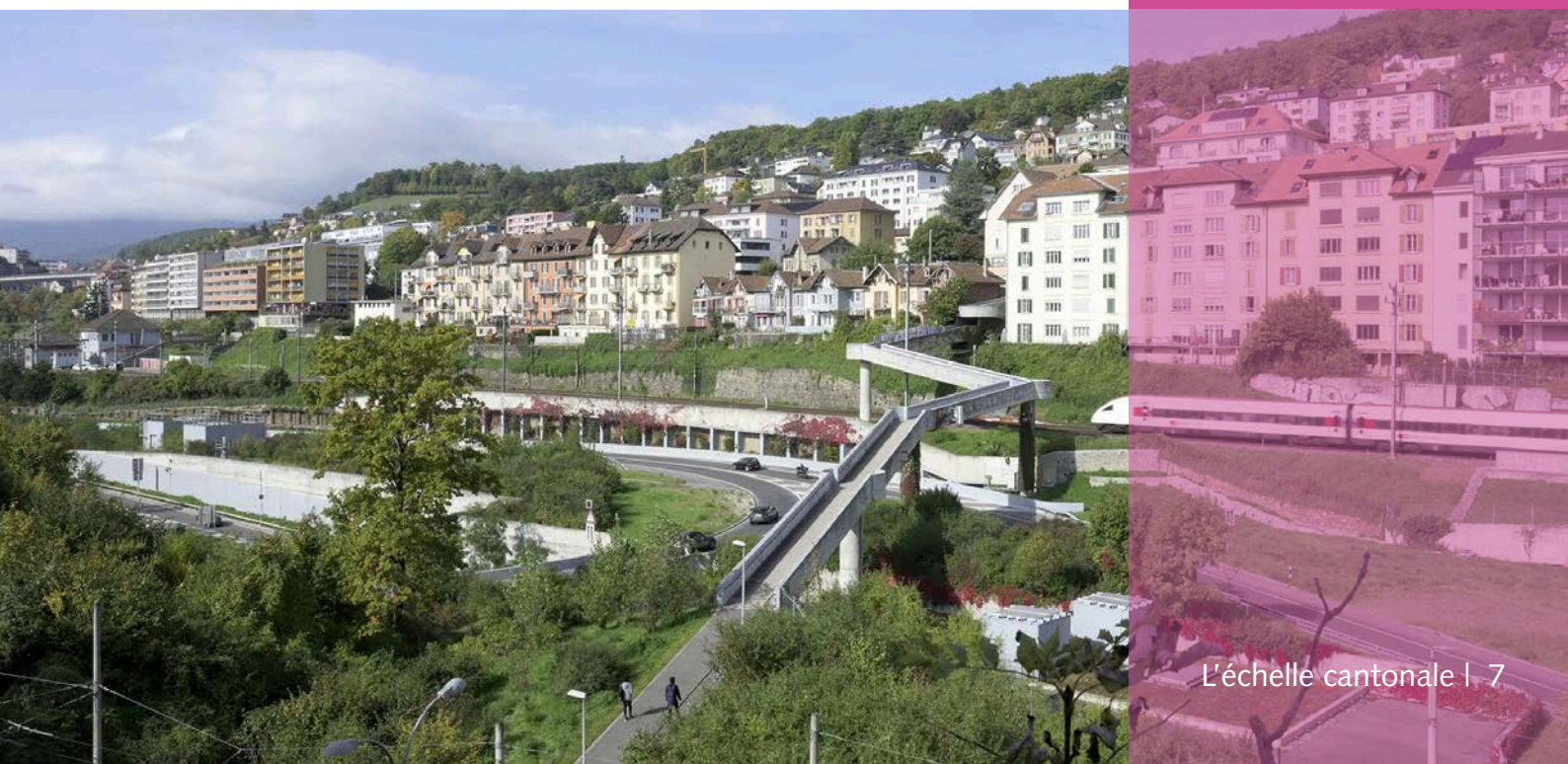
La Suisse présente une grande diversité de conditions-cadres : le canton de Berne comprend 335 communes ; le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures est divisé en cinq unités administratives de base, les districts ; avec plus de 7000 km², le canton des Grisons est près de 200 fois plus grand que le canton de Bâle-Ville. Afin de permettre aux cantons de tenir compte de ces différences, la LCPR est formulée de manière ouverte.

Berne (à gauche)

Zone de rencontre, Mittelstrasse
(photo : © Werner Egli).

Neuchâtel (en bas)

La garantie juridique des chemins piétons sert à planifier les passages sur les voies ferrées ou l'autoroute (photo : © Werner Egli).



2.1 Lois et ordonnances contraignantes

Un coup d'œil sur la mise en œuvre de la LCPR montre clairement que plus la législation cantonale est contraignante, plus la mise en œuvre de la planification du réseau piéton est avancée. Le Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures, par exemple, précise les exigences de la LCPR dans une ordonnance formulée de manière détaillée. Celle-ci stipule qu'en cas de suppression ou de remplacement d'un chemin, les coûts sont en principe à la charge du responsable. L'ordonnance prévoit en outre que les plans du réseau piéton sont contraignants pour les autorités et doivent être régulièrement révisés dans le cadre du plan d'aménagement local. Les infractions à cette ordonnance peuvent être sanctionnées par des amendes allant jusqu'à 20'000 francs. Les communes sont donc tenues d'établir et de mettre à jour leurs plans.

Le Canton de Fribourg a quant à lui choisi une autre voie : les obligations découlant de la LCPR sont intégrées dans la loi cantonale sur la mobilité. Il incombe aux communes de planifier leur réseau piéton, en portant une attention particulière au chemin de l'école, et de réexaminer leurs plans directeurs tous les dix ans. La loi sur la mobilité autorise en outre le Canton à intervenir en cas de manquement d'une commune, et de procéder lui-même à la planification.

