



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et de la Communication

Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni

U V E K

E T E C

A T E C

Projet

Plan directeur de la locomotion douce



Mission

Vision

Stratégie de base

Principes directeurs

Mesures



Table des matières

1. Pourquoi la Confédération veut encourager la locomotion douce.....	3
Qu'est-ce que la locomotion douce?.....	3
Caractère contraignant du plan directeur	3
2. Mandat donné par la Constitution fédérale	4
3. Situation initiale	5
4. Vision	6
5. Nouvelle approche fondamentale.....	8
6. Stratégie de base.....	10
7. Les thèses principales sous forme de principes directeurs.....	12
P 1 Aménagement du territoire et planification.....	12
Mesures.....	32
P 2 Infrastructure.....	13
Mesures.....	34
P 3 Villes et agglomérations.....	14
Mesures.....	36
P 4 Système d'orientation et d'information..	15
Mesures.....	38
P 5 Sécurité	16
Mesures.....	40
P 6 Mobilité combinée	17
Mesures.....	42
P 7 Éducation et relations publiques.....	18
Mesures.....	44
P 8 Recherche et développement, installations pilotes et installations de démonstration	19
Mesures.....	46
P 9 Statistiques et évaluation	20
Mesures.....	48
P 10 Système d'information sur la mobilité en Suisse.....	21
Mesures.....	50
P 11 Collaboration et compétences	22
Mesures.....	52
P 12 Financement.....	23
Mesures.....	54
P 13 Programme d'incitation.....	24
Mesures.....	56
8. Mise en œuvre du plan directeur	25

Catalogue de mesures.....27

Le plan directeur contient sous une forme concentrée la vision, la stratégie de base et les principes directeurs visant à encourager à long terme la locomotion douce. Ces éléments ont été complétés par un catalogue de mesures présentant le contenu suivant:

<i>Mandat donné par le Conseiller fédéral Leuenberger</i>	<i>28</i>
<i>Justifications et explications relatives aux principes directeurs</i>	<i>32</i>
<i>Liste des principales mesures concrètes correspondant aux principes directeurs.....</i>	<i>32</i>
<i>Liste des abréviations.....</i>	<i>59</i>

Qui a participé à l'élaboration du plan directeur 61

1. Pourquoi la Confédération veut encourager la locomotion douce

Le 10 mai 2001, le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger a chargé l'OFROU d'élaborer un plan directeur départemental en vue d'encourager la locomotion douce (LD). Il s'agit d'accroître la part de la LD (au trafic global), au vu des problèmes croissants de circulation (notamment dans les villes et les agglomérations). En partant d'une politique des transports coordonnée, les points forts des divers modes de transport doivent être utilisés et combinés de manière optimale. A moyen terme, la locomotion douce doit acquérir le même statut que les transports publics et le trafic individuel motorisé, afin que la mobilité évolue en Suisse dans le sens de la durabilité.

Le présent plan directeur montre de quelle manière la **Confédération** entend encourager la locomotion douce. Il ne saurait donc évoquer les nombreuses mesures très importantes d'encouragement de la locomotion douce relevant exclusivement de la compétence des cantons, des agglomérations, des villes et des communes ainsi que des particuliers.

La base technique du présent plan directeur se compose de sept rapports qui ont été élaborés par des experts en locomotion douce sur mandat de l'OFROU (voir page 61). Les thèmes qu'ils ont spécialement étudiés ont été les déplacements à pied, le tourisme pédestre, les déplacements à vélo (quotidiens et loisirs), les voies de communication historiques, les systèmes d'information géographique ainsi que les questions de locomotion douce dans les agglomérations/villes/communes. Ces rapports d'experts ne concordent pas nécessairement avec la position fédérale. Ils ont constitué une excellente matière pour élaborer le plan directeur. C'est sur leur base que le plan directeur a pu être développé et établi, en liaison avec les organisations spécialisées compétentes, les organisations de handicapés, le bureau de prévention des accidents ainsi que divers représentants des administrations cantonales et fédérales.

Qu'est-ce que la locomotion douce?

On entend par locomotion douce le fait de se déplacer à pied, sur roues ou sur roulettes, à la seule force musculaire humaine.

La locomotion douce au sens du présent plan directeur inclut en particulier la marche à pied et la randonnée, la circulation à bicyclette (y compris en VTT, vélos de course ou vélos allongés), ainsi que le déplacement au moyen d'engins assimilés à des véhicules tels que les patins à roulettes.

Elle n'inclut pas les formes de circulation sur l'eau et dans les airs, l'équitation, les modes de déplacement entraînés ou soutenus par des moteurs (par ex. vélos électriques) ni la pratique des sports d'hiver tels que le ski de fond, les randonnées hivernales ou les raquettes à neige.

Dans le marketing, on utilise également comme synonyme de locomotion douce l'expression «human powered mobility».

Caractère contraignant du plan directeur

Le plan directeur de la locomotion douce et le catalogue de mesures servent de base d'action pour toutes les personnes concernées. Dans le cadre des compétences des autorités fédérales, le plan directeur doit être contraignant. Il définit les exigences applicables aux instructions et processus législatifs futurs. En outre, il propose de nouvelles compétences pour les acteurs impliqués. Par ailleurs, la Confédération crée, avec le présent plan directeur, des conditions cadres fiables pour tous ceux qui participent au processus d'encouragement de la LD. Pour ses partenaires, le plan directeur revêt donc un caractère de recommandation.

2. Mandat donné par la Constitution fédérale

4 Mandat

Les besoins sociaux actuels en matière de locomotion douce doivent être abordés par une approche nouvelle de la politique des transports. A cet effet, le présent plan directeur de la Confédération vise à constituer la base du développement d'une politique des transports cohérente, moderne et axée sur l'avenir. Il s'agit d'augmenter de 15% en 10 ans la part des étapes franchies en locomotion douce. Sur la base de la Constitution fédérale actuelle, la Confédération peut d'ores et déjà encourager la locomotion douce à divers titres:

Développement durable

Santé et sport

Environnement

Aménagement du territoire

Transports

Déplacements à pied et tourisme pédestre

Énergie

Tourisme

Gain potentiel

La locomotion douce présente un potentiel considérable et encore non exploité d'amélioration du système global du transport des personnes, d'allègement de l'environnement (air, bruit, énergie) et d'encouragement de la santé. En outre, elle renforce le tourisme doux et contribue à faire des économies dans les dépenses de transport publiques et privées. Il convient de tirer parti de ces avantages de la locomotion douce, notamment

- de sa contribution à une meilleure qualité du logement et de la vie tant dans les zones à forte densité de population que dans les espaces ruraux;
- de son avantage comparatif dans le domaine du transport des personnes sur de courtes distances, dont les communes, les villes et les agglomérations devraient en particulier tirer profit;
- de son potentiel pour donner à tous accès à la mobilité autonome et à la liberté de se déplacer;
- de sa haute efficacité macroéconomique, qui déploie ses effets particulièrement dans les agglomérations en cas de mise en réseau avec les transports publics et le trafic individuel motorisé;
- de ses incidences positives sur la réalisation des objectifs de la politique énergétique et environnementale;
- de sa contribution au relèvement de la part de la population qui se déplace activement au quotidien et dans les loisirs, permettant ainsi de réduire les coûts de la santé pour l'économie publique;
- des impulsions macroéconomiques qu'elle donne au secteur des loisirs et du tourisme.

En 10 ans, la part des étapes franchies en locomotion douce doit passer de 47% à 54% environ de l'ensemble des étapes

+15%

3. Situation initiale

La locomotion douce est le mode de transport choisi en numéro un

En Suisse, en moyenne 90% de la population se déplace au moins une fois par jour. Tant au quotidien que dans les loisirs, ces personnes choisissent le plus souvent un moyen de transport sans moteur: leurs propres jambes ou une bicyclette (47%). Ainsi, elles sont presque aussi longtemps en déplacement (42% du temps de déplacement quotidien) qu'avec leur propre moyen de transport motorisé (46%). 8% de la distance quotidienne moyenne est parcourue à l'aide de la force musculaire. La locomotion douce occupe donc une place importante dans l'activité de transport.

Choix du moyen de transport des personnes

	Nombre d'étapes ¹ (%)	Temps consacré au déplacement (%)	Distance quotidienne (%)
Locomotion douce LD	47	42	8
A pied	41	36	5
A vélo	6	6	3
Trafic individuel motorisé TIM	42	46	73
Transports publics TP	11	12	19

¹ Etape: chaque déplacement se compose d'une ou de plusieurs étapes. Une étape est une partie d'un déplacement qui est parcourue à l'aide du même moyen de transport; la marche à pied étant considérée comme un moyen de transport. Chaque changement de moyen de transport (même s'il s'agit du même type de moyen) marque le début d'une nouvelle étape. La distance minimale d'une étape est de 25 mètres.

² Déplacement: un déplacement commence au moment où une personne se déplace pour un certain motif (par exemple pour aller travailler ou pour aller se promener). Un déplacement s'achève au moment où la destination est atteinte et qu'un nouveau motif de déplacement commence ou lorsque la personne reste au même endroit pendant une heure au moins.

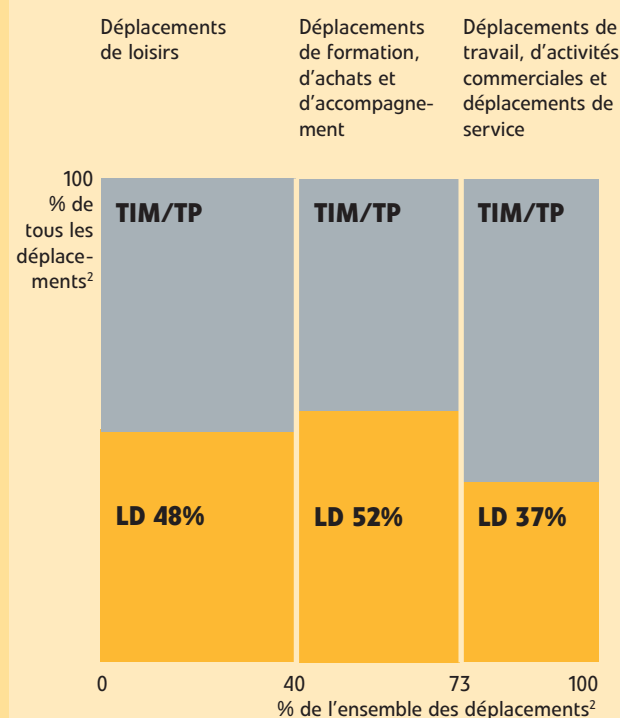
Source: tableau et graphique: Office fédéral du développement territorial, Office fédéral de la statistique (2001): La mobilité en Suisse, Résultats du microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports. Berne et Neuchâtel.

Achats et formation, point fort de la locomotion douce

5

Il y a toujours transport lorsque les lieux des diverses activités (habiter, travailler, faire des achats, se détendre, etc.) sont éloignés les uns des autres. La volonté et la possibilité de parcourir des distances de plus en plus grandes entre les diverses activités en des temps de plus en plus courts font augmenter la charge de trafic. Une part importante du trafic, à savoir 40% de tous les déplacements (49% des temps de déplacement et 44% des distances parcourues) est causée par le trafic de loisirs. Ce chiffre élevé s'explique par le fait que l'ensemble de la population peut effectuer des déplacements de loisirs. Les déplacements destinés à la formation, aux achats et à l'accompagnement représentent 33% de l'ensemble des déplacements. Les 27% restants se répartissent entre les déplacements de travail, les activités commerciales et les déplacements de service de la population active. Avec 52%, la part de la locomotion douce est la plus élevée pour les déplacements de formation, d'accompagnement et destinés aux achats, et n'est que légèrement supérieure aux transports de loisirs, (48%). En revanche, seuls 37% des déplacements de travail se font à l'aide de la locomotion douce.

Part de la LD en fonction des divers motifs de déplacement



4. Vision:

La locomotion douce au quotidien et pendant les loisirs: en piste!

6



1. Une population qui se déplace activement apprécie la locomotion douce en tant qu'élément essentiel de sa qualité de vie, au quotidien comme dans les loisirs.

