

## Marche et vélo – Prise de position commune

Les déplacements à pied et à vélo ont beaucoup en commun: les deux formes de mobilité sont peu coûteuses, efficaces, bonnes pour la santé, économes en énergie, respectueuses des villes et de l'environnement. Elles utilisent peu d'espace et contribuent dans une large mesure à renforcer la qualité de vie dans les zones d'habitation. PRO VELO Suisse et Mobilité piétonne ont pour but commun de rendre les infrastructures et les conditions générales plus favorables et plus sûres pour les modes actifs.

La marche est la forme de mobilité la plus naturelle, et pour nombre de personnes la seule. Les piétons revendiquent un réseau attractif et dense de chemins et de places, dans lequel leur sécurité est garantie, où ils peuvent séjourner et s'arrêter. Les besoins des personnes âgées, handicapées et des enfants, de même que le sentiment subjectif de sécurité doivent servir de référence.

Les cyclistes exigent également un réseau d'itinéraires ininterrompus et sûrs, qui leur permette de rejoindre par la voie la plus directe les principales destinations. Ils requièrent en outre un nombre suffisant de places de stationnement attractives et sécurisées. Il importe de prêter une attention toute particulière aux enfants, qui doivent faire leurs premières expériences à vélo dans la circulation routière.

### Les deux groupes d'utilisateurs de la route ont besoin:

- De liaisons directes et attractives à leurs destinations,
- De réseaux denses reliant les quartiers et les centres de localités,
- De rues respectueuses du cadre urbain sans effet de séparation,
- D'une mise en danger minimale par d'autres utilisateurs de la route.

### Ces besoins nécessitent en particulier:

- Davantage de place pour le trafic non motorisé dans l'espace-rue,
- Une meilleure organisation et un meilleur aménagement des intersections et des traversées,
- Des espaces réservés aux piétons (trottoirs, chemins piétons, zones piétonnes et de rencontre),
- Des surfaces réservées au trafic cycliste (itinéraires et bandes cyclables),
- Des zones de trafic modéré (zones 30 et zones de rencontre),
- Des aménagements de rues et des régimes de vitesse davantage adéquats pour les déplacements à pied et à vélo.

### Nouveaux défis

- Le vélo perd de l'importance chez les enfants et les jeunes. Il est nécessaire de développer des stratégies pour rendre le vélo attractif et sûr pour ces groupes d'utilisateurs de même que pour leurs parents.
- Le changement démographique conduit à développer une nouvelle culture de la mobilité, davantage compatible avec les besoins des personnes âgées.
- Les vélos électriques (VAE) gagnent en importance et nécessitent de nouveaux concepts de planification et d'exploitation des infrastructures de transport, qui permettent d'éviter les conflits entre utilisateurs.
- Le principe d'égalité pour les personnes handicapées doit être saisi comme une opportunité à combiner avec le concept de « Design for all » (design pour tous).

- L'accroissement démographique, l'objectif d'urbanisation vers l'intérieur et l'accroissement des déplacements qui en découle demandent de fixer de nouvelles priorités dans l'aménagement des espaces publics. De courtes distances et une haute priorité accordée aux déplacements à pied et à vélo doivent permettre d'optimiser le système de transport et de le rendre plus efficace.

### **Nouvelles opportunités**

- Le poids plus grand accordé aux déplacements à pied et à vélo au sein des projets d'agglomération et du fond d'infrastructure.
- L'inscription des déplacements à pied et à vélo parmi les activités qui contribuent à la promotion de la santé ; le développement et soutien de mesures en conséquence.
- La mention du potentiel des déplacements à pied et à vélo dans les politiques récentes en matière d'environnement et d'énergie (énergie, climat (CO<sup>2</sup>), bruit).

### **Revendications générales**

- Priorité plus forte accordée aux déplacements à pied et à vélo dans la politique et l'administration.
- Mise en œuvre des bases légales existantes en matière de déplacement à pied (Loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre LCPR) et création de nouvelles bases légales pour renforcer les déplacements à pied et à vélo.
- Elaboration de structures adéquates dotées de personnel spécialisé au sein des administrations et des bureaux d'étude.
- Création de structures de financement à l'échelle fédérale, cantonale et communale pour la mise en œuvre de mesures infrastructurelles et de communication.
- Amélioration de l'offre de formation pour les professionnels dans le domaine de la mobilité piétonne et cycliste.
- Sensibilisation de la population aux intérêts des piétons et des cyclistes.
- Accroissement des efforts de sécurité routière concernant les usagers les plus vulnérables.

### **Exigences en termes d'infrastructures**

- Obligation de concrétiser des réseaux piétons et cyclistes connectés et sûrs.
- La promotion du vélo ne doit pas se faire au détriment des piétons et inversement.
- A l'intérieur des localités, les vélos sont, en règle générale, dirigés sur la chaussée ou sur des surfaces réservées aux cycles
- A l'intérieur des localités, les surfaces partagées entre piétons et vélos constituent des exceptions et sont, le cas échéant, organisées de manière à pouvoir éviter les conflits.
- Le chemin de l'école doit être organisé de manière à pouvoir être parcouru à pied ou à vélo de façon autonome.

En qualité d'associations indépendantes défendant des intérêts semblables, Mobilité piétonne et PRO VELO Suisse ont pour objectif d'harmoniser leurs engagements respectifs en faveur des piétons et des cyclistes. Leurs activités sont coordonnées au niveau du secrétariat général, du comité et du groupe parlementaire. Cette coordination se manifeste en outre dans l'échange régulier d'information et la discussion des questions d'actualité liées à la politique des transports.

Zurich, le

Berne, le

Thomas Hardegger  
Président Mobilité piétonne

Jean-François Steiert  
Président PRO VELO Suisse