Qu'il s'agisse d'une loi, d'une ordonnance ou d'une intégration dans une législation supérieure, le cadre juridique contribue de manière significative à l'élaboration de plans du réseau piéton.

Genève

L'ancrage général de la planification du réseau piéton à Genève permet de nouveaux ouvrages d'art comme des ponts ou des escaliers, qui comblent certaines lacunes du réseau piéton (photos : © Werner Egli).



Genève : Un large ancrage

Le Canton de Genève va au-delà des exigences minimales de la LCPR, et a inscrit la mobilité piétonne dans plusieurs lois. Cela se justifie par la nécessité de prendre correctement en compte les nombreux enjeux liés à l'infrastructure piétonne. De plus, la marche est intégrée dans divers axes stratégiques de l'administration cantonale.

Les obligations découlant de la LCPR sont précisées dans les lois suivantes :

- **LMCE (Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, 2016)** : la LMCE crée un cadre stratégique favorable aux déplacements à pied. Elle organise la circulation dans tout le canton par zones et priorise les modes actifs et les transports publics dans l'hyper centre et les centres urbains.
- **LMD (Loi sur la mobilité douce, 2016)** : la LMD impose au canton d'offrir un réseau continu et sûr pour la marche et le vélo, à l'intérieur du canton et vers les régions voisines. Elle prévoit en outre la mise en place d'un réseau piéton signalisé. Elle impose aussi au Conseil d'État d'élaborer un plan d'action pour les mobilités actives.
- **LDPu (Loi sur le domaine public, 2023)** : la LPDu précise notamment ce qui constitue le domaine public et la manière dont il doit être géré. Elle accorde à la marche un rôle central, et inscrit la mise en œuvre, sur l'ensemble de l'agglomération, de « magistrales piétonnes » : cinq à dix axes majeurs pour les déplacements à pied. Cette loi genevoise permet en outre aux communes d'élaborer des plans contraignants pour les propriétaires foncières et propriétaires fonciers.
- **PAMA (Plan d'actions des mobilités actives, 2024–2028)** : le PAMA précise les objectifs fixés par la loi (accessibilité universelle, itinéraires et espaces sécurisés, promotion de l'intermodalité, réduction du trafic individuel motorisé). Il définit également les mesures concrètes à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs, et est coordonné avec le plan climat cantonal et la stratégie globale de mobilité.

Grâce à cette intégration dans plusieurs législations et instruments de planification, la mobilité piétonne est solidement inscrite comme axe stratégique dans l'administration cantonale.

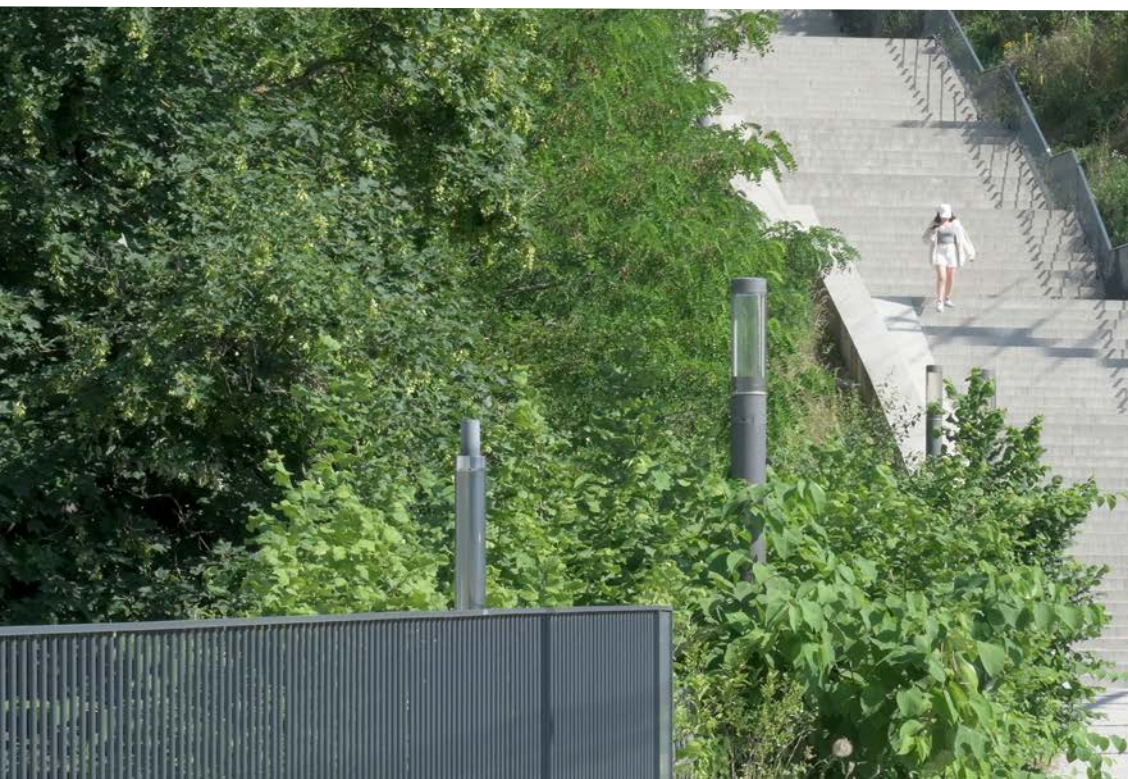
Autres exemples

Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures

Verordnung über die Einführung des Bundesgesetzes vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege (2016)

Canton de Fribourg

Loi sur la mobilité, LMo (2024)



2.2 Fixer des objectifs et des standards de qualité

La LCPR confie aux cantons la responsabilité des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre. Elle ne fixe aucune prescription concrète quant à la qualité ou à la densité des réseaux piétons, mais il est recommandé aux cantons de fournir ces bases. Cela signifie par exemple qu'ils doivent définir les caractéristiques d'un plan du réseau piéton, instruire les communes et contrôler leurs plans.