2. En Suisse, toutes les personnes – quels que soient leur âge et leurs capacités – peuvent utiliser en permanence des réseaux de chemins, des aires de séjour et des installations annexes attrayants, sûrs et interconnectés.



3. En Suisse, les usagers de la locomotion douce peuvent se fier à une signalisation uniforme des infrastructures et disposent d'un système moderne et intégral d'information sur la mobilité pour accéder librement à toutes les données sur la locomotion douce.

4. En liaison avec les transports publics et le trafic motorisé individuel, la locomotion douce constitue un système global performant et efficace sur le plan macroéconomique pour le transport de personnes.

5. Nouvelle approche fondamentale: non plus deux, mais trois piliers pour le transport des personnes

8

**Trafic
individuel
motorisé**

TIM

Voitures de tourisme

Poids lourds

Motocycles

Cyclomoteurs

Vélos électriques

**Locomotion
douce**

LD

Déplacements à pied

**Déplacements à vélo
(y compris VTT, vélos de
course et vélos allongés)**

Tourisme pédestre

**Déplacements au moyen
d'engins assimilés à des
véhicules (par exemple
patins à roulettes)**

**Transports
publics**

TP

Chemins de fer

Tramways

Autobus

Transports à câbles

Bateaux

Trafic aérien

Les trois piliers du transport des personnes

On donne à la locomotion douce l'importance qui lui échoit au vu de ses avantages économiques et écologiques ainsi que de ses répercussions positives sur la qualité de la vie. Ses besoins doivent donc être dûment pris en compte dans le développement des espaces de mobilité et aires de séjour publics ainsi que des infrastructures.

La sécurité routière est continuellement renforcée conformément aux principes de la VISION ZERO. Dans le sillage de cette évolution, les restrictions infrastructurelles existantes à l'offre de LD sont en même temps supprimées, ce qui crée les conditions permettant à tous de choisir librement leurs moyens de transport.

Trois principes fondamentaux marquent l'offre de mobilité dans toute la Suisse:

- **des chaînes de transport compétitives combinant la LD, les TP et/ou le TIM;**
- **un statut égal accordé à toutes les formes de mobilité pour coexister sur des aires sûres ouvertes à la circulation mixte;**
- **un aménagement du territoire qui s'appuie davantage sur un tissu bâti générant des trajets courts et directs.**

6. Stratégie de base

10

La Confédération a élaboré le présent plan directeur afin que la vision puisse devenir réalité. Il s'agit d'une profession de foi de la Confédération en faveur d'un encouragement et d'un développement de la locomotion douce en Suisse – tant au quotidien que dans les loisirs – à l'intérieur comme à l'extérieur des zones bâties.

Sur l'ensemble du territoire suisse, des conditions cadres favorables et des plans d'action sont créés pour tenir compte de la LD en tant que troisième élément du système global du transport des personnes. Sur cette base, la Confédération, les cantons, les agglomérations, les villes et les communes harmonisent mutuellement leur politique des transports ainsi que sa mise en œuvre.

De concert avec le présent plan directeur, il s'agit d'améliorer la situation actuelle des transports par divers projets fédéraux dont le potentiel synergique considérable doit être utilisé au profit de la locomotion douce:

- Le **programme d'agglomérations** inclut des mesures visant à résoudre les problèmes de transports dans les villes et les agglomérations.
- Conformément aux principes de VISION ZERO, une **politique de sécurité routière** doit être mise en œuvre qui réduise de manière draconienne le nombre des blessés graves et des tués sur la route.
- Le **plan directeur des routes** fixe les paramètres à long terme de notre mobilité future sur les routes en rapport avec l'aménagement du territoire, et régit les compétences requises à cet effet.
- **SuisseEnergie** soutient notamment la mobilité combinée: à l'aide de conceptions, de projets et de produits, une gestion moderne et économe en énergie est encouragée à cet égard dans les entreprises, les institutions, les administrations et les communes.

Conformément au principe de subsidiarité, le présent plan directeur met l'accent sur la nécessité d'agir et la marge de manœuvre de la Confédération. Les tâches régionales et locales en matière de LD, tout aussi importantes (par ex. établissement de zones de rencontre), ou les éléments présentant une utilisation relevant exclusivement de l'économie privée ne sont donc pas traités ici. Le plan directeur est cependant d'une importance capitale pour la coordination verticale de la politique des transports (Confédération, cantons, agglomérations, villes et communes) dans le domaine de la locomotion douce.

La stratégie de base (politique de la LD) indique «le cap à suivre» pour les dix prochaines années. Elle contient les intentions de la Confédération et précise de quelle manière celle-ci envisage de procéder en liaison avec tous les partenaires afin d'atteindre les objectifs fixés. Les principes directeurs et les mesures connexes concrétisent la stratégie dans des champs d'intervention délimités (voir catalogue de mesures, p. 27).

La stratégie de base se fonde sur cinq piliers:

1. Nouvelles offres et prestations

La Confédération, les cantons et les tiers garantissent la desserte de base en infrastructures et services de LD. Cela inclut notamment les chemins et les réseaux de chemins, l'optimisation des installations de correspondance avec les moyens de transport publics et privés ainsi que l'utilisation de moyens d'information et de communication modernes visant à l'utilisation de l'offre de LD.

Les infrastructures de LD sont agencées de manière attrayante et sûre. Elles fusionnent pour former des réseaux sans failles. Cette infrastructure est axée tant sur l'utilisation au quotidien que sur les formes de locomotion douce orientées sur les loisirs. Par ce biais, cette mobilité écologique apporte une contribution importante à l'augmentation de la qualité de la vie dans les milieux bâtis tout en encourageant un développement régional fondé sur le tourisme doux.

Toutes les personnes et toutes les régions du pays doivent pouvoir accéder gratuitement aux infrastructures et aux prestations de base assurées en matière de LD. Cette desserte fondamentale se fait selon les mêmes principes dans l'ensemble de la Suisse. L'étendue et la qualité de ce service public sont redéfinies par un processus décisionnel politique largement soutenu.

▲ Voir les principes directeurs 1 à 6 et 10

2. Évaluation, développement et intensification de la communication

La locomotion douce est encouragée par des activités permanentes d'information, de conseils et de motivation du public. La formation générale et continue portant sur la LD doit être intensifiée à tous les niveaux d'éducation. Un soutien est accordé aux installations pilotes et aux installations de démonstration en matière de LD et de chaînes de transport multimodales.

▲ Voir les principes directeurs 7, 8 et 9

3. Nouvelles compétences et formes de collaboration

La mise en œuvre du plan directeur exige de nouvelles compétences et formes de collaboration. La Confédération assume un rôle stratégique en élaborant notamment des normes et des standards, en fixant des conditions de contribution et en soutenant l'exécution par ses conseils. Les cantons sont responsables de la mise en œuvre opérationnelle. De nouveaux partenariats sont développés et intensifiés avec des institutions privées qui se sont durablement engagées au plan national dans le domaine de la LD.

▲ Voir le principe directeur 11

4. Nouvelle base financière pour la LD

La Confédération, les cantons et des tiers s'engagent ensemble en faveur de la locomotion douce. La Confédération prévoit désormais des contributions liées à la création et à l'entretien d'infrastructures de LD ainsi qu'à certaines prestations de LD.

▲ Voir le principe directeur 12

5. Programme d'incitation

Un programme spécial d'incitation est lancé pour permettre de réagir aux nécessités immédiates. Il inclut des mesures prêtes à être appliquées présentant un bon rapport coût-utilité. Au centre se trouvent l'amélioration des points noirs en matière d'accidents et l'encouragement d'installations de LD dans le trafic d'agglomération (y compris des installations combinées). En outre, ce programme doit créer les bases de planification destinées à faire ressortir les besoins encore non couverts et à permettre de les satisfaire.

▲ Voir le principe directeur 13



Comment la Confédération encourage la locomotion douce

5. Les thèses principales sous forme de principes directeurs

12



P 1 Aménagement du territoire et planification

Les bases de planification et les instruments de l'aménagement du territoire doivent contribuer à améliorer continuellement l'infrastructure et les services de la locomotion douce. On distingue entre les infrastructures communales/locales, cantonales/régionales et nationales. Chaque catégorie doit satisfaire à des exigences spécifiques.



P 2 Infrastructure

Tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des zones bâties, il convient de construire, d'exploiter, d'entretenir et de rénover pour la locomotion douce des réseaux de chemins, des installations annexes et des aires de séjour cohérents. A cet égard, il convient de garantir que l'ensemble de l'infrastructure de la LD reste attrayant et sûr à toute heure de la journée et en toute saison en fonction de la demande potentielle.



P 3 Villes et agglomérations

L'utilisation exhaustive du potentiel de la LD soutenue par un aménagement du territoire «vers l'intérieur» contribue considérablement à améliorer le déroulement du trafic dans les zones urbaines. Ce progrès tendant à un système global des transports efficace va de pair avec l'augmentation de la qualité de la vie et de l'emplacement ainsi qu'avec une compétitivité accrue des villes et des agglomérations.



P 4 Système d'orientation et d'information

Sur la base de la législation sur la circulation routière, un système uniforme d'orientation et d'information couvrant toute la Suisse est créé pour encourager la locomotion douce. Il s'appuie sur un concept global et inclut toutes les formes de la locomotion douce. Si nécessaire, la signalisation à concevoir tiendra compte des systèmes de signalisation analogues.



P 5 Sécurité

Les installations de LD assurent un sentiment de sécurité subjectif élevé (actes de violence et agressions contre les usagers de la LD).

Conformément aux principes de la VISION ZERO, il n'y a plus de morts ni de blessés graves parmi les usagers de la locomotion douce. Dans ce sens, le système de la circulation routière est conçu de manière à être tolérant à l'égard des erreurs de comportement humaines inévitables.

Les infrastructures de LD en dehors du champ d'application de la loi sur la circulation routière (par ex. sentiers pédestres ou aires de séjour pour la LD) sont planifiées, construites, exploitées et entretenues selon des exigences élevées en matière de technique de sécurité. Des systèmes d'orientation et d'information appropriés attirent l'attention des usagers de ces installations sur les dangers potentiels.



P 6 Mobilité combinée

L'association optimale des installations de la locomotion douce avec celles des moyens de transport publics et privés permet à tous une correspondance directe, attrayante et sûre entre un mode de transport et un autre (trafic multimodal).



P 7 Éducation et relations publiques

Une information et des conseils opportuns et continus donnés au public sur l'importance, les possibilités et les exigences de la locomotion douce contribuent à encourager cette dernière. L'intense échange d'informations sur le plan national et international ainsi que la formation et le perfectionnement pratiques à tous les niveaux d'éducation garantissent sur l'ensemble du territoire les connaissances techniques requises pour réaliser les mesures d'encouragement de la LD et de renforcement de la sécurité routière.



P 8 Recherche et développement, installations pilotes et installations de démonstration

La recherche et le développement ainsi que la mise en place d'installations pilotes et d'installations de démonstration dans le domaine de la locomotion douce et des chaînes de transport multimodales sont intensifiés. La Suisse accroît les activités au plan national et international en matière de...

...recherche et développement dans les domaines de l'infrastructure, des effets macroéconomiques, de l'évaluation de l'encouragement de la LD, de la sécurité objective et du sentiment subjectif de sécurité, des règles de circulation, des services pour les questions d'éducation et d'information ainsi que du perfectionnement des normes techniques;

...installations pilotes et installations de démonstration en tant qu'instruments d'information efficaces auprès du public pour l'acquisition d'expériences pratiques servant de base au développement du droit, de la technique et de la culture des transports.



P 9 Statistiques et évaluation

Les statistiques sur la locomotion douce doivent être intégrées comme partie équivalente dans les statistiques officielles des transports. La Confédération recueille régulièrement les données pertinentes sur toutes les formes de LD. Leur saisie quantitative et qualitative sert à la planification et à l'évaluation des mesures d'encouragement. La locomotion douce est prise en compte dans toutes les statistiques fédérales connexes.



