

Städtekonferenz Mobilität
Conférence des villes pour la mobilité
Conferenza delle città per la mobilità



Avoir le réflexe d'aller à pied
et de prendre son vélo



POSITIONS DE LA CONFÉRENCE DES VILLES POUR LA MOBILITÉ
LE TRAFIC PIÉTON ET CYCLISTE

Avec les transports publics, les trafics piéton et cycliste sont les piliers prioritaires d'un trafic des personnes efficient sur le plan de la surface et économe en énergie dans les villes suisses. Ces modes de déplacement contribuent à valoriser l'espace public tout en assurant la mobilité des personnes tributaires de la voiture et l'accessibilité des villes.

Les offres du trafic piéton, du trafic cycliste et des transports publics forment conjointement un excellent réseau. Compte tenu du fait que les prévisions font état d'une croissance supérieure à la moyenne pour les agglomérations centrales, mais que l'espace de circulation est limité, ces formes de mobilité sont appelées à gagner encore en importance au cours des années à venir.

La Conférence des villes pour la mobilité soutient les efforts de la Confédération et des cantons visant à créer des réseaux ininterrompus et sûrs pour le trafic piéton et cycliste. La promotion du trafic piéton et cycliste est également une contribution importante à la préservation du climat et à la santé de la population.

Par ailleurs...

- les engagements politiques tels que l'article Vélo de la Constitution au niveau fédéral et les stratégies vélo aux niveaux cantonal et communal,
- les mesures d'infrastructure en faveur du trafic cycliste à l'échelon cantonal et municipal telles que la séparation des voies cyclables ou des voies express vélo du reste de l'espace de circulation,
- les mesures d'infrastructures en faveur du trafic piéton à l'échelon cantonal et municipal, par exemple les trottoirs larges, les passages piétons sûrs, les places et les zones de rencontre,
- l'apparition de bicyclettes dont les conductrices et conducteurs bénéficient d'une assistance électrique ainsi que ce que l'on appelle les véhicules «tendance» comme la trottinette électrique et
- les nouvelles possibilités techniques permettant de constituer facilement des chaînes de transport à partir de différents moyens de transport

...nourrissent une dynamique qui a des répercussions tant sur la circulation piétonne que sur le trafic cycliste.

S'appuyant sur la «Charte pour une mobilité urbaine durable», la Conférence des villes pour la mobilité (CVM) formule des principes ayant pour but de contribuer à tirer parti de toutes les chances apportées par ces évolutions et de maîtriser les défis qui y sont liés – compte tenu de la difficulté de prévoir la diffusion sur le long terme des nouveaux appareils assimilables à des véhicules.

La CVM aspire à l'augmentation de la part des trafics piéton et cycliste dans l'ensemble de la mobilité dans les villes et les agglomérations, afin d'y assurer une haute qualité de vie et une offre de mobilité facilement accessible. Ces deux formes de mobilité urbaine doivent rester adaptées au quotidien et être attrayantes pour de larges couches de la population.

La CVM comprend par trafic piéton exclusivement le fait de se déplacer à pied.

Par trafic cycliste, elle entend un déplacement par bicyclette non motorisée ou à moteur électrique. Il convient à cet égard de prendre en compte la vitesse maximale atteinte par ces véhicules. Dans les zones spécifiquement réservées au trafic cycliste, celle-ci ne doit pas dépasser 30 km/h.