L'OFROU, en collaboration avec Mobilité piétonne Suisse, a publié à cet effet le manuel de planification « Réseaux de cheminements piétons » (2015). Certains cantons (p. ex. Argovie, Berne et Saint-Gall) ont élaboré des instruments de planification exemplaires en adaptant les recommandations du manuel aux spécificités cantonales et en les transformant en prescriptions contraignantes.

Les prescriptions adaptées se distinguent par les éléments suivants :

- **Objectifs** : une condition essentielle pour obtenir un réseau piéton d'excellente qualité est la clarté des objectifs qui le sous-tendent. Le guide du Canton de Neuchâtel souligne l'importance de la marche pour la qualité de vie dans l'espace urbanisé. Il précise que les infrastructures piétonnes doivent notamment être conçues de manière à garantir la sécurité des groupes d'usagers et d'usagers les plus sensibles tels que les enfants et les personnes âgées.
- **Contenus obligatoires** : l'enquête sur la mise en œuvre de la LCPR dans le domaine de la mobilité piétonne a montré que la qualité des plans communaux du réseau piéton varie fortement. Plusieurs cantons remédient à cette situation en fixant des prescriptions concrètes sur les contenus obligatoires, et notamment :
 - itinéraire principal, itinéraire secondaire, chemin de randonnée pédestre, chemin piéton avec droit de passage, zone piétonne, zone de rencontre ;
 - passage piéton, autres éléments de traversée (p. ex. avec îlot de protection) ;
 - discontinuités du réseau (situation schématique), point problématique ;
 - bâtiments et équipements publics, installations à forte fréquentation (achats, restauration, etc.), écoles/jardins d'enfants ;
 - ligne ferroviaire, arrêts de transports publics, zone 30.
- **Prescriptions techniques pour la saisie numérique des données** : les plans du réseau piéton sont de plus en plus souvent saisis dans un système d'information géographique (SIG). Cela facilite leur intégration dans des modèles de données supérieurs ainsi que l'échange de données entre les communes, les cantons et la Confédération, à la condition toutefois que les données soient saisies selon un schéma standardisé. Le « Modèle de données pour la planification des réseaux de cheminements piétons – Recommandations en matière de saisie » (OFROU, 2015) complète le manuel de planification « Réseaux de cheminements piétons » (OFROU/Mobilité piétonne Suisse, 2015) et fournit, avec le modèle de données « DM14 Walkwayplanning », la base pour une saisie des données homogène et garante de sécurité juridique. Un modèle de données actualisé, accompagné d'un modèle de données minimal (MGDM Mobilité piétonne), est en cours d'élaboration.
- **Légendes types** : un moyen efficace de garantir la qualité, l'exhaustivité et la cohérence des plans consiste à imposer des légendes types. L'objectif premier d'une légende est de rendre le contenu d'un plan compréhensible. Lorsque les communes utilisent une légende prédéfinie pour établir leur plan, la clarté du contenu à saisir est assurée. Les prescriptions en matière de représentation garantissent en outre l'harmonisation des plans des différentes communes au sein d'un même canton.

Neuchâtel : Des objectifs clairs et des prescriptions techniques

Avec le « Guide du PAL – Aide thématique » (2019), le Canton de Neuchâtel a créé un instrument de planification qui soutient de manière exemplaire la planification communale du réseau. Ce guide met en avant l'importance de la marche pour la qualité de vie dans l'espace urbanisé, et fait le lien entre la planification du réseau et certaines thématiques plus larges telles que le développement vers l'intérieur, l'aménagement des espaces non bâtis et la fonction sociale des espaces publics.

Il est explicitement indiqué que les infrastructures piétonnes doivent répondre aux besoins des groupes d'usagers et d'utilisateurs les plus sensibles, à savoir les enfants et les personnes âgées. Le guide exige en outre que les mesures en faveur d'autres modes de transport fassent systématiquement l'objet d'une pesée des intérêts par rapport à la marche. Cette dernière n'est ainsi pas considérée isolément, mais s'inscrit dans une vision d'ensemble de l'évolution de la mobilité et du développement urbain.

Le guide neuchâtelois précise également quels contenus sont obligatoires. Les plans doivent distinguer les itinéraires principaux et secondaires, indiquer les traversées (y compris les îlots de protection), documenter les discontinuités et les points problématiques du réseau et recenser les destinations à forte fréquentation telles que les écoles, les arrêts de transports publics ou les commerces. Le tout est complété par une légende type obligatoire, qui assure que toutes les communes appliquent les mêmes standards en matière de contenu et de représentation. Cela garantit l'exhaustivité tout en permettant la comparabilité entre les communes, condition indispensable pour disposer d'une vue d'ensemble à l'échelle cantonale.

Cette approche combine des objectifs clairs (qualité de vie, sécurité, intégration dans l'aménagement du territoire) avec des prescriptions de qualité concrètes (contenus obligatoires, légendes types). Les plans du réseau piéton deviennent ainsi un instrument stratégique, qui ne se limite pas à représenter des éléments techniques, mais qui oriente de manière ciblée le développement de la mobilité piétonne.

Référence

Office fédéral des routes, guide de recommandations de la mobilité douce No.14: Manuel de planification « Réseaux de cheminements piétons » (2015)

Autres exemples

Canton d'Argovie

«Empfehlungen zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV)» (2017)

Canton de Berne

Guide pratique «Planification du réseau de chemins pour piétons» (2017)

Canton de Saint-Gall

Aide-mémoire
« Fusswegnetzplanung » (2016)

Neuchâtel

Les aménagements de type parc font aussi partie du réseau piéton (photo : © Werner Egli).