P 10 Système d'information sur la mobilité en Suisse

L'ensemble des informations spatiales relatives à la locomotion douce doit être intégré dans un système national uniforme d'information géographique. Par le biais d'une coopération généralisée entre la Confédération, les cantons, les agglomérations et les tiers, on s'assure que toutes les informations géographiques pertinentes pour la LD sont connectées dans un standard généralement reconnu. Les résultats font partie d'un «système d'information sur la mobilité en Suisse» et sont mis durablement à disposition en tant que service public.



P 11 Collaboration et compétences

Le secteur public crée des conditions cadres favorables à l'encouragement efficace de la locomotion douce. A cette fin, des formes macroéconomiquement utiles de collaboration doivent être réalisées aux niveaux public-public et public-privé.



P 12 Financement

La Confédération apporte des contributions à la planification, à la construction, à l'exploitation, à l'entretien et à la rénovation des infrastructures de LD ainsi qu'à la fourniture de certains services de LD. A cet effet, elle utilise des recettes liées de l'impôt sur les huiles minérales.



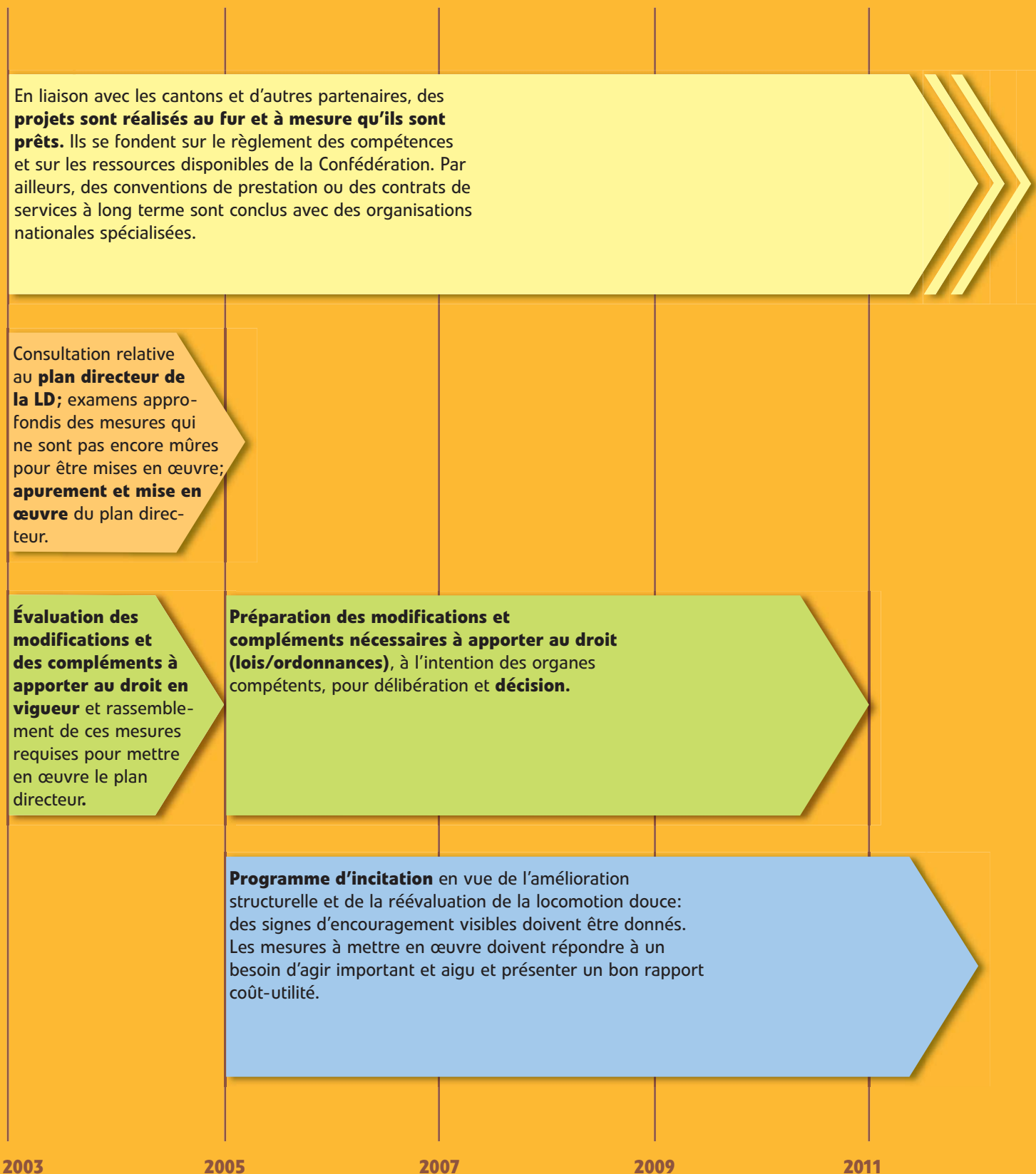
P 13 Programme d'incitation

Pour engager les mesures d'encouragement, la Confédération lance un programme pluriannuel d'incitation. Les éléments de ce dernier doivent satisfaire à trois exigences: nécessité d'agir importante et impérieuse, rapport coût-utilité avantageux et présence de mesures prêtes à être réalisées.

8. Mise en œuvre du plan directeur

25

La Confédération intensifie l'encouragement de la locomotion douce par étapes et en fonction des ressources en personnel et en finances disponibles en sus. Il est prévu de réaliser le plan directeur sur la base des modules principaux suivants:





Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication

Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni

U V E K

E T E C

A T E C

Projet

Catalogue de mesures de la locomotion douce



Mandat

Explications et mesures concrètes

Liste des abréviations

28 Monsieur

Olivier Michaud

Directeur de l'Office fédéral des routes

3000 Berne

3003 Berne, le 10 mai 2001

Mandat donné au Directeur de l'OFROU : Elaboration d'un plan directeur départemental visant à encourager la locomotion douce

Monsieur le Directeur,

Sur la base des explications ci-après, j'ai l'honneur de vous donner mandat d'élaborer un projet de plan directeur départemental visant à encourager la locomotion douce :

1 SITUATION INITIALE

1.1 Nécessité d'agir

En liaison avec les transports publics et le trafic individuel motorisé, il convient de développer la locomotion douce de manière à ce que l'ensemble des transports terrestres évolue dans le sens du développement durable. La nécessité d'agir pour encourager cette mobilité écologique découle notamment :

- de l'objectif ancré dans la stratégie départementale du DETEC consistant à accroître la part de la locomotion douce à l'ensemble du trafic,
- de diverses interventions parlementaires qui réclament une attitude plus active de la part de la Confédération (par exemple l'interpellation Vollmer: «Financement des mesures destinées à encourager l'utilisation du vélo»; la question ordinaire Hollenstein: «Soutien des projets de journées sans voiture»; le postulat Onken: «Sauvegarde des intérêts supérieurs et tâches de coordination dans le domaine de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre»; l'interpellation Eymann: «Impôts sur les huiles minérales à affectation obligatoire. Utilisation pour les infrastructures dans les agglomérations et les villes»),
- de la saturation des routes, en particulier dans les villes et agglomérations, due aux limites actuelles des systèmes de mobilité sur les plans géographique, économique et écologique,
- du désir d'améliorer la qualité de l'habitat et de la vie

tant dans les zones à forte densité de population que dans les zones rurales,

- de la part élevée et sans cesse croissante de la population dont la sédentarité excessive entraîne des frais de santé publique de deux milliards et demi de francs par an, alors que pour ces personnes, la locomotion douce présente un potentiel particulier d'amélioration de la santé, et
- du programme SuisseEnergie et de la loi sur le CO₂, qui prescrivent une réduction d'environ 10% de la consommation d'énergies fossiles dans le secteur de la mobilité. A cet égard, l'encouragement de la locomotion douce peut contribuer à réduire la consommation d'énergie.

1.2 Champ d'action

Dans le présent mandat, la notion de locomotion douce recouvre les formes suivantes de déplacement non motorisé:

- Déplacements à pied (à l'intérieur des agglomérations; art. 2 de la loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, LCPR, RS 704)
- Tourisme pédestre (en dehors des agglomérations; art. 3 LCPR)
- Déplacements à vélo
- Nouvelles formes de mobilité (telles que patins à roulettes, skateboards, kickboards, etc.)

Le mandat se concentre donc fondamentalement sur le traitement des formes de déplacement qui recourent uniquement à la force musculaire humaine (human powered mobility) (cf. ch. 4.2 relatif aux questions particulières de délimitation et de connexion).

Ce faisant, il s'agit d'étudier en particulier toutes les questions pertinentes qui touchent aux aires de déplacement et de séjour de la locomotion douce (y compris les correspondances nécessaires au succès de l'intermodalité ainsi que l'intégration optimale des voies de communication historiques de Suisse [cf. art. 3, al. 2, LCPR]).

2 BUT

Conformément à l'objectif du DETEC consistant à accroître la part de la locomotion douce à l'ensemble du trafic, et vu que l'encouragement de celle-ci est une tâche pluridisciplinaire qui touche à de nombreux domaines de la politique et concerne tous les niveaux d'organisation de l'Etat (Confédération, cantons, régions/agglomérations, communes), il convient de créer partout des conditions cadres aussi favorables que possible à ces formes de mobilité. Le présent mandat vise à élaborer les nombreuses mesures permettant de les encourager. Dans

cette optique, il s'agit notamment :

- de mettre en lumière les marges de manœuvre de la Confédération qui existent déjà aujourd'hui pour encourager la locomotion douce, et de prendre ou de proposer les mesures correspondantes,
- de présenter les lacunes financières, organisationnelles, institutionnelles, techniques et juridiques existant au niveau fédéral dans le domaine de l'encouragement de la locomotion douce, et le cas échéant de proposer des mesures permettant de les combler à l'avenir,
- d'étudier la compatibilité avec la locomotion douce des décisions financières, techniques ou juridiques pertinentes ayant des points de contact avec cette même locomotion douce, et
- de présenter et de proposer les mesures permettant d'inciter et de soutenir les autres niveaux de l'Etat, les collectivités, les entreprises publiques et privées, afin qu'eux aussi prennent davantage de mesures appropriées en faveur de la locomotion douce.

3 MANDAT DONNE AU DIRECTEUR DE L'OFROU

Le projet de plan directeur du DETEC visant à encourager la locomotion douce devra être élaboré d'ici la fin du mois de mars 2002. Dans le domaine de compétence de la Confédération, ce plan directeur doit présenter les champs d'action, fixer les priorités et les stratégies et proposer la mise en œuvre concrète des mesures élaborées.

Grâce à ce plan directeur du DETEC à élaborer, je me propose en particulier :

Dimension économique

- de combler les lacunes financières empêchant un encouragement efficace de la locomotion douce, et d'élaborer des propositions de solutions susceptibles de représenter un système de financement à long terme pour la locomotion douce (par exemple par analogie avec le Fonds de financement des transports publics).
- avec la création de conditions favorables pour la locomotion douce axée sur les loisirs et le tourisme, de déclencher des impulsions économiques, en particulier dans les zones économiques périphériques et les régions touristiques,
- d'intégrer les besoins de la locomotion douce dans l'aménagement du territoire et ainsi, notamment, de renforcer aussi l'exécution et le soutien des tâches légales de la Confédération, des cantons et des communes, et

Dimension écologique

- de contribuer à délester du trafic motorisé les agglomérations et les autres zones concernées et ainsi d'améliorer la qualité de la vie,
- de contribuer indirectement à réduire les nuisances environnementales provoquées par le trafic motorisé ainsi que la consommation d'énergies fossiles, par exemple en influant sur le choix des moyens de transport à l'aide de systèmes d'information du trafic appropriés qui incluent la locomotion douce,
- d'encourager les chaînes de transport multimodales (concernant tous les modes de transport) et intermodales (concernant les relations entre les moyens de transport), en tenant particulièrement compte des interfaces et des lieux de correspondance,

Dimension sociale

- de garantir le libre choix de la mobilité également pour les générations futures, en faisant en sorte que les trois formes fondamentales de mobilité dans les transports terrestres (trafic individuel motorisé, transports publics, locomotion douce) soient fondamentalement traitées sur un pied d'égalité à tous les niveaux de l'Etat,
- de garantir durablement à tous les milieux de la population (y compris notamment les enfants, les jeunes, les personnes âgées ou les handicapés) de toutes les parties et régions du pays un accès approprié à leurs lieux d'habitation, d'achat, de travail, de formation, de loisirs et de jeux (transport sur de courtes distances),
- de contribuer à accroître régulièrement la part de la population qui se déplace activement, avec l'effet positif que cette activité peut avoir sur la santé publique.

