

ATE Valais – VCS Wallis
Brig, 5 avril 2006

**Mobilité douce, transports publics,
nécessité d'agir & fonds d'agglomération**

Par **Roger Nordmann**
Conseiller national PS, Lausanne
(www.roger-nordmann.ch)

Membre du comité de
PRO VELO Suisse
www.pro-velo.ch

Auf Deutsch: www.igvelo.ch





63% non

Contenu

- I. Les avantages de la mobilité douce
- II. Le tandem mobilité douce et transports publics
- III. Intérêt public majeur à la mobilité douce
- IV. Mesures concrètes pour la mobilité douce

Définition:

Mobilité douce = « Langsamverkehr » =
Marche à pied, vélo & roulettes, c'est à dire
déplacement à la force du muscle, en anglais
« human powered mobility »

I) Avantages de la mobilité douce

Au plan économique

La mobilité douce comme moyen de transport est :

- peu coûteuse à l'usage
(avantage croissant en raison des coûts de l'énergie fossile)
- peu coûteuse en infrastructure et en investissement
(surface routière, parcage, achat véhicule)
- Très performante pour de nombreux trajets

12 % des trajets auto et 20% des trajets tram-bus font moins de 1 KM = 10' à pied

34% des trajets auto et 60% des trajets tram-bus font moins de 3 KM = 10' à vélo

50% des trajets auto et 80% des trajets tram-bus font moins de 5 KM = 20' à vélo

Au plan écologique

Excellent rendement énergétique :

100 km en vélo à 20km/h nécessitent 1,6 kWh sous la forme d'aliments.

En voiture : 8 litres d'essence, soit 80 kWh.

Le vélo est donc 50x plus efficace que l'automobile !

- fonctionne à l'énergie renouvelable (food*).
- pas d'étanchéification de surfaces supplémentaires
- silencieux
- pas de pollution de l'air



* Qui peut nécessiter de l'énergie fossile pour sa production

En terme de santé publique

Excellent effet préventif contre

- la surcharge pondérale,
- les maladies cardio-vasculaires,
- le stress.

Diminution des frais de santé et liés à l'absentéisme.

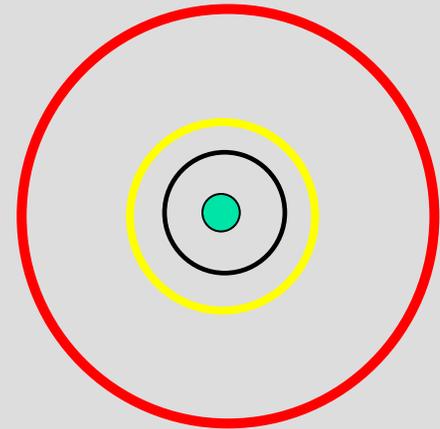
A condition que le risque d'accident des piétons et cyclistes soit réduit à une mesure acceptable

(encouragement du port du casque, adaptation des infrastructures aux besoins du vélo, formation etc).

II) Le tandem mobilité douce et transports publics

Sextuple synergie:

- Extension du rayon de desserte d'un arrêt, par le vélo et accessoirement par de bons cheminements pédestres, permettant un meilleur usage de l'offre de TP. Cela contribue à accroître la rentabilité des courses de TP.
- Moins besoin de transbordements, car des liaisons directes deviennent accessibles, donc meilleure performance « porte à porte ».



3. Libération de place dans les TP (par des passagers faisant des trajets courts en MD)
4. Performance d'ensemble de la chaîne « mobilité douce + train » particulièrement élevée, très concurrentielle avec l'automobile même sur moyenne distance.
5. « *Bike + Ride* » moins cher que « *P + R* » (CFF)
6. Dans certains cas: diminution de nombre de haltes, donc augmentation de la vitesse commerciale des TP, bus en particulier.

III) Il y a un intérêt public majeur à encourager la mobilité douce

Dans un contexte d'urbanisation croissante, la souplesse de la marche à pied et du vélo correspond aux besoins de notre époque:

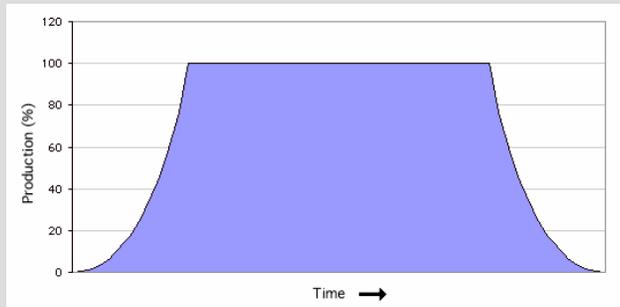
- on parcourt de petites distances de manière individuelle.
- Pour les grandes distances, les transports publics sont très performants

Il faut:

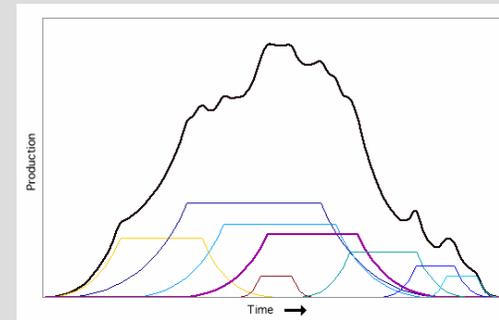
- informer l'opinion publique et encourager les gens à utiliser la mobilité douce (changement de paradigme).
- lever systématiquement les obstacles à la mobilité douce
(Cheminement, sécurité, technique, parking, formation, image, etc).
- Agir sur les paramètres économiques (coûts, incitations)

Peak-oil, climat & CO2

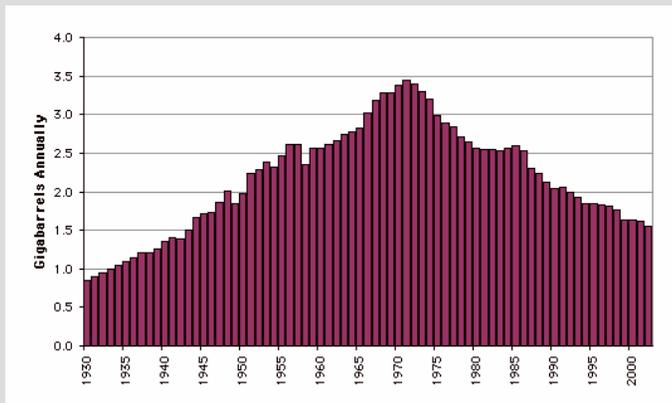
Un puit de pétrole



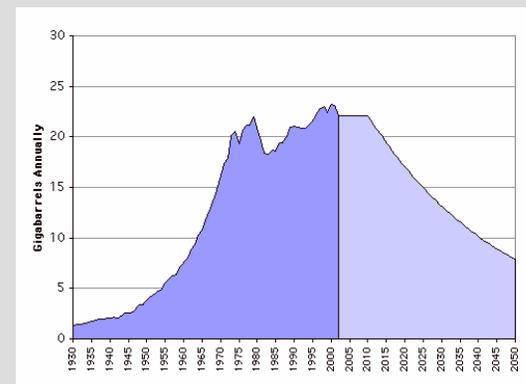
huit puits de pétrole



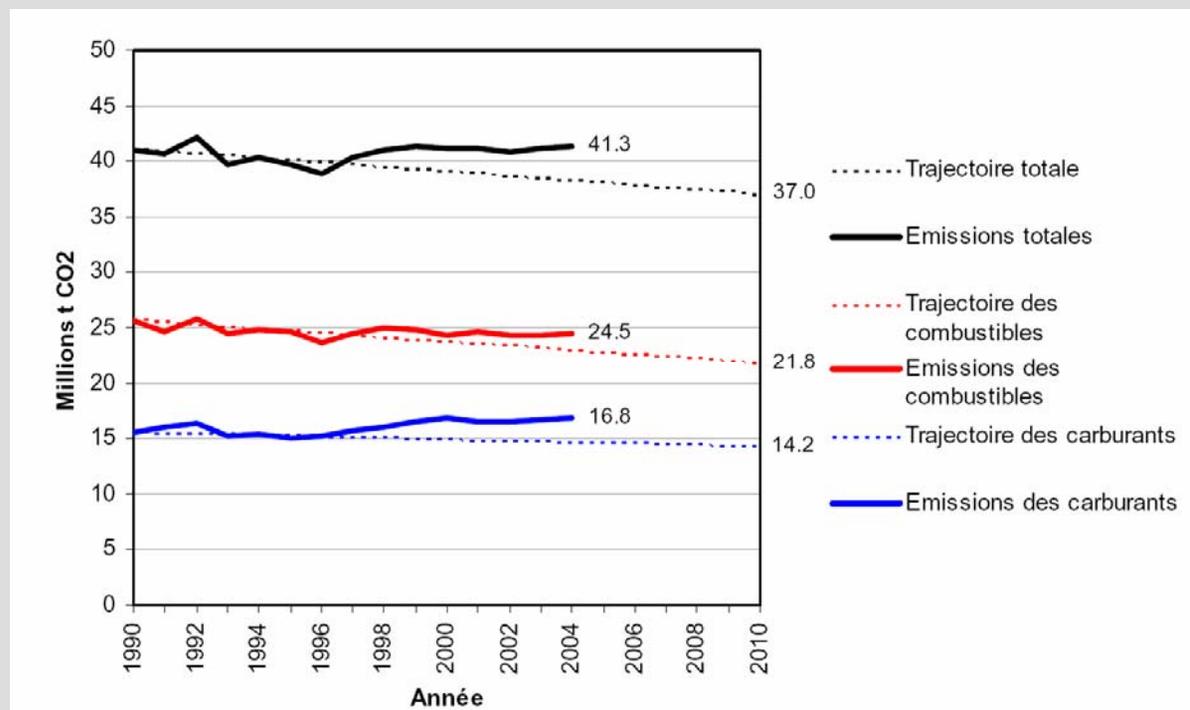
Puits US 48



Monde



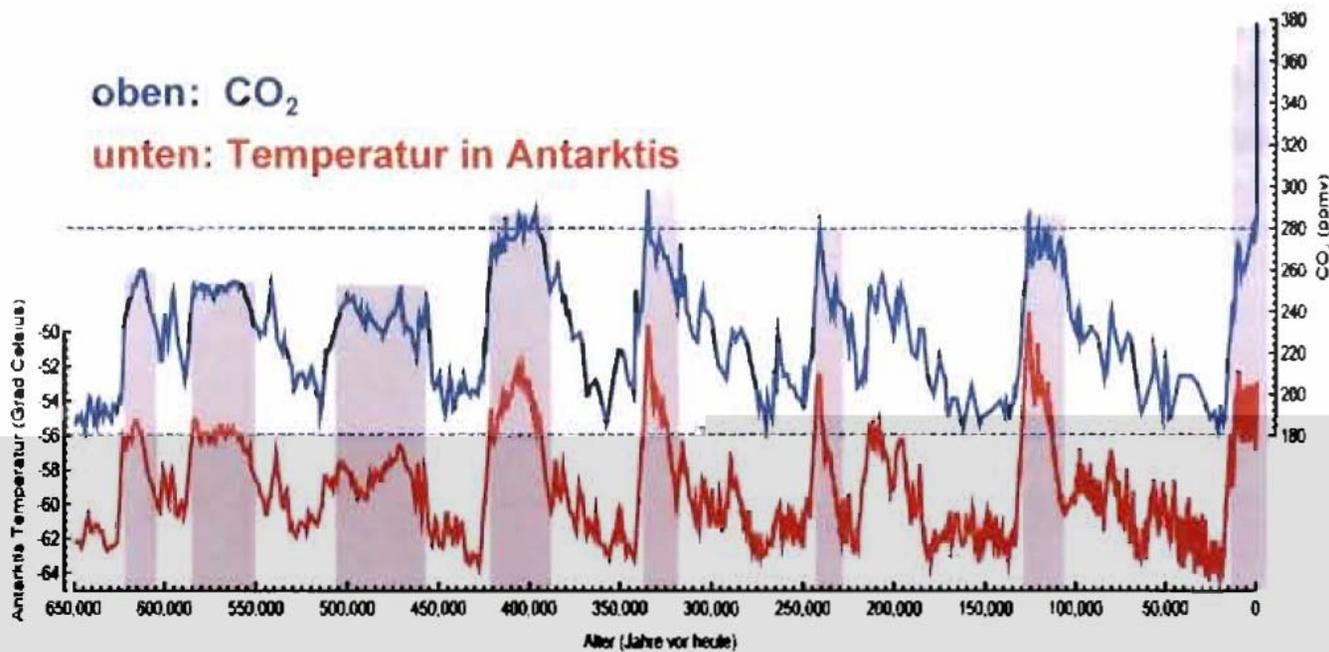
Emissions de CO2 en Suisse



Source: OFEFP 2005 / selon Loi CO2

OO PRO VELO
CIVIL

Klima und CO₂ während den letzten 650'000 Jahren



Peal-oil + Réchauffement: il est prioritaire d'adapter notre infrastructure aux conditions de demain, pour garantir la prospérité et protéger notre environnement.

La mobilité douce amène un plus en matière de sécurité et de santé.

Inclure la mobilité douce renforce fortement l'impact écologique des investissements de TP.

Les surcoûts sont infinitésimaux du moment que cet aspect est planifié dès le début des travaux.

Amélioration du degré de couverture des coûts des TP grâce à la MD

IV) Mesures concrètes pour la MD

Mesures purement MD

- Information + éducation (représentations de la mobilité).