2.3 Doter les services techniques des ressources nécessaires

La mise en place d'un service technique cantonal responsable de la mobilité piétonne est une prescription obligatoire de la LCPR. Ce service constitue la plaque tournante pour toutes les questions relatives aux déplacements à pied. Doté des moyens et des compétences appropriés, il peut contribuer de manière déterminante à la qualité de l'infrastructure piétonne.

Les tâches du service technique sont multiples et exigeantes, à savoir :

- coordonner l'ensemble des questions relatives à la mobilité piétonne au sein du canton
- participer à la planification globale des transports
- élaborer des bases stratégiques pour un espace de circulation sans obstacles
- veiller à ce que la mobilité piétonne soit correctement prise en compte dans les projets cantonaux de construction routière
- conseiller et soutenir les communes

Pour être en mesure d'assumer ces tâches, le service technique doit disposer de ressources humaines et financières suffisantes. Il doit en outre être habilité à décider de manière autonome de dépenses allant jusqu'à 10'000 CHF. Dans le Canton de Genève, les trois offices chargés de l'examen des plans du réseau piéton disposent ensemble d'un budget annuel d'environ 300'000 CHF pour la construction et l'entretien (Office cantonal des transports OCT, Office de l'urbanisme OU, Office cantonal de l'agriculture et de la nature OCAN).

Même si l'élaboration des plans du réseau piéton est déléguée aux communes, les services techniques cantonaux jouent un rôle-clé durant ce processus. Ils élaborent par exemple des aides et guides pratiques pour l'établissement des plans, accompagnent les communes au cours de cette tâche, leur fournissent des retours détaillés sur leurs projets et approuvent les plans définitifs.

Le service technique du Canton d'Uri est même allé jusqu'à prendre en charge lui-même le travail de planification. Dans ce canton, seules quelques communes disposaient de plans du réseau piéton approuvés. Le service technique cantonal compétent a élaboré de lui-même un plan du réseau piéton et l'a transmis aux autorités locales pour qu'elles poursuivent le travail. Ces plans reposent sur un système d'information géographique recensant l'ensemble des chemins praticables. Sur cette base, les communes peuvent finaliser à moindre effort leur plan du réseau piéton, ajouter les chemins manquants, indiquer les discontinuités et supprimer les tronçons qui ne doivent pas faire partie du réseau. Le projet de plan du réseau piéton constitue une base pour la consulter divers acteurs, entre autres les propriétaires fonciers, les organisations intéressées, la population ainsi que d'autres services. Le plan du réseau piéton est ensuite validé par le Conseil d'Etat (exécutif).

Le Canton de Zoug n'impose pas aux communes d'établir des plans du réseau piéton. Les onze communes du canton ont pourtant toutes établi de tels plans dans le cadre de leur planification directrice. Cela s'explique peut-être par la reconnaissance par les autorités communales de l'importance d'une planification solide, mais le service technique y est pour beaucoup. Un échange régulier s'est en effet instauré entre ce dernier et les communes : les plans du réseau piéton sont ainsi intégrés dans les plans d'aménagement locaux et vérifiés par le service technique.

Ces exemples montrent l'impact important que ce service technique peut avoir, notamment dans les petits cantons.

Lucerne : Avec persévérance vers un service technique efficace

Au cours des dernières années, le Canton de Lucerne a renforcé son service Mobilité douce. Désormais, la thématique piétonne relève de la responsabilité spécifique d'une personne. « Dans un premier temps, il a été important de clarifier les besoins de coordination internes », explique Lea Ketterer, cheffe de projet du service Mobilité douce, « tant à l'intérieur du service qu'avec l'équipe chargée de la sécurité routière, qui assumait déjà certaines tâches en lien avec la mobilité piétonne. »

Le service technique a élaboré son propre cahier des charges sur la base de la publication « Service cantonal des réseaux piétons – Tâches et organisation » (OFROU/Mobilité piétonne Suisse, 2015). La priorisation des tâches s'est appuyée sur les conclusions du rapport sur la mise en œuvre de la LCPR. Le service technique a également développé des contenus en ligne consacrés à la mobilité piétonne, mandaté l'élaboration d'un concept de comptage des personnes à pied et à vélo et lancé les plateformes bikable.ch et walkable.ch dans le canton de Lucerne.

Les premières années ont montré que la mise en place d'un tel service exigeait patience et persévérance. « Il faut une personne responsable avec un taux d'activité suffisant, sinon cette thématique est rapidement négligée », souligne Mme Ketterer. Les échanges avec d'autres cantons, en particulier Zurich, ont été fructueux : « Ils nous ont montré par où commencer et ce qui fonctionnait déjà ailleurs. » Avec le recul, Mme Ketterer aurait encore davantage échangé avec d'autres services techniques ainsi qu'avec Mobilité piétonne Suisse. « Il n'est pas nécessaire de réinventer la roue – des solutions qui ont fait leurs preuves existent souvent déjà. »

Entre-temps, la thématique piétonne – conjointement à la thématique cycliste – a été pleinement intégrée au service cantonal Transports et infrastructures. Le service technique rédige des prises de position sur les projets de construction routière et les projets de plans directeurs cantonaux. Il tient systématiquement compte de la marche et du vélo et dispose d'un budget spécifique. Il soutient aussi les projets communaux, par exemple l'élaboration de concepts de bancs publics. Le cahier des charges est devenu un instrument de travail essentiel au quotidien : « Il nous aide à prioriser nos tâches et instaure un caractère obligatoire, en particulier dans un contexte où cette thématique doit encore s'imposer. »