4 CONDITIONS CADRES

4.1 Principes d'élaboration

4.1.1 Par le biais d'une coopération entre les offices, il convient de garantir que les points de vue et intérêts énoncés ci-dessus soient pris en considération suffisamment tôt dans l'élaboration du plan directeur.

4.1.2 En liaison avec des partenaires externes à l'intérieur et à l'extérieur de l'administration fédérale, il convient de rechercher des solutions viables, de faire ressortir les éventuels conflits d'objectifs et de justifier les choix opérés.

30 **4.2 Délimitations et connexions**

S'agissant de la répartition des tâches et de la collaboration avec les cantons, les agglomérations et les communes, les constats du projet «Nouvelle péréquation financière» doivent être pris en considération et il convient de proposer des structures décisionnelles adaptées à chaque niveau.

Le plan directeur n'a pas à traiter de l'encouragement des formes mixtes, telles que vélos électriques et autres, motivé par la politique énergétique. En revanche, il doit mettre en lumière les aspects juridiques de la coexistence de ces formes de mobilité avec la locomotion douce.

La modification recherchée des besoins de mobilité en direction d'une mobilité durable présente des interactions avec le développement territorial. Dans le domaine de la politique globale des transports et de l'aménagement du territoire, il convient donc de procéder également à une délimitation des travaux: la coordination de tous les modes de transport ou par exemple la création de nouvelles structures spatiales provoquant moins de trafic individuel motorisé, ne sont pas au centre des travaux. A la rigueur, des indications peuvent être données à cet effet.

Le renforcement de la sécurité routière, notamment pour les usagers les plus vulnérables de la route, est une des revendications les plus importantes de l'encouragement de la locomotion douce. Pour l'ensemble de l'espace routier public, cet aspect doit cependant être traité dans le cadre du mandat «Elaboration des fondements d'une politique de sécurité routière de la Confédération», qui proposera les mesures correspondantes. Les questions de sécurité routière ne font donc fondamentalement pas l'objet du présent mandat. En revanche, celui-ci devra étudier les aspects spécifiques relatifs à la sécurité de la locomotion douce, qui ne sont pas traités par le rapport sur la sécurité routière ou ne le sont que marginalement (par exemple tourisme pédestre et pratique du VTT).

5 TRAVAUX ULTERIEURS A ENTREPRENDRE A L'ISSUE DU PROJET

A l'issue de l'élaboration du plan directeur (première phase), les mesures approuvées doivent être mises en œuvre progressivement, à partir du printemps 2002, en fonction des ressources supplémentaires disponibles en matière de personnel et de finances.

Dans la deuxième phase des travaux visant à encourager la locomotion douce, tous les partenaires impliqués dans ce domaine doivent être davantage intégrés. Cette phase inclut donc quatre volets:

1. Mise en œuvre des mesures conformément au plan directeur,

2. Large consultation relative au plan directeur visant à encourager la locomotion douce,
3. Etude approfondie des mesures qui ne sont pas encore prêtes à la mise en œuvre, et
4. Modifications juridiques jusqu'au niveau de compétence du Conseil fédéral.

Dans la troisième phase, les dispositions légales requises par le plan directeur doivent être préparées et soumises aux organes compétents pour délibération et décision.

6 CALENDRIER

Rapport intermédiaire	Décembre 2001
Achèvement du projet de plan directeur (phase I)	Mars 2002 pour la présentation du projet de plan directeur départemental visant à encourager la locomotion douce
Mise en œuvre du plan directeur (phase II)	Selon les propositions du comité de projet à partir de juin 2002, ou selon la décision du chef du DETEC, notamment consultation des cantons, des institutions et des associations, etc.
Achèvement de la mise en œuvre du plan directeur (phase III)	Environ 10 ans après l'approbation du plan directeur

Certains projets partiels déjà prêts avant ces dates et destinés à encourager la locomotion douce doivent être réalisés de manière régulière et en fonction des ressources disponibles.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

Signé le 10 mai 2001

Moritz Leuenberger

Copie pour information :

ODT, OFSP, OFSPO, OFT, OFEN, OFS, OFEFP, AFF, SECO, S+T

1. Aménagement du territoire et planification

32 Principe directeur

Les bases de planification et les instruments de l'aménagement du territoire doivent contribuer à améliorer continuellement l'infrastructure et les services de la locomotion douce. On distingue entre les infrastructures communales/locales, cantonales/régionales et nationales. Chaque catégorie doit satisfaire à des exigences spécifiques.

Explications

Au quotidien, le choix d'un moyen de transport est déterminé dans une large mesure par la disposition spatiale des lieux de résidence, de travail, de loisirs et d'achats. Avec des instruments d'aménagement du territoire – plans directeurs cantonaux, régionaux et communaux ainsi que plans sectoriels ou conceptions de la Confédération – il y a lieu de soutenir un développement territorial et urbanistique qui renforce la locomotion douce en tant que partie intégrante du système global de transport des personnes. C'est la raison pour laquelle les activités ayant des effets sur l'organisation du territoire qui sont entreprises par les communes, les cantons et la Confédération doivent être adaptées et harmonisées les unes avec les autres en vue d'atteindre cet objectif.

En subdivisant les installations d'infrastructure et les services de locomotion douce en différentes catégories, il est possible de fixer les objectifs de manière échelonnée en vue d'accomplir des tâches techniques à tous les niveaux de l'État. Le cas échéant, des instructions spatiales concrètes peuvent également être données. Il est ainsi possible de planifier de manière globale les objectifs poursuivis, les ressources investies et les priorités fixées pour encourager la locomotion douce à l'intérieur du système global des transports. La prise en compte conséquente de la locomotion douce dans les activités de planification permet à l'espace public destiné à la mobilité de continuer à évoluer de manière cohérente et adaptée aux besoins existants. Dès lors, il est possible de créer des réseaux, des installations annexes et des aires de séjour attrayants et sûrs pour la locomotion douce au fur et à mesure des travaux de construction, d'entretien et de rénovation prévus dans l'espace routier.

Les bases de planification sous forme d'aides à l'exécution, de normes et d'instructions de la Confédération définissent, pour chaque échelon, les objectifs fonctionnels et les exigences qualitatives imposées par la locomotion douce aux espaces de mobilité et aires de séjour publics.

Mesures

- 1. Dans le cadre de la révision des plans directeurs cantonaux, la Confédération et les cantons examinent si ces planifications répondent aux objectifs et aux principes d'aménagement du territoire visant à encourager la locomotion douce.**
- 2. Il est créé une base juridique afin de permettre la planification dans le domaine de la locomotion douce au niveau des plans sectoriels ou des conceptions de la Confédération.**
- 3. En collaboration avec les cantons, les agglomérations et les organisations spécialisées, la Confédération élabore des aides à l'exécution et des normes pour la planification de réseaux de chemins, d'installations annexes et d'aires de séjour de la locomotion douce qui soient attrayants et sûrs.**

Plan sectoriel des routes

Le plan sectoriel des routes présente la situation actuelle, les objectifs et les conditions conceptuelles applicables à la politique suisse des transports routiers. Il définit ainsi un certain nombre de principes et de décisions dans les différents domaines touchant à la mobilité individuelle. Il définit également un nouveau réseau routier fédéral et fait l'analyse de son fonctionnement pour le terme de planification 2020. Ce plan sectoriel est établi en 2 phases :

- la première, qui contient les aspects conceptuels, sera mise en consultation en automne 2002;
- la seconde, qui contient les fiches de coordination (projets d'infrastructure), sera élaborée en 2003-2004

Dans la version qui sera mise en consultation en automne 2002, le plan sectoriel des routes n'intègre pas encore de principes ni de décisions dans le domaine de la locomotion douce. Dans sa version finale les principes et décisions définis sur la base de la version finale du plan directeur de la locomotion douce seront intégrés au plan sectoriel. Le plan sectoriel contient cependant différents principes qui ont des effets indirects sur le trafic non motorisé, il s'agit notamment

- de la poursuite d'une politique coordonnée des transports qui facilite en particulier le transfert des déplacements vers les modes non motorisés,
- de l'encouragement de solutions créant des conditions équivalentes pour toutes les formes de transport.

Tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des zones bâties, il convient de construire, d'exploiter, d'entretenir et de rénover pour la locomotion douce des réseaux de chemins, des installations annexes et des aires de séjour cohérents. A cet égard, il convient de garantir que l'ensemble de l'infrastructure de la LD reste attrayant et sûr à toute heure de la journée et en toute saison en fonction de la demande potentielle.

Explications

L'encouragement de la locomotion douce présuppose une infrastructure de qualité et une offre attrayante de correspondances vers d'autres moyens de transport. Fondamentalement, les conditions suivantes doivent être remplies pour mettre en place et développer les infrastructures de LD :

- Réseaux de chemins sans failles pour toutes les formes de LD.
- Niveau de qualité homogène correspondant à la catégorie considérée.
- Signalisation aisément compréhensible (cf. principe directeur 4).
- Architecture de l'infrastructure de LD agencée de manière à tenir compte de la situation locale (architecture des zones bâties et du paysage) dans l'instrumentalisation des zones bâties et du paysage.

En outre, les éléments suivants doivent être particulièrement pris en considération à l'intérieur des zones bâties pour développer l'infrastructure de LD :

- L'agencement de l'espace routier public doit être axé sur la sécurité routière et la qualité du séjour.
- Par un agencement approprié des installations de LD, il convient également de garantir l'accès des enfants, des personnes âgées ainsi que des personnes à mobilité restreinte. Sont réputés «à mobilité restreinte» les individus qui ne peuvent pas utiliser les services publics de mobilité ou ne peuvent le faire qu'au prix de grandes difficultés (personnes présentant un handicap physique ou psychique durable ou un handicap temporaire, par exemple jambe dans le plâtre, personnes âgées, personnes menant des voitures d'enfant ou portant des bagages lourds).
- Dans les villes et les agglomérations, le développement de l'infrastructure de LD doit être encouragé au profit d'un système global des transports cohérent (cf. principe directeur 3). A cet égard, il convient d'établir notamment des installations de LD conviviales qui permettent une correspondance directe, attrayante et sûre vers d'autres formes de mobilité.
- Il est nécessaire de disposer d'un nombre suffisant d'installations appropriées pour la «locomotion douce au repos» telles que parkings pour vélos et consignes pour bagages.

- 1. La Confédération fixe les principes et les exigences de planification posées en matière d'infrastructures de LD et édicte les bases légales correspondantes.**
- 2. La Confédération alloue aux cantons des contributions globales liées pour la construction, l'exploitation, l'entretien et la rénovation de l'infrastructure de LD.**
- 3. Si la Confédération ou les cantons sont obligés, pour tenir compte d'autres intérêts, de supprimer ou de modifier des installations d'infrastructure de LD, ils veillent à leur trouver un remplacement approprié et opportun répondant à des critères exemplaires.**
- 4. La Confédération ainsi que ses institutions et entreprises tiennent compte de manière exemplaire des préoccupations et des besoins de la LD dans la planification, la construction, l'exploitation, l'entretien et la rénovation de leurs propres installations (routes nationales, projets d'amélioration foncière, ouvrages militaires, aérodromes, immeubles de bureaux, etc.).**
- 5. Les installations de la Confédération ainsi que de ses institutions et entreprises sont examinées en vue de déterminer si elles se conforment aux exigences de la LD (par ex. parkings pour vélos, vestiaires et douches), et sont mises aux normes si elles présentent des insuffisances.**

3. Villes et agglomérations

36 Principe directeur

L'utilisation exhaustive du potentiel de la LD soutenue par un aménagement du territoire «vers l'intérieur» contribue considérablement à améliorer le déroulement du trafic dans les zones urbaines. Ce progrès tendant à un système global des transports efficace va de pair avec l'augmentation de la qualité de la vie et de l'emplacement ainsi qu'avec une compétitivité accrue des villes et des agglomérations.