1. **Le trafic piéton** a principalement des avantages dans les centres-villes et centres de localités ainsi qu'à l'intérieur des quartiers caractérisés par une haute densité de population et du bâti. Dans ces endroits, il représente aussi une alternative aux transports publics et peut soulager ceux-ci aux heures de pointe.
2. **Le trafic cycliste** présente des atouts entre les centres-villes, les quartiers et les communes périphériques des agglomérations centrales. Il convient également aux déplacements dans les zones caractérisées par une faible densité de population et du bâti et peut alors remplacer les déplacements en voiture.
3. Notamment dans les zones densément bâties, le trafic piéton et cycliste peut, par un aménagement intéressant des voies, contribuer à **rendre les destinations proches**, par exemple pour les achats ou pour les loisirs, **plus attrayantes** que des destinations plus éloignées.
4. **Les réseaux** correspondant à ces deux modes de déplacement doivent être aménagés avec soin, et ce de manière à être aussi denses et conviviaux que les personnes des villes et des agglomérations aillent intuitivement – autrement dit qu'elles aient le réflexe de le faire – à pied ou en vélo dans les espaces adaptés au trafic piéton ou cycliste et s'y déplacent en toute sécurité. Cela a les implications suivantes:
 - a. Il est nécessaire de créer pour les piétonnes et piétons ainsi que pour les cyclistes des chemins et des voies visibles, facilement identifiables et sans obstacles.
 - b. Si le caractère intuitif n'est pas réalisé de façon immédiate, les chemins ou voies doivent être marqués ou signalés sans aucune ambiguïté. Il convient de créer, en ouvrant aux applis mobiles l'accès aux données correspondantes, une base qui aide à connaître ces offres.
 - c. Lors de la planification des voies cyclistes, il est nécessaire de prendre en compte le potentiel de distance des bicyclettes équipées de systèmes propulsion auxiliaires. Au sein des régions métropolitaines, les centres de grande, moyenne et petite taille sont souvent situés à environ 25 kilomètres les uns des autres et peuvent donc être joints à bicyclette.
 - d. Les chemins des piétonnes et piétons ainsi que des cyclistes doivent être autant que possible séparés des autres moyens de transport.
 - e. Là où la vitesse du trafic motorisé correspond à celle du trafic cycliste ou que son volume est faible, le trafic cycliste et le trafic motorisé peuvent être menés de front.
 - f. Aux endroits où l'espace disponible ne permet aucune autre solution ou que le volume du trafic piéton ou cycliste est si faible que cette forme de trafic mixte est envisageable, on pourra créer des zones de trafic mixte pour piétonnes et piétons et cyclistes.

5. Les infrastructures du trafic piéton et cycliste comprennent non seulement les chemins et les voies, mais aussi les **espaces de séjour** et les **places de stationnement**. Les espaces de séjour pour les piétonnes et piétons doivent être conçus pour être agréables, et les places de stationnement pour bicyclettes doivent être suffisamment nombreuses, de qualité adéquate et notamment aussi situées aux endroits centraux.
6. Les trafics piéton et cycliste, notamment les offres de bicyclettes location pouvant être considérées dans le contexte national comme des offres pour le premier et le dernier kilomètre, doivent être intégrés dans des applications de prestations de services de mobilité (**applis de «Mobility as a Service»**), donnant accès à des chaînes de transport attrayantes englobant diverses formes de mobilité. Justement si elles sont combinées, ces formes de mobilité peuvent exploiter leurs atouts et contribuer à une utilisation efficiente des surfaces en matière de circulation.
7. Pour **les véhicules «tendance»** comme la trottinette à assistance électrique, il faudra trouver d'une part des catégorisations adaptées aux véhicules et d'autre part des réglementations légales dans le domaine de la circulation routière. Ces véhicules ne devront pas circuler sur les surfaces dédiées au trafic piéton, et pour les voies cyclables et places de stationnement pour bicyclettes, il faudra définir des conditions d'utilisation précises. D'ici là, ces véhicules sont soumis à la même réglementation que les bicyclettes. Ces règles, qui visent à protéger les piétonnes et piétons en tant qu'acteurs les plus vulnérables de la circulation, devront être appliquées et bien communiquées à la population.
8. En ce qui concerne **la mise en œuvre de la disposition constitutionnelle** sur le trafic piéton et le trafic cycliste, la CVM attend de la part de la Confédération:
 - a. qu'elle détermine les conditions-cadres légales sur la circulation routière de sorte que les piétonnes et piétons ainsi que les cyclistes soient respectés en tant qu'acteurs à part entière de la circulation.
 - b. qu'elle crée en même temps que ces conditions-cadres les conditions nécessaires pour pouvoir réaliser des projets pilotes de manière simple et non bureaucratique. Ces projets sont de nature à montrer quelles solutions seraient également possibles en matière d'infrastructure au-delà des options habituelles.
 - c. qu'elle renforce son engagement financier dans le cadre des projets d'agglomération en faveur de la mobilité douce, afin d'accélérer la réalisation de voies piétonnes et cyclistes attrayantes, y compris de places de stationnement pour bicyclettes. Il existe aujourd'hui un écart entre les objectifs des villes et agglomérations en matière de politique des transports et la mise en œuvre concrète des infrastructures et mesures correspondantes.
 - d. que notamment pour les jonctions d'autoroutes et les voies d'accès aux autoroutes situées dans les villes et agglomérations, qui sont aussi des axes importants pour le trafic piéton et cycliste, elle veille à la mise en place de solutions prenant aussi en compte les besoins des piétonnes et piétons et des cyclistes.
 - e. qu'elle fixe un délai de réalisation précis pour la mise en œuvre des principes devant être définis par elle sur les réseaux piétons, cyclables et de randonnée afin d'en assurer l'exécution.