Référence

Office fédéral des routes, documentation sur la mobilité douce No. 134
Service cantonal des réseaux piétons – Tâches et organisation (2015)

Autres exemples

Canton de Genève

Office cantonal des transports OCT
Office de l'urbanisme OU
Office cantonal de l'agriculture et de la nature OCAN

Canton de Lucerne

Fachstelle Fuss- und Veloverkehr

Canton d'Uri

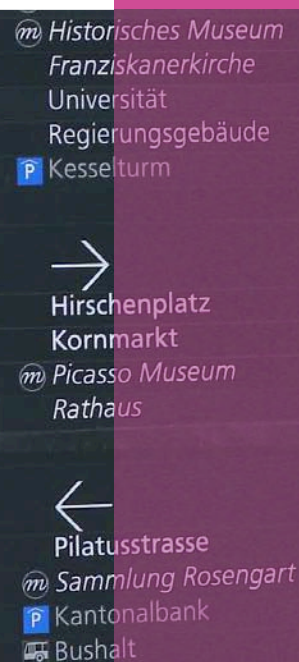
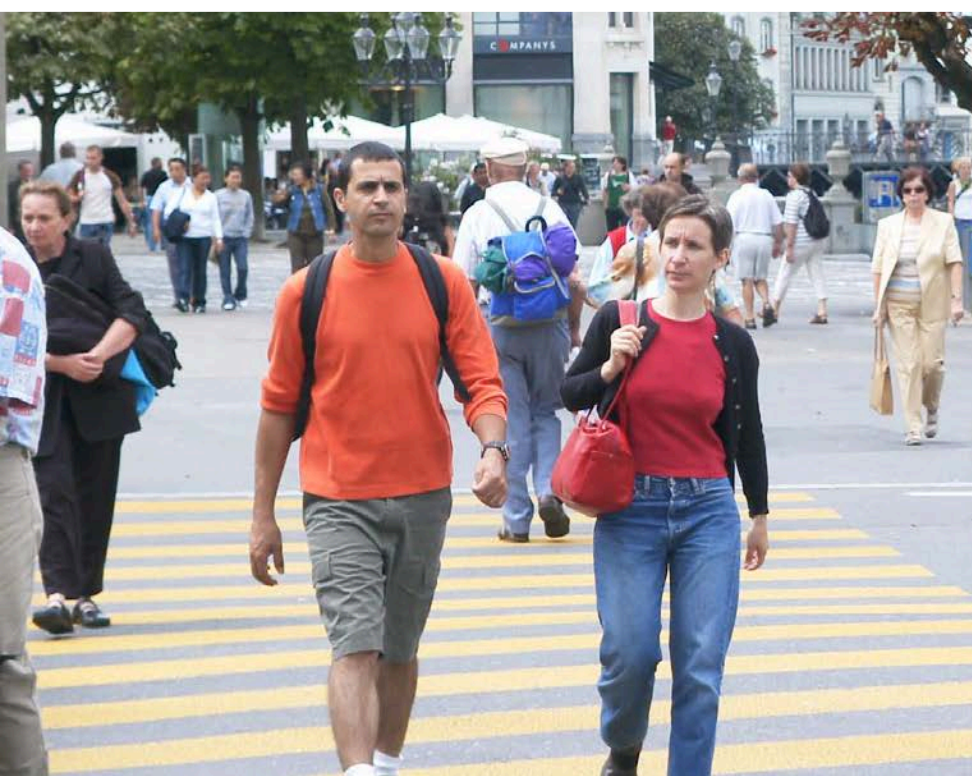
Abteilung Wander- und Bikewege

Canton de Zoug

Fachstelle für Fuss und Wanderwege

Lucerne

La LCPR exige aussi la signalisation des chemins piétons. Exemple du système d'orientation de Lucerne (photo : © Werner Egli).





Gallhaus
zum
milden Mann

LUCERNE
FESTIVAL



Franziskanerplatz

20t
ab
Reussbrücke

3. Bonnes pratiques à l'échelle communale

Les communes jouent un rôle essentiel dans la mise en œuvre de la LCPR dans le domaine de la mobilité piétonne, car les cantons leur délèguent en règle générale la planification, la construction et l'entretien des chemins piétons. Elles disposent ainsi d'une marge de manœuvre relativement importante, et nombre d'entre elles ont reconnu que cette tâche de planification constituait un instrument important pour promouvoir la mobilité piétonne. Le présent chapitre illustre différentes manières dont les autorités communales peuvent exploiter activement cette marge de manœuvre, et pourquoi elles ont intérêt à le faire.

3.1 Prendre en compte les besoins locaux

La LCPR ne fixe aucune prescription contraignante quant à la qualité et à la densité des réseaux piétons. Les dispositions cantonales sont souvent plus détaillées, mais les communes disposent dans tous les cas d'une marge de manœuvre suffisante pour tenir compte des conditions locales telles que la topographie, la densité de population, le développement de l'urbanisation ou les infrastructures existantes. Il est en outre de l'intérêt des communes de prendre en considération les besoins de la population, par exemple en garantissant un trajet sûr pour les enfants sur le chemin de l'école ou des liaisons sans obstacle pour les personnes âgées. Enfin, une adaptation aux conditions locales favorise grandement l'acceptation de la planification par la population.

Lucerne (à gauche)

Franziskanerplatz (photo : © Werner Egli).

Sursee (en bas)

Accès amélioré à la Sure à Sursee (LU), grâce à un chemin piéton attractif. C'est l'une des mesures réalisée du plan du réseau piéton (photo : © Dominik Bucheli).