Explications

La qualité de vie dans une agglomération, mais aussi l'attrait que celle-ci exerce sur les entreprises industrielles et le tertiaire sont dans une large mesure déterminés par sa capacité à résoudre le transport des personnes. C'est la raison pour laquelle des systèmes globaux efficaces de transports doivent être développés et améliorés dans les agglomérations.

Des interactions étroites existent entre structure des zones bâties, accessibilité et répartition modale (répartition de la demande de trafic entre les divers moyens de transport). A l'heure actuelle, la marche à pied présente un potentiel non utilisé d'environ 20% pour les distances inférieures à un kilomètre, et la circulation à bicyclette un potentiel non utilisé de près de 50% pour les distances inférieures à trois kilomètres (par rapport à la répartition modale). Il s'agit d'exploiter ces potentiels. C'est pourquoi la locomotion douce doit être encouragée dans le développement du territoire et des transports en fonction de son importance actuelle et future. Ses effets positifs profitent en particulier aux villes et aux agglomérations:

- Pour les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité restreinte, la locomotion douce, combinée aux transports publics, constitue souvent le seul accès à la mobilité.
- L'espace public – dont la rue constitue une partie importante – assume une fonction importante pour les contacts sociaux entre toutes les couches de la population.
- C'est notamment dans les villes et les agglomérations que la LD contribue à atteindre les objectifs en matière de salubrité de l'air, de protection contre le bruit et d'économie d'énergie.
- L'encouragement des déplacements à pied et à vélo pour les distances inférieures à trois kilomètres permet non seulement d'atteindre une mobilité efficace, mais aussi d'améliorer la santé de la population.
- La LD exige peu de place et peu d'infrastructures. Dans les villes et les agglomérations, les investissements en LD présentent donc un rapport coût-utilité favorable.

Mesures

- 1. La planification des transports dans les villes et agglomérations doit être assurée par des organismes responsables fonctionnels tenant compte de tous les modes de transports – TP, TIM et LD – ainsi que des aspects relatifs à l'aménagement du territoire et de la politique environnementale. Les besoins de mobilité doivent être satisfaits au mieux, sous une forme économiquement tolérable et macroéconomiquement efficace.**
- 2. Dans le cadre des programmes d'agglomération, la Confédération participe à la préparation et à la réalisation de tels systèmes globaux de transport. Elle n'apporte son soutien que lorsque les exigences de planification et d'exécution sont satisfaites au profit des TP, du TIM et de la LD et que leur connexion est durablement assurée.**
- 3. L'aide financière fédérale octroyée en faveur du trafic d'agglomération est liée aux exigences suivantes spécifiques à la locomotion douce:**
 - **des réseaux de chemins piétons et cyclables interconnectés, attrayants et sûrs;**
 - **des correspondances directes, sûres et attrayantes avec les TP et le TIM;**
 - **un nombre suffisant de parkings sûrs et attrayants pour les vélos;**
 - **un aménagement de l'espace public assurant à tous les groupes de la population un accès à la mobilité.**

Financement et coordination du trafic d'agglomération

En 2000, le DETEC a chargé un groupe d'experts dirigé par le Conseiller aux États Peter Bieri d'élaborer des propositions politiquement viables et réalisables visant à résoudre les problèmes de trafic dans les agglomérations. Fin mai 2002, le groupe a publié ses recommandations ainsi que le rapport explicatif en indiquant notamment ceci: «Dans les agglomérations surtout, seule l'approche combinée est prometteuse: des solutions au trafic n'y sont possibles que si l'on considère ensemble le rail, la route et la locomotion douce.»

A cet égard, la mesure la plus importante est un amendement constitutionnel qui permette de soutenir, à l'aide de recettes liées issues de l'impôt sur les huiles minérales, des investissements ferroviaires et routiers relevant du trafic d'agglomération. Cette modification figure dans le message du 14 novembre 2001 concernant la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT). A la requête du Conseil fédéral, une nouvelle lettre bis doit être ajoutée à l'article 86, alinéa 3, de la Constitution fédérale, avec le libellé suivant: «Mesures destinées à améliorer le déroulement du trafic dans les villes et les agglomérations urbaines».

Le groupe d'experts propose en outre que la Confédération octroie des contributions au trafic d'agglomération par le biais du financement de programmes. Dans ce contexte, les agglomérations doivent assumer la responsabilité de leur trafic et élaborer, en la matière, des programmes qui prennent en compte tous les modes de transport – TP, TIM et LD – ainsi que les aspects relatifs à l'aménagement du territoire et à la politique environnementale. La Confédération prévoit de calculer le montant de ses subventions en fonction de ces mêmes programmes. C'est dans ce sens qu'elle devrait cofinancer explicitement l'encouragement de la locomotion douce dans les villes et les agglomérations.

4. Systèmes d'orientation et d'information

38 Principe directeur

Sur la base de la législation sur la circulation routière, un système uniforme d'orientation et d'information couvrant toute la Suisse est créé pour encourager la locomotion douce. Il s'appuie sur un concept global et inclut toutes les formes de la locomotion douce. Si nécessaire, la signalisation à concevoir tiendra compte des systèmes de signalisation analogues.

Explications

Un système uniforme d'orientation et d'information pour toute la Suisse contribue largement à encourager la locomotion douce. Sa mise en œuvre se fait à l'intérieur et à l'extérieur des zones bâties sous la forme de panneaux indicateurs, de marquages au sol, de panneaux d'information, etc. Il vise à rendre toute l'offre de LD accessible à la population ainsi qu'à la branche du tourisme et des loisirs (pour les systèmes d'information numériques, voir le principe directeur 10):

- Une signalisation mise en place et entretenue de manière professionnelle entraîne une amélioration considérable de la qualité de l'offre de LD tant à l'intérieur et à l'extérieur des zones bâties.
- Un système national d'orientation et d'information peut simplifier la constitution d'une image de marque viable pour la LD. Cela permet d'épuiser pleinement le potentiel de celle-ci sur le marché – surtout, mais pas seulement dans le domaine du tourisme et des loisirs.
- L'uniformité des systèmes d'orientation et d'information améliore les possibilités de se repérer. Cela renforce la sécurité des usagers, surtout dans les situations confuses.
- La transmission de connaissances et de valeurs permet d'influer sur le choix des moyens de transport. Chacun sait d'emblée à quoi s'attendre en utilisant des voies ou des aires de séjour signalisées. Citons à titre d'exemples les itinéraires pour les patins à roulettes, les sentiers de randonnée en montagne, à vélo ou à VTT, les parkings couverts pour vélos. La réticence à les emprunter peut ainsi être diminuée. Les systèmes d'orientation et d'information pour la LD agissent à plus d'un titre dans ce sens: ils sont une publicité permanente pour l'offre de LD, ils servent de caractéristique d'identification et contribuent à une meilleure image de marque des usagers de la LD.
- Les systèmes d'orientation et d'information font découvrir des connexions peu connues ou mal perçues entre les réseaux de chemins, surtout en liaison avec les TP ou le TIM. La LD est à cet égard un élément central des chaînes de transport intermodales au sein d'un système optimisé de transport des personnes.

Mesures

- 1. En liaison avec les cantons et les organisations spécialisées, la Confédération élabore un concept pour un système d'orientation et d'information incluant toutes les formes de LD. Des signalisations connexes (par exemple celles du secteur hôtelier, des bans de chasse, des sentiers équestres, des chemins de randonnée pédestre hivernale, des réseaux de pistes de ski de fond, etc.) doivent être pris en considération à cet égard. Elle réalise ce concept au niveau législatif approprié (ordonnance sur la signalisation routière, loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, etc.).**
- 2. En liaison avec les organes intéressés, la Confédération élabore sur la nouvelle base juridique des normes techniques correspondantes (VSS SN) ainsi que les aides à l'exécution requises le cas échéant.**
- 3. Les cantons sont responsables de la mise en œuvre des nouvelles prescriptions juridiques et des normes. La Confédération les aide dans cette tâche dès lors que les exigences de conception et de planification sont respectées dans le sens d'une signalisation nationale. Dans le cadre des investissements d'incitation, elle les soutient par exemple en mettant du matériel de signalisation à leur disposition.**

Les installations de LD assurent un sentiment de sécurité subjectif élevé (actes de violence et agressions contre les usagers de la LD).

Conformément aux principes de la VISION ZERO, il n’y a plus de morts ni de blessés graves parmi les usagers de la locomotion douce. Dans ce sens, le système de la circulation routière est conçu de manière à être tolérant à l’égard des erreurs de comportement humaines inévitables.

Les infrastructures de LD en dehors du champ d’application de la loi sur la circulation routière (par ex. sentiers pédestres ou aires de séjour pour la LD) sont planifiées, construites, exploitées, entretenues et renouvelées selon des exigences élevées en matière de technique de sécurité. En outre, des systèmes d’orientation et d’information appropriés doivent attirer l’attention des usagers de ces installations sur les dangers potentiels.

Une infrastructure garantissant la sécurité est une condition préalable indispensable à l’encouragement de la LD. Des infrastructures peu sûres ou ressenties comme telles ne sont pas ou que partiellement utilisées par les usagers de la LD. Cela vaut tant pour le sentiment subjectif de sécurité (actes de violence et autres agressions) que pour la sécurité routière objective.

Les mesures visant en premier lieu à accroître la sécurité routière des usagers de la LD ne font pas l’objet du présent plan directeur. Elles seront poursuivies dans le cadre de la nouvelle politique de sécurité routière, fondée sur la philosophie de VISION ZERO et partant de la constatation que l’être humain commet des erreurs, y compris dans la circulation routière. Par conséquent, le système de la circulation routière doit s’adapter autant que possible aux capacités de l’être humain – en particulier aussi des personnes âgées, des enfants et des personnes à mobilité restreinte. Il faut donc créer des conditions pour compenser, dans toute la mesure du possible, les erreurs de comportement commises par les usagers, motorisés ou non, de la route. Cependant, les mesures visant à accroître la sécurité ne doivent pas provoquer de restrictions ni d’entraves à la LD (par ex. passages inférieurs ou souterrain, détours dus à l’élimination de passages pour piétons, etc.).

Il n’est ni possible, ni souhaitable d’aménager et d’exploiter selon les principes de la VISION ZERO les infrastructures de LD situées en dehors de l’espace routier public (par ex. sentiers pédestres, itinéraires pour VTT). A la base, chacun doit les utiliser sous sa propre responsabilité. Leur valeur de détente serait souvent trop fortement restreinte par les constructions d’infrastructure requises pour les rendre encore plus sûres. En outre, la réalisation d’un tel niveau de sécurité ne serait ni efficace, ni macroéconomiquement supportable. Néanmoins, même pour ces infrastructures, il convient d’appliquer des normes techniques uniformes et de mettre en place des systèmes d’orientation et d’information adéquats et modernes, offrant à tous les usagers une sécurité appropriée.