Exemple

Ville de Sursee et commune d'Oberkirch

Verkehrsrichtplan Sursee / Oberkirch (2006)

Sursee et Oberkirch LU : Coopération intercommunale et chemins de nuit

Avec le temps, les communes voisines de Sursee et d'Oberkirch ont fini par former un tissu bâti continu. Bien qu'elles soient restées politiquement indépendantes, elles ont décidé d'aborder ensemble leur développement en matière de transports. Une telle coopération intercommunale est tout à fait admissible aussi bien pour l'élaboration du plan directeur que pour celle d'un plan du réseau piéton, et constitue un avantage pour la création d'un réseau cohérent et continu.

Les deux communes partenaires Sursee et Oberkirch ont défini différentes catégories de chemins piétons. Les liaisons importantes sont spécialement indiquées sur la « Richtplankarte Fusswege » (« carte des chemins piétons du plan directeur ») ; le long de ces chemins, les aires de repos et les possibilités de s'asseoir doivent être en nombre suffisant. Les chemins touristiques présentant un attrait particulier sont également indiqués, parmi lesquels figure la « promenade » entre la gare et la vieille ville de Sursee. Une autre catégorie regroupe ce qu'on appelle les « chemins de nuit » : l'idée est que les personnes arrivant tard le soir en train à Sursee n'ont souvent plus de correspondances de bus vers les quartiers périphériques. C'est pourquoi certaines liaisons piétonnes importantes desservant les quartiers sont équipées d'un bon éclairage.

Les places et les chemins piétons éclairés confèrent ainsi davantage d'identité et de sécurité. Ces dernières années, la « carte des chemins piétons » a constitué une base importante pour l'élaboration et la mise en œuvre du concept d'espaces verts et d'espaces ouverts, ainsi que pour le développement de chemins piétons attractifs dans les nouveaux quartiers.

3.2 Assurer la sécurité juridique

Un aspect important de la planification du réseau piéton par les communes est l'instauration d'une sécurité juridique. Des instruments juridiques tels que les servitudes ou, à titre exceptionnel, les expropriations garantissent à long terme que les chemins piétons restent accessibles à la population. Dans le canton de Bâle-Ville, l'administration du domaine public (« Allmendverwaltung ») est responsable de la négociation, de la gestion et de la garantie des servitudes telles que les droits de passage. Les échanges réguliers et la coordination systématique entre l'administration du domaine public et le service responsable des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre permettent d'éviter les discontinuités au sein du réseau et d'assurer la mise en œuvre cohérente des plans existants. Le canton urbain assume ainsi la responsabilité de la cohérence et de la pérennité de son réseau piéton.

Les cantons délèguent la mise en œuvre d'un réseau piéton aux communes, qui se trouvent alors confrontées au défi suivant : un réseau cohérent ne peut exister que s'il intègre aussi les traversées des routes cantonales et nationales ainsi que des voies ferrées. Or, ces infrastructures sont planifiées par les cantons, la Confédération ou les CFF, dont les intérêts peuvent différer de ceux de la commune. Un bon plan du réseau piéton permet dans ces cas d'assurer la sécurité juridique.

Windisch AG : La sécurité grâce au plan du réseau piéton

En 2018, le Canton d'Argovie a annoncé la suppression sans remplacement d'un passage piéton très fréquenté à Windisch. Il justifiait cette mesure par le fait que les traversées de la route cantonale provoquaient une congestion du trafic individuel motorisé. La commune de Windisch a d'abord renoncé à entreprendre des démarches juridiques, mais des particuliers et plusieurs organisations ont fait opposition. Le tribunal administratif argovien a jugé que la suppression n'était pas admissible : aucun lien avec les embouteillages n'avait été démontré et le détour occasionné par la suppression du passage piéton n'était pas acceptable.

Les traversées et les passages font partie du réseau piéton au sens de l'art. 2 LCPR, et ne peuvent être supprimés sans remplacement. Le passage piéton était inscrit dans le plan communal du réseau piéton et faisait donc partie intégrante du « Kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) » de la commune de Windisch. Ce KGV avait été approuvé en 2017 par le Conseil d'État du canton d'Argovie.

Lorsqu'elles exécutent leur planification du réseau piéton conformément à la LCPR, les communes ne créent pas seulement les bases nécessaires à cette planification : elles disposent alors également d'un instrument leur permettant de faire valoir les intérêts des personnes à pied face à d'autres acteurs.

3.3 Définir des axes stratégiques

Ces dernières années, la marche a gagné en importance dans de nombreuses villes. Aujourd'hui, les villes ne veulent en effet plus seulement assurer le bon fonctionnement de la circulation : elles souhaitent également offrir des espaces de vie de qualité à la population. C'est pourquoi, lorsqu'elles planifient leurs réseaux piétons, les villes ne se contentent souvent plus d'aménager une liaison praticable entre deux destinations, mais cherchent à structurer l'espace public au moyen d'un réseau de lieux de séjour et de chemins présentant une qualité urbanistique élevée.

Il s'agit souvent aussi de modérer le trafic motorisé. La planification du réseau piéton offre ainsi aux villes la possibilité de définir des axes stratégiques en lien avec l'aménagement du territoire et la planification des transports dans leur ensemble.

Exemple

Ville de Brugg et commune de Windisch

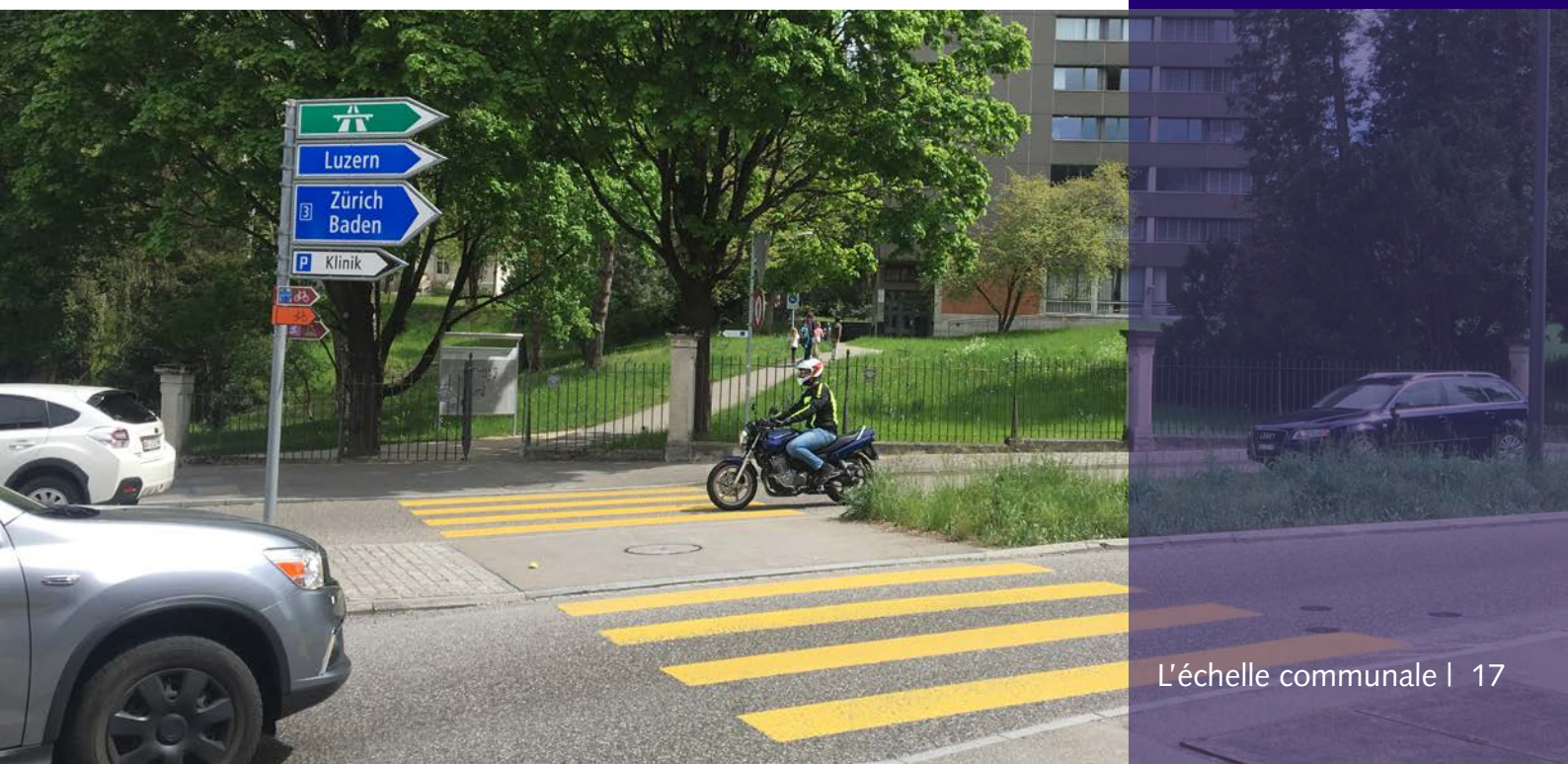
Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) RAUM BRUGG WINDISCH (2017)

Canton d'Argovie

Verwaltungsgerichtsurteil 2331 (2019)

Windisch AG

Les passages piétons à Windisch ont été maintenus grâce à un solide plan du réseau piéton (photo : Dominik Bucheli).



Exemple

Ville de Zurich

Kommunaler Richtplan Verkehr
(2021)

Konzept Stadtwege + (en cours
d'élaboration)

Zurich : Les chemins piétons comme éléments de la planification urbaine

Dans la ville de Zurich, la planification du réseau piéton a permis de formuler de nombreuses orientations stratégiques qui devront être mises en œuvre dans les années et décennies à venir. C'est ainsi que des « espaces piétons » (« Fussgängerbereiche ») ont été délimités. Il s'agit de centres de quartier apaisés, dotés de vastes espaces de circulation et de séjour pour les personnes à pied. Ils prennent en compte le contexte local, relient les destinations et espaces publics importants. Les espaces piétons doivent avoir un impact climatique positif, permettre des usages variés et être développés dans le cadre de processus participatifs.