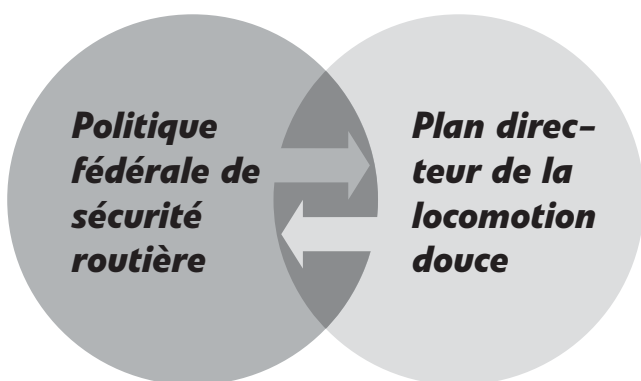
Mesures

- 1. Le sentiment de sécurité et le bien-être dans l'espace public deviennent une tâche centrale de l'aménagement du territoire et de la planification d'urbanisme. La Confédération prépare des trains de mesures en conséquence et les examine à l'aide de projets pilotes et de projets de démonstration. Les résultats doivent être utilisés pour d'éventuelles améliorations sur le plan juridique et technique. Sur cette base, la Confédération élabore des aides à l'exécution pour les cantons et les communes.**
- 2. La Confédération élabore des normes techniques pour un agencement des infrastructures de LD optimisé sur le plan de la sécurité en dehors de l'espace routier, une réglementation de la responsabilité des pouvoirs publics envers ces installations ainsi qu'un système d'orientation et d'information (cf. principe directeur 4) en vue d'accroître la sécurité des usagers de la LD.**
- 3. Avec le concours des cantons et des milieux intéressés, la Confédération formule une nouvelle politique de sécurité routière dans le cadre du projet Politique fédérale de sécurité routière. La mise en œuvre et le financement de ce dernier se font en dehors du programme d'incitation du présent plan directeur (voir principe directeur 13).**

Politique fédérale de sécurité routière

En liaison avec les cantons et les milieux intéressés, la Confédération formule une nouvelle politique de la sécurité routière selon les principes de la VISION ZERO. Dans le cadre du projet Politique fédérale de sécurité routière, elle élabore les mesures requises pour accroître la sécurité routière. Ainsi, le but est que le nombre des blessés graves et des tués sur les routes diminue systématiquement, au point d'être ramené à zéro, conformément de cette vision. Cet objectif s'inscrit évidemment dans le droit fil des efforts déployés pour promouvoir la locomotion douce. Il s'agit en premier lieu de réduire de manière draconienne le taux d'accidents des usagers de ces modes de transport et de réaménager les endroits particulièrement dangereux, ce à l'intérieur et à l'extérieur des localités, sur les chemins et les sentiers pédestres aussi bien que sur les pistes cyclables. La sécurité de ces personnes peut notamment être accrue dans le cadre de la Politique fédérale de sécurité routière par les mesures suivantes:

- Réaménagement des zones à forte accumulation d'accidents,
- Sécurisation des traversées pour piétons,
- Sécurisation des traversées et des tourne-à-gauche pour les deux-roues légers,
- Mesures visant à améliorer les trajets scolaires,
- Formation à la mobilité et éducation à la sécurité à tous les niveaux de scolarité,
- Campagne pour le port du casque à vélo; port obligatoire.



6. Mobilité combinée

42 Principe directeur

L'association optimale des infrastructures de la locomotion douce avec celles des moyens de transport publics et privés permet à tous une correspondance directe, attrayante et sûre entre un mode de transport et un autre (trafic multimodal).

Explications

La locomotion douce, surtout les déplacements à pied, représente pour une grande partie de la population l'accès numéro un à la mobilité, et le seul possible en combinaison avec les transports publics. De ce fait, il convient d'améliorer les éléments centraux pour la constitution de chaînes de transport modulaires pouvant être librement choisies:

- La création de possibilités directes, attrayantes et sûres de correspondance aux interfaces entre les divers moyens de transport (arrêts, gares, centres de mobilité, etc.). Cela inclut des installations pour la locomotion douce au repos qui soient protégées contre le vol et couvertes contre les intempéries (parkings pour vélos et consignes de bagages, places assises, etc.).
- La création de possibilités de transport simples et attrayantes pour les vélos, les voitures d'enfants et les bagages dans les transports publics.
- L'élaboration de possibilités d'accès conviviales à des informations interactives sur la mobilité (avant et pendant le voyage) telles que horaires, indications sur les divers réseaux de LD, équipements de bike&ride et de park&ride, rapports sur l'état des routes et les situations les plus actuelles dans les moyens de transports publics (cf. principe directeur 10).

Mesures

- 1. La Confédération fixe les bases générales à caractère contraignant pour toute la Suisse en matière de planification, de construction, d'exploitation, d'entretien et de rénovation d'installations destinées à la mobilité combinée. Au besoin, elle élabore des aides à l'exécution avec le concours des milieux intéressés.**
- 2. La Confédération et les cantons veillent à ce que les intérêts de la mobilité combinée soient pris en compte dans les commandes des prestations des transports publics et les conventions de prestation pour les infrastructures des TP. Cela inclut par exemple les équipements pour la locomotion douce au repos ou les possibilités d'emmener les vélos et les voitures d'enfants.**

Programme SuisseEnergie

SuisseEnergie contribue à accroître l'efficacité énergétique de la mobilité et à réduire les émissions de CO₂ dues au trafic. Ce programme comprend des mesures telles que l'amélioration des véhicules et du comportement des conducteurs ainsi que l'encouragement de la mobilité combinée. Sa partie «Mobilité» a pour but d'augmenter la part des transports publics et de la locomotion douce à l'ensemble des déplacements. A cette fin, elle concentre ses efforts sur des liaisons efficaces entre les modes de transport et sur un enchaînement attrayant entre eux. SuisseEnergie met l'accent sur les points suivants en matière de locomotion douce:

- Mobilité liée aux loisirs (par exemple trafic sportif durable, tourisme doux),
- Liaisons et enchaînement des modes de transport (par exemple centrales de mobilité, stations de vélos),
- Communication et information (par exemple radio mobilité, www.mobilservice.ch),
- Projets modèles (par exemple canton: TI, ville: Berthoud, quartier: Gundeldingerfeld, Bâle),
- Label «Cité de l'énergie» comprenant des conseils en matière de mobilité pour les communes,
- Gestion de la mobilité dans les entreprises et les communes.

7. Éducation et relations publiques

44 Principe directeur

Une information et des conseils opportuns et continus donnés au public sur l'importance, les possibilités et les exigences de la locomotion douce contribuent à encourager cette dernière. L'intense échange d'informations sur le plan national et international ainsi que la formation et le perfectionnement pratiques à tous les niveaux d'éducation garantissent sur l'ensemble du territoire les connaissances techniques requises pour réaliser les mesures d'encouragement de la LD et de renforcement de la sécurité routière.

Explications

Les connaissances techniques détenues par les autorités et les particuliers améliorent la compréhension des contextes globaux en matière de politique, de technique et de planification des transports. Ce n'est qu'ainsi que le développement du réseau des routes et des chemins ainsi que des aires de séjour est possible dans le sens d'une infrastructure et de services de LD attrayants et sûrs. L'information, la formation et le perfectionnement jouent donc un rôle central dans l'encouragement à long terme de la locomotion douce.

Pour exploiter le potentiel de la locomotion douce, il faut radicalement modifier le comportement en matière de mobilité. C'est pourquoi l'image de marque de la LD, sa valeur et l'importance qui lui est accordée au quotidien et dans les loisirs doivent être renforcés. La transmission d'informations correspondantes et l'indication de l'utilité concrète de l'encouragement et de l'utilisation de la LD revêtent à cet égard une importance capitale.

Mesures

- 1. En liaison avec les cantons et les organisations spécialisées, la Confédération intensifie les relations publiques dans le but de diffuser sur tout le territoire les informations essentielles concernant la locomotion douce. L'accent porte essentiellement sur les conférences spécialisées, les congrès, les expositions, les brochures d'information, les remises de prix pour des mesures exemplaires d'encouragement à la LD, etc.**
- 2. Par le biais d'aides à l'exécution et de conseils, la Confédération garantit que l'ensemble des cantons, des agglomérations, des villes et des communes puissent s'acquitter correctement de leurs tâches en matière de LD, et selon l'état actuel de la technique.**
- 3. En liaison avec les cantons, la Confédération renforce et institutionnalise les offres dans le domaine de la formation et du perfectionnement sur le sujet de la locomotion douce, en particulier par:**
 - **des orientations interdisciplinaires d'approfondissement dans les hautes écoles spécialisées et les universités;**
 - **des moyens pédagogiques relatifs à la mobilité mettant l'accent sur la locomotion douce.**

8. Recherche et développement – installations pilotes et installations de démonstration

La recherche et le développement ainsi que la mise en place d'installations pilotes et d'installations de démonstration dans le domaine de la locomotion douce et des chaînes de transport multimodales sont intensifiés. La Suisse accroît les activités au plan national et international en matière de...

...recherche et développement dans les domaines de l'infrastructure, des effets macroéconomiques, de l'évaluation de l'encouragement de la LD, de la sécurité objective et du sentiment subjectif de sécurité, des règles de circulation, des services pour les questions d'éducation et d'information ainsi que du perfectionnement des normes techniques;

...installations pilotes et installations de démonstration en tant qu'instruments d'information efficaces auprès du public et pour l'acquisition d'expériences pratiques servant de base au développement du droit, de la technique et de la culture des transports.

Explications

Une activité ciblée de recherche et développement influe fortement sur l'efficacité de l'encouragement de la LD. C'est pourquoi les répercussions positives de ce dernier doivent être étudiées de manière plus approfondie dans leurs dimensions sociales, économiques et écologiques. Les résultats visés doivent être mis en œuvre par des partenariats adaptés à chaque cas d'espèce. Pour ce faire, il s'agit aussi de suivre activement les connexions et les évolutions internationales et d'y participer là où une mise en œuvre semble prometteuse dans la pratique. Un besoin de connaissances techniques accrues se manifeste en particulier dans les domaines d'action suivants:

- Optimisation technique et juridique de l'infrastructure et des règles de circulation par rapport aux besoins de la locomotion douce ainsi que de la connexion entre la LD, les TP et le TIM.
- Recherche sur la locomotion douce au quotidien portant sur des faits sociaux, psychologiques, économiques et historiques (pour compléter les connaissances).
- Étude du marché des loisirs, puisque les motifs et les besoins de l'exercice de la locomotion douce axée sur les loisirs ont fortement évolué.
- Amélioration de la sécurité routière technique des vélos et des engins assimilés à des véhicules tels que patins à roulettes, trottinettes, vélos pour enfants, etc.
- Nouvelle élaboration des instruments servant à évaluer les mesures d'encouragement (cf. principe directeur 9).
- Perfectionnement des systèmes d'information interactifs afin d'assurer à tous un accès moderne à des informations actuelles sur la LD (cf. principe directeur 10).

Mesures

- 1. La Confédération s'assure que le besoin en recherche et développement (R&D) sur la locomotion douce soit couvert de manière exhaustive et permanente. Pour ce faire, elle tient compte des évolutions sur les plans national et international. Elle travaille en étroite collaboration avec des partenaires du secteur privé ainsi que des institutions et organisations nationales.**
- 2. En liaison avec les cantons, les agglomérations, les villes, les communes et l'économie, la Confédération réalise des installations pilotes et des installations de démonstration (P&D). Elle veille à ce que les autorités compétentes et l'économie soient continuellement informées des nouvelles découvertes et reçoivent des conseils pour leur mise en œuvre. Il faut garantir l'utilisation efficace des ressources de R&D en faisant en sorte que les expériences pratiques des installations P&D donnent l'orientation des activités futures de R&D dans le domaine de la LD.**

9. Statistiques et évaluation

48

Principe directeur

Les statistiques sur la locomotion douce doivent être intégrées comme partie équivalente dans les statistiques officielles des transports. La Confédération recueille régulièrement les données pertinentes sur toutes les formes de LD. Leur saisie quantitative et qualitative sert à la planification et à l'évaluation des mesures d'encouragement. La locomotion douce est prise en compte dans toutes les statistiques fédérales connexes.

Explications

Des données appropriées du point de vue de la quantité comme de la qualité constituent la base de l'évaluation et de la mise en œuvre des mesures d'encouragement. La part de la LD au total des transports de personnes et son importance pour le trafic intermodal ont été massivement sous-estimées jusqu'à la communication des derniers chiffres de mobilité lors du microrecensement de l'an 2000. C'est pourquoi la statistique relative à la LD doit être complétée dans le sens suivant:

- Définition précise des diverses formes de locomotion douce;
- Saisie séparée de chaque forme de LD;
- Pas de fixation d'une limite d'âge inférieure pour la saisie de la mobilité;
- Relevé de l'offre quantitative et qualitative de LD pour compléter les données relatives au comportement en matière de demande de transport; il convient de saisir en particulier la longueur et la qualité du réseau, les installations pour la LD au repos, etc.;
- Comptages périodiques dans chaque forme de LD;
- Relevé de la proportion de LD dans les chaînes de transport ou dans le trafic intermodal.