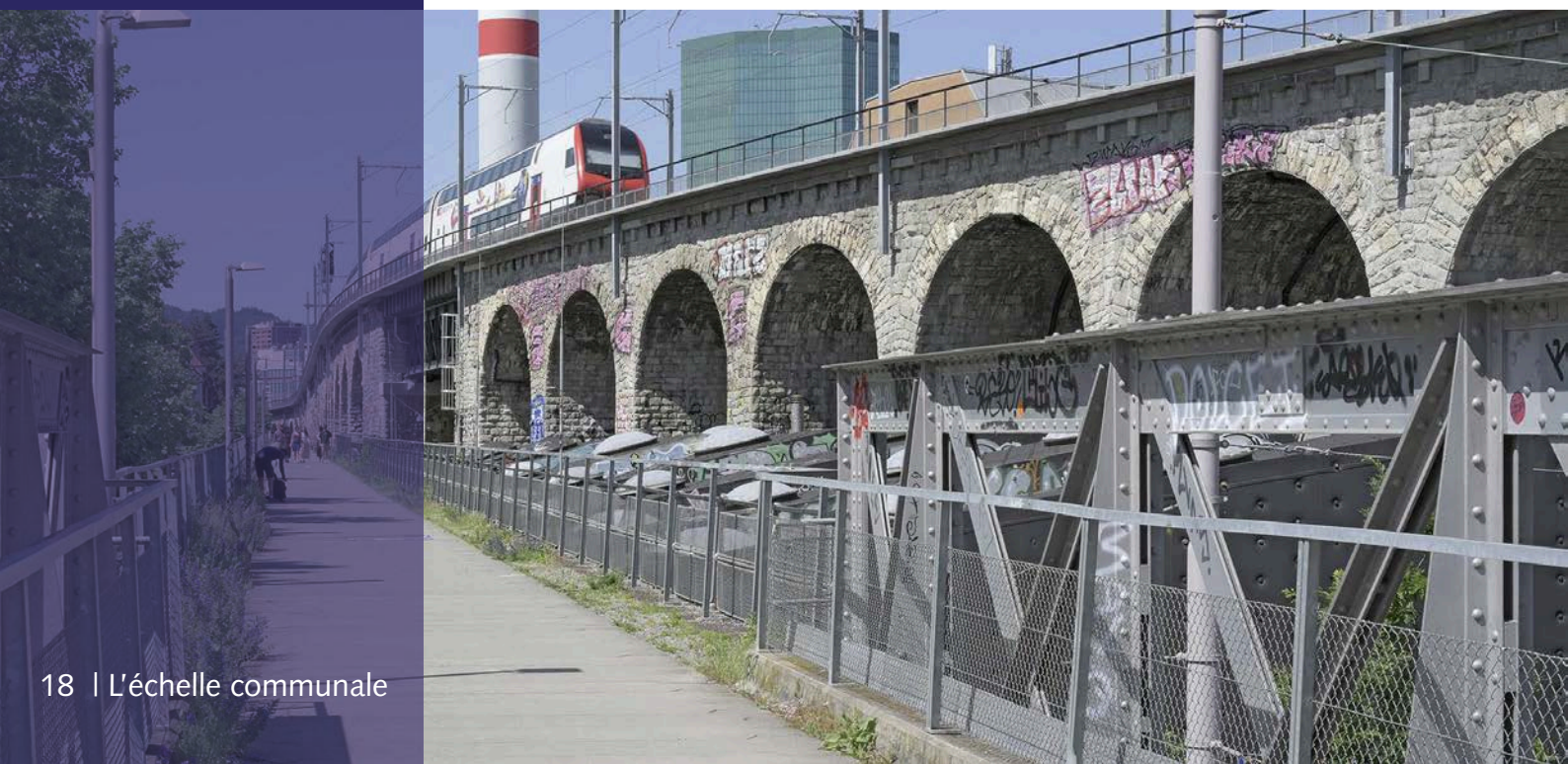
Le nouveau plan du réseau piéton, approuvé en 2021, introduit une nouvelle catégorie de chemins, la « liaison piétonne offrant une qualité de séjour supérieure » (« Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität »). Il s'agit d'itinéraires sûrs, continus et aussi exempts d'obstacles que possible, remplissant plusieurs fonctions. Le texte du plan directeur précise :

« Les "liaisons piétonnes offrant une qualité de séjour supérieure" améliorent l'accessibilité aux espaces non bâtis ou contribuent elles-mêmes, par leur emplacement et leur aménagement, à en faire l'expérience. Sur le plan fonctionnel, elles servent l'objectif de la Ville de Zurich, à savoir mettre à la disposition de la population résidente et des autres personnes travaillant en ville des espaces publics facilement accessibles à pied, afin de satisfaire le besoin fondamental d'un espace de détente quotidien. »

Les « liaisons piétonnes offrant une qualité de séjour supérieure » doivent en outre contribuer à l'amélioration des conditions climatiques et acoustiques grâce à l'ombrage, la désimperméabilisation et la végétalisation, ou encore permettre le séjour et les contacts sociaux grâce à des élargissements de type « place ». Ces dispositions montrent clairement qu'il est possible de formuler à dessein de nouvelles orientations stratégiques, qui concernent non seulement la planification du réseau piéton, mais aussi la planification urbaine et de la mobilité à un niveau supérieur.

Zurich, la viaduc du Letten (en bas)

Zurich, Waidberg (à droite)
sont des exemples de chemin piéton qui augmente la qualité du lieu à Zurich (photo du bas : © Werner Egli) & (photo de droite © Flurin Bertschinger).





4. Conclusion

L'importance de la mobilité piétonne a progressé dans l'aménagement du territoire et la planification des transports, et il est aujourd'hui largement admis que, pour promouvoir la marche, des bases de planification adéquates doivent être élaborées et mises en vigueur. De nombreux cantons et de nombreuses communes souhaitent aménager des infrastructures adaptées, mais la mise en œuvre de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre reste une tâche exigeante.

Un coup d'œil sur les cantons ayant mis en œuvre de manière exemplaire certains aspects de la LCPR met en évidence plusieurs méthodes efficaces :

- Des lois et des ordonnances contraignantes clarifient la répartition des tâches entre le canton et la commune tout en garantissant l'exécution systématique des tâches de planification.
- Des objectifs et standards clairs améliorent la qualité des plans et assurent une base homogène.
- Des services techniques performants, dotés de ressources humaines suffisantes et de compétences budgétaires adéquates, sont déterminants pour une mise en œuvre réussie.

Les communes considèrent de moins en moins la planification de leur réseau piéton comme une obligation et de plus en plus comme une opportunité. En intégrant les besoins locaux dans la planification, elles renforcent la sécurité, améliorent l'accessibilité et augmentent l'attractivité. Des plans garants de sécurité juridique leur fournissent en outre un instrument efficace pour faire valoir les intérêts des personnes à pied face à d'autres acteurs. En parallèle, elles peuvent formuler, dans le cadre de la planification du réseau piéton, des orientations stratégiques qui concernent également la planification des transports et l'aménagement du territoire à un niveau supérieur.

Saint-Gall

Des aménagements piétons de qualité augmentent la valeur de l'espace public (photo : Werner Egli).