Mesures

- 1. Les indications sur le comportement en matière de transport (microrecensements 2000 et suivants) sont dépouillées spécifiquement sous l'angle de la locomotion douce et vérifiées quant aux besoins d'une statistique sur la LD.**
- 2. La locomotion douce est intégrée dans la statistique nationale (Office fédéral de la statistique [OFS]). En liaison avec les cantons et les organisations spécialisées, la Confédération élabore un concept pour une statistique de la LD.**
- 3. Ce concept est mis en œuvre par la Confédération et intégré aux relevés statistiques existants, de façon à garantir la saisie régulière des données pertinentes sur la LD.**
- 4. En liaison avec les cantons et les associations spécialisées, la Confédération élabore un concept pour l'évaluation régulière des mesures prises pour encourager la LD.**
- 5. Les données statistiquement pertinentes concernant la locomotion douce sont communiquées périodiquement dans des publications spéciales destinées au grand public. Ces dernières font ressortir les aspects positifs et négatifs de la LD, par exemple**
 - comparaisons avec d'autres types de transport,
 - accidents, fréquence des accidents, prévention des accidents,
 - répercussions sur la consommation d'énergie et sur l'environnement,
 - valeur pour la santé de la population,
 - importance pour le tourisme,
 - coût et utilité macroéconomiques,
 - évaluation de l'encouragement de la LD par l'État.

Microrecensement sur le comportement de la population en matière de transports

Depuis 1974, un sondage (microrecensement) est réalisé tous les cinq ans sur le comportement de la population suisse en matière de transports. En 2000, 27'918 ménages ou 29'407 personnes ont été interrogés par téléphone sur les points suivants: possession de véhicules, de permis de conduire et d'abonnements; déplacements journaliers (nombres de trajets, temps utilisé, distances); motifs des déplacements et choix des moyens de transport; voyages impliquant des nuitées et des vols; attitude face à la politique suisse des transports. Les réponses recueillies donnent une image détaillée du transport des personnes en Suisse. Elles servent de bases statistiques pour préparer les mesures politiques et en contrôler l'efficacité, mais aussi de données pour des analyses approfondies de l'évolution du trafic.

Les résultats du microrecensement sur le comportement en matière de transport fournissent actuellement les seules indications qui couvrent toute la Suisse en matière de locomotion douce. Les données recensées permettent de tirer des conclusions précises sur les trajets effectués à pied ou à vélo. Le prochain microrecensement est prévu en 2005.

10. Système d'information sur la mobilité en Suisse

L'ensemble des informations spatiales relatives à la locomotion douce doit être intégré dans un système national uniforme d'information géographique. Par le biais d'une coopération généralisée entre la Confédération, les cantons, les agglomérations et les tiers, on s'assure que toutes les informations géographiques pertinentes pour la LD sont connectées dans un standard généralement reconnu. Les résultats font partie d'un «système d'information sur la mobilité en Suisse» et sont mis durablement à disposition en tant que service public.

Dans le sens de la stratégie du Conseil fédéral pour une société de l'information en Suisse, il s'agit d'exploiter les atouts nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) en faveur de l'encouragement de la locomotion douce. La centralisation nationale des informations géographiques sur la LD a des effets de synergie considérables pour sa promotion. Il est ainsi possible de créer des conditions favorables au dégagement de plus-values macroéconomiques. Pour y parvenir, il faut mettre en réseau sans restriction toutes les informations géographiques directement ou indirectement liées à la LD. Cette démarche permet non seulement aux pouvoirs publics d'en améliorer l'exécution, mais encore à l'économie privée de tenir compte des besoins de la clientèle pour préparer des produits LD attrayants.

Pour ces raisons, un système interactif de renseignements de haute qualité sur la mobilité doit être mis en place pour la locomotion douce. Il contient au minimum les informations géographiques sur les réseaux de chemins de LD nationaux, cantonaux/régionaux et éventuellement communaux, ainsi que sur les voies de communication historiques. En outre, il donne des indications supplémentaires telles que la viabilité des sentiers pédestres, les dangers encourus sur ces derniers et sur les pistes cyclables suite à des événements naturels, les horaires des transports publics, les installations de P&R et de B&R, la location de voitures et de vélos, etc.

Les données géographiques sur la LD mises en réseau entraînent des plus-values macroéconomiques parce qu'il est ainsi possible de mieux assumer l'encouragement de la LD à tous les niveaux de l'État en matière de qualité et d'efficacité. Cette façon de faire vise notamment les buts suivants:

- Centralisation nationale des informations géoréférenciées et uniformisation des données des réseaux de LD comprenant les catégories nationale, cantonale/régionale et éventuellement communale/locale;
- Planification, construction, exploitation, entretien et rénovation uniformes des infrastructures de la locomotion douce, par exemple dans les domaines de la planification des réseaux de chemins et de la réalisation de la signalisation;
- Prise en compte simple, à temps, des besoins de la LD dans tous les projets ayant une incidence sur le territoire, tels que améliorations foncières, constructions ferroviaires et routières, extension des TP, planification des zones bâties, etc.;
- Utilisation ciblée des ressources financières du secteur public et évaluation appropriée de l'action de l'État.

- Informations géographiques sur la LD pouvant en outre servir à des offres touristiques ainsi qu'à d'autres prestations de l'économie privée, ce qui crée de nouvelles plus-values. Il est possible d'ouvrir des marchés autour de la LD, ce qui entraîne à son tour des innovations et des investissements créateurs d'emplois.

La mise en œuvre du système d'information sur la mobilité en Suisse – partie Encouragement de la LD – s'inspire des principes suivants:

- Tous les individus bénéficient du même accès aux informations sur la LD, indépendamment du lieu et de l'heure ainsi qu'à tous les niveaux. L'utilisation des informations est gratuite ou possible à des prix abordables.
 - Le libre accès des informations géographiques de la LD garanti à l'économie encourage une concurrence loyale (en particulier des secteurs des loisirs et du tourisme ainsi que de la planification et de la construction).
 - Des conditions cadres fiables pour l'utilisation des informations géographiques de la LD créent l'acceptation et la confiance auprès des clients finaux et de l'économie.
 - Les informations géographiques de la LD sont diffusées non seulement sous forme numérique, mais aussi par les canaux de communication traditionnels (par exemple plans de villes, cartes d'excursions, livres consacrés à l'offre de LD, etc.).
- 1. En étroite collaboration avec les cantons, les agglomérations, les villes et les communes, la Confédération élabore une conception pour la collecte et la mise à jour des informations géographiques pertinentes pour la LD. Elle fixe les exigences relatives à une saisie et à une description normalisées de ces données de telle façon qu'elles puissent être utilisées durablement et dans d'autres contextes en tant qu'élément de l'infrastructure nationale des données géographiques de Suisse (INDG-CH).**
 - 2. Cette conception est mise en œuvre par étapes sous forme de partenariats, à l'intérieur du secteur public et avec des particuliers. La Confédération doit veiller à garantir la qualité et l'homogénéité des données intégrées de la LD. Avec le concours de tous ses partenaires, elle assure en outre une mise à jour et un développement judicieux des informations géographiques de la LD (Data Warehousing).**
 - 3. De concert avec la Confédération, les divers auteurs des informations géographiques (appelés maîtres des données, tels que cantons, villes, communes ou organisations spécialisées) veillent à une promotion continue des informations disponibles sur la LD.**
 - 4. La Confédération établit et exploite un service public de base couvrant tout le territoire, qui permet à tous un accès simple aux informations géographiques de la LD. Ces prestations incluent notamment la connexion de la LD aux offres des TP et du TIM.**

11. Collaboration et compétences

Le secteur public crée des conditions cadres favorables à l'encouragement efficace de la locomotion douce. A cette fin, des formes macroéconomiquement utiles de collaboration doivent être réalisées aux niveaux public-public et public-privé.

Explications

Pour réussir à encourager l'offre de base de la LD dans toute la Suisse, il faut en partie compléter ou créer les conditions cadres et les compétences. A cet effet, l'attribution de ces dernières doit se faire selon le principe de subsidiarité. Il s'agit donc de s'assurer que les diverses tâches incombant à l'État en rapport avec l'encouragement de la LD sont attribuées aux niveaux qui sont le mieux à même de les résoudre. Pour le reste, il convient de veiller à ce que les partenariats d'exécution conclus avec des associations privées, souvent actives à titre bénévole, et déjà couronnés de succès aujourd'hui, puissent être poursuivis et développés.

La construction, l'exploitation, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure de la LD est et demeure une tâche des cantons, des villes, des communes et des agglomérations. Elles peuvent l'assumer en collaboration avec les organisations spécialisées. Celles-ci accomplissent un travail très précieux, souvent à titre bénévole, qu'il ne s'agit en aucun cas de remettre en cause. Au contraire, l'encouragement de la relève mérite une grande attention dans le cadre de la mise en œuvre du présent plan directeur. Afin de garantir l'offre de base de la LD, il est néanmoins nécessaire de compléter ou de créer le règlement des compétences, parce que...

Explications

...l'encouragement de la locomotion douce ne peut induire des effets de synergie et donc un gain macroéconomique optimal que si l'on applique une approche globale.

...la conception, la planification et la mise en œuvre des mesures exigent de nos jours un procédé de plus en plus professionnel (technologies et instruments nouveaux, modification de la demande d'activités de loisirs, etc.).

...la prestation ne peut être fournie de manière économique et conforme aux besoins que si les bénéficiaires coopèrent de façon optimale avec les décideurs et les payeurs.

Les conditions cadres institutionnelles de l'encouragement de la locomotion douce sont définies de manière déterminante par les questions suivantes, qui appellent une réponse politique:

- Quelles sont les prestations de LD que la Confédération est amenée à fournir ou à soutenir?
- Quelle part la Confédération doit-elle offrir elle-même?
- Quelles sont les prestations qu'elle doit fournir en collaboration avec d'autres niveaux de l'État ou avec des tiers?

Le présent projet de plan directeur et de catalogue de mesures indique dans quelle direction la Confédération peut et veut s'engager dans le domaine de l'encouragement de la locomotion douce. Cela implique l'impossibilité d'y aborder les nombreuses et importantes mesures qui, en la matière, relèvent de la compétence des cantons, des villes, des communes et des agglomérations ainsi que du secteur privé.

Mesures

1. La Confédération assume un rôle stratégique en matière d'encouragement de la LD et dans le sens de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches. Cette compétence inclut notamment:

- l'élaboration et l'adoption de directives, de normes et de standards techniques et relatives à la planification;
- le soutien et les conseils aux cantons, agglomérations, villes et communes pour l'exécution;
- des financements d'incitation;
- l'encouragement de programmes de LD négociés en partenariat;
- des contributions globales ou forfaitaires aux mesures d'encouragement de la LD cantonales ou prévues par les organismes responsables des agglomérations (cf. principe directeur 3).

2. Les cantons sont compétents pour la réalisation opérationnelle des tâches relevant de la locomotion douce. Les conditions institutionnelles et les ressources humaines nécessaires doivent être créées dans tous les cantons à un échelon équivalent. Par analogie au niveau fédéral, les cantons peuvent fournir les prestations de LD en partenariat avec l'économie et les organisations spécialisées.

3. La locomotion douce est un service public qui concerne les partenaires les plus divers. La Confédération crée les conditions cadres institutionnelles propres à garantir que ces prestations seront fournies efficacement. Sur la base des critères «desserte de base couvrant tout le territoire», «qualité» et «prix», des conventions doivent être négociées entre la Confédération, les cantons, les associations spécialisées et les tiers en vue des prestations spécifiques à fournir.

4. La Confédération établit une plate-forme nationale de LD pour la coordination ainsi que l'échange de connaissances et d'expériences. Les cantons, les agglomérations, les villes et les communes ainsi que les organisations spécialisées y sont représentés.

La Confédération apporte des contributions à la planification, à la construction, à l'exploitation, à l'entretien et à la rénovation des infrastructures de LD ainsi qu'à la fourniture de certains services de LD. A cet effet, elle utilise les recettes liées de l'impôt sur les huiles minérales.

Avec le présent plan directeur et sa mise en œuvre, la LD devient un élément à part entière de la desserte de base des transports, au même titre que les TP et le TIM. Un encouragement permanent de la locomotion douce présuppose cependant que le financement des mesures proposées repose sur une base stable. A cet effet, le plan directeur attribue un rôle stratégique à la Confédération. Cela va de pair avec le principe du cofinancement. Ainsi, l'encouragement de la locomotion douce répond aux principes de la nouvelle péréquation financière et de la répartition des tâches. Le plan directeur renforce la position de la Confédération et des cantons, puisque l'accomplissement des tâches est toujours confié aux niveaux de l'État qui sont le mieux à même de le faire (cf. principe directeur 11).

Pour le reste, l'encouragement de la LD par la Confédération se fait dans le cadre des principes supérieurs de la politique d'organisation du territoire, de la politique de la concurrence et de la politique financière et compte tenu des règles suivantes:

- Tous les services sont régis par le principe selon lequel les usagers sont appelés à en assumer les coûts. Là où les objectifs du service public l'exigent, il convient de définir les prestations à fournir par la collectivité et de décider de leur mode de financement. Un service public doit répondre aux principes suivants:
 - la desserte de base doit être disponible pour tous sur l'ensemble du territoire;
 - l'offre doit être durablement garantie à un niveau de qualité défini;
 - les prestations doivent être gratuites ou disponibles pour tous à un coût abordable.
- La mise en œuvre de mesures visant à accroître la sécurité routière et à relever les défis du trafic d'agglomération est étroitement liée aux mesures d'encouragement des déplacements à pied et à vélo. Le fractionnement des coûts entre les modes de transport que sont la LD, les TP et le TIM n'est cependant pas partout possible, ni d'ailleurs opportun. Dans ces cas, il convient de traiter la locomotion douce au sens du plan directeur comme une partie autonome du système global des transports. Par conséquent, des mesures spécifiques en faveur de la LD doivent être intégrées dès le début à ces programmes d'ensemble. Le financement doit être garanti dans la foulée.
- Les contributions fédérales prennent exclusivement la forme de subventions globales axées sur les programmes ou de contributions forfaitaires. A cet égard, la part fédérale globale pour la planification, la

construction, l'exploitation, l'entretien et la rénovation de l'infrastructure de la LD ne peut en règle générale pas dépasser 50%.

La locomotion douce – surtout les déplacements à pied – présente les caractéristiques d'un droit fondamental. Par conséquent, cette offre doit pouvoir être utilisée partout gratuitement. Des conflits et des atteintes qualitatives à la LD se manifestent souvent à cause des intérêts différents propres aux divers moyens de transport. Jusqu'ici, les besoins de la locomotion douce ont été trop peu pris en considération, d'où une baisse de leur attractivité et de leur sécurité. Conformément au principe du pollueur payeur, une partie des recettes liées de la circulation routière doit donc également être affectée au financement de la LD.

Les prestations élargies de la locomotion douce – par exemple la création de meilleures conditions pour la randonnée ou la pratique du vélo, les systèmes d'information, les parkings pour vélos et les services de correspondance avec les TP et le TIM, etc. – doivent être offertes gratuitement ou à des conditions tout aussi avantageuses. Ce n'est que de cette manière qu'il sera possible d'atteindre un effet d'encouragement optimal. Malgré tout, la Confédération doit vérifier si une taxe obligatoire sur les vélos et/ou une taxe volontaire comme par exemple un «passeport de randonnée» peut entrer en ligne de compte en tant que source de financement complémentaire.

Mesures

55

- 1. Le Conseil fédéral soumet au Parlement un arrêté fédéral (programme d'incitation, cf. principe directeur 13) sur l'encouragement de la locomotion douce.**
- 2. Dans le cadre des programmes d'agglomération, la Confédération accorde des aides financières pour le trafic d'agglomération pour autant qu'une gestion coordonnée des transports et du développement urbanistique soit assurée et que les exigences spécifiques de la LD au sens du plan directeur soient prises en considération (cf. principe directeur 3, villes et agglomérations).**
- 3. Lors de l'intégration du programme d'encouragement dans le droit ordinaire, les contributions fédérales destinées à encourager la LD seront revues compte tenu de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches. Les réglementations juridiques correspondantes seront soumises aux Parlement dans le cadre de la modification prévue de la loi du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre.**

13. Programme d'incitation

56 Principe directeur

Pour engager les mesures d'encouragement, la Confédération lance un programme pluriannuel d'incitation. Les éléments de ce dernier doivent satisfaire à trois exigences: nécessité d'agir importante et impérieuse, rapport coût-utilité avantageux et présence de mesures prêtes à être réalisées.

Explications

La mise en œuvre progressive et modulaire des mesures du plan directeur permet une «amélioration a posteriori» structurelle et une revalorisation de la locomotion douce. Toutefois, il y a actuellement important retard à rattraper. C'est pourquoi un programme d'incitation particulier doit viser à accélérer cette revalorisation en Suisse. Quelques mesures font déjà partie d'autres programmes (projet de politique de sécurité routière, aide financière fédérale destinées à améliorer le trafic d'agglomération, SuisseEnergie). Dans ce système, le programme d'incitation de la LD constitue le «faîte» coiffant tout l'encouragement de cette mobilité écologique. Au total, un montant de quelque 50 millions de francs doit être mis à disposition à cet effet. Sur une période de sept ans environ, des activités spécifiques doivent être engagées et réalisées dans divers domaines. Le programme d'incitation a pour fonction de poser des jalons visibles là où...

...une nécessité d'agir impérieuse et sensible est établie;

...le coût et l'utilité présentent un rapport favorable;

...il existe des projets et mesures concrets et prêts à être réalisés.

Mesures générales*	Contribution fédérales	Description/Remarques
Encouragement de la LD dans les agglomérations dans le cadre des programmes d'agglomération	Pas d'indication	Montant ouvert, financement par le biais des recettes liées de l'impôt sur les huiles minérales selon le programme «Financement et coordination du trafic d'agglomération»
Encouragement de la LD dans le cadre de SuisseEnergie	Pas d'indication	Selon le financement de programmes SuisseEnergie
Réaménagement des endroits à forte fréquence d'accidents; La Suisse à vélo	(Env. 30 millions)	Financement selon la clé de répartition applicable à l'utilisation des recettes liées de l'impôt sur les huiles minérales, en fonction des résultats et de la mise en œuvre de la Politique fédérale de sécurité routière
Mesures du plan directeur*	Contribution fédérales	Description/Remarques
Optimisation du réseau des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre (cf. principes directeurs 1 et 4)	16 millions	En particulier, planification et signalisation
Optimisation de La Suisse à vélo/en patins à roulettes (cf. principes directeurs 1 et 4)	8 millions	En particulier, planification et signalisation (sans le réaménagement des endroits à forte fréquence d'accidents, ces mesures étant couvertes par la Politique fédérale de sécurité routière, voir ci-dessus)
Mobilité combinée/stations pour vélos (cf. principe directeur 3)	17 millions	Important retard à combler également près des villes en dehors des agglomérations (zones rurales); à coordonner avec le programme EnergieSuisse et le programme d'agglomération
Mise en place d'un système national d'information sur la mobilité (cf. principe directeur 10)	8 millions	Dimensionnement réduit au strict nécessaire pour un exécution efficace de l'IVS, de la LCPR et de La Suisse à vélo à l'échelon de la Confédération, des cantons et des communes ainsi que des organisations spécialisées
Programm d'incitation TOTAL:	49 millions	

*Les mesures sont indiquées aux chapitres des principes directeurs respectifs.

Liste des abréviations

AFF	Administration fédérale des finances	OFEN	Office fédéral de l'énergie
B&R	Bike and ride	OFROU	Office fédéral des routes
bpa	Bureau suisse de prévention des accidents	OFS	Office fédéral de la statistique
CFF	Chemins de fer fédéraux	OFSP	Office fédéral de la santé publique
COSIG	Coordination de l'information géographique et des systèmes d'information géographique	OFSP0	Office fédéral du sport
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication	OFT	Office fédéral des transports
FSTP	Fédération suisse de tourisme pédestre	P&D	Installations pilotes et installations de démonstration
HPM	Human powered mobility	P&R	Park and ride
IVS	Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse	R&D	Recherche et développement
LCPR	Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre	S+T	Office fédéral de topographie
LCR	Loi fédérale du 19.12.1958 sur la circulation routière (RS 741.01)	seco	Secrétariat d'État à l'économie
LD	Locomotion douce	SIG	Système d'information géographique
NTIC	Nouvelles techniques de l'information et de la communication	SN	Norme Suisse
ODT	Office fédéral du développement territorial	TIM	Trafic individuel motorisé
OFEPF	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage	TP	Transports publics
		VSS	Association suisse des professionnels de la route et des transports

Qui a participé à l'élaboration du plan directeur

Mandant:

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)

Établi par:

Office fédéral des routes (OFROU)

Ont collaboré:

Office fédéral de l'énergie (OFE)

Office fédéral de la santé publique (OFSP)

Office fédéral du développement territorial (ODT)

Office fédéral du sport (OFSP)

Office fédéral de la statistique (OFS)

Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEP)

Office fédéral des transports (OFT)

Secrétariat d'État à l'économie (seco)

Ont par ailleurs contribué à l'élaboration du plan directeur:

représentant(e)s des cantons

bureau de prévention des accidents (bpa)

Procap (anciennement Association suisse des invalides ASI)

Rapports d'experts:

Les sept rapports d'experts rassemblent de manière exhaustive les mesures qui, de l'avis des diverses organisations spécialisées concernées, doivent être prises pour encourager la LD. Ces rapports d'experts ne coïncident pas nécessairement avec l'avis de la Confédération. Mais ils ont servi d'excellente mise à plat pour élaborer le plan directeur ainsi que le catalogue de mesures. Ces rapports d'experts peuvent être consultés en langue allemande à l'adresse Internet www.locomotion-douce.ch, où figurent également leurs résumés français.

Instance spécialisée	Rapport d'experts
Mobilité piétonne	LV-Leitbild: Expertenbericht Fussverkehr
Fédération suisse du tourisme pédestre FSTP	LV-Leitbild: Teilbereich Wandern
CI Vélo Suisse	Elemente einer Strategie des Bundes für den Veloverkehr
Fondation La Suisse à vélo	Elemente einer Strategie zur Förderung der Human Powered Mobility (HPM) und der kombinierten Mobilität, insbesondere für Schweiz-Mobil und Veloland Schweiz (Velowandern)
Institut géographique de l'Université de Berne, inventaire des voies de communication historiques de Suisse IVS	LV-Leitbild: Teilbereich Historische Verkehrswege
Office fédéral de la topographie (S+T), coordination de l'information géographique et des systèmes d'information géographique (COSIG)	LV-Leitbild: Expertenbericht Geografische Information und Geografisches Informationssystem für den LV (GI & GIS LV)
Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS): Groupe spécialisé des ingénieurs des villes et communes Office du génie civil de la ville de Berne	Elemente einer Strategie zur LV-Förderung aus Sicht der Agglomerationen, Kantone und Gemeinden

Impressum:

Conception et révision:
Bruckert/Wüthrich, Olten;
Velobüro Olten;
Aebi, Schlup & Partner AG,
Granges

Sources des illustrations:
Velobüro Olten: p. 2 toutes, p. 6/7 en haut à gauche, en haut à droite et en bas à gauche, p. 15, dos de la jaquette; Bildagentur AURA, Lucerne: p. 6/7 en bas au milieu et à droite, p. 20/21 et 24; ATE/Karen Cordes: page de titre à droite, p. 12; Markus Senn, Bienne: page de titre à gauche, p. 19 e p. 23; Bildagentur blue planet, Zurich: p. 14 (David P. Hall); Photofuture Tanner, Morat: p. 13; Modellstadt/Hans-Kaspar Schliesser, Herzogenbuchsee: p. 16; Photoservice-CFF: p. 17; CI Vélo CH/Kurt Egli, Winterthour: p. 18; Fédération suisse du tourisme pédestre (FSTP), Riehen: p. 22.

Commandes à adresser à:
OFROU
STRADOK
3003 Berne
Fax: 031 323 23 03
e-mail: stradok@astra.admin.ch

Le plan directeur peut également être commandé par voie électronique à www.locomotion-douce.ch



Office fédéral des routes (OFROU)

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication
3003 Berne
www.astra.admin.ch