- Aménagement du territoire et urbanisme (cheminements et parcours protégés et agréables, densification, construction proche des TP, normes de construction, parc à vélo)

Mesures conjointement favorables aux MD et TP:

- Interfaçage MD + TP
- Améliorations de l'offre des TP (Infrastructure, horaire, org.)
- Restrictions sur le trafic automobile dans les agglomérations (parcs, nombre de pistes, gestion des accès, etc)
- Fiscalité sur les véhicules et les carburants

Acteurs du changement

Collectivités publiques: Confédération, canton, agglos, communes.

Matrice « langsamverkehr » du Parti socialiste Suisse (disponible sous www.spschweiz.ch): elle présente un survol systématique de tous les outils politiques pour l'exécutif et le législatif.

Pas encore traduite, mais...



Lobbys, association locales, individus: Exemple, revendication, persuasion.

Entreprises: Plan de mobilité, concours «à vélo au boulot»
www.biketowork.ch

Fonds d'infrastructure « Dopo avanti » et mobilité douce

Suite au rejet d'Avanti le 8 février 2004.

Principale caractéristique du Fonds d'infrastructure

Au cours des 20 prochaines années:

- réaffecte 6 mrd des routes nationales vers les agglomérations, essentiellement pour les transports publics d'agglomération, y compris RER.
- Réaffecte 0.8 milliard aux routes de montagnes. Les cantons sont sensés utiliser l'allégement pour les TP, mais pas d'obligation.
- Maintien 14 milliards sur les autoroutes: (8,5 achèvement, 5,5 goulets). Pas de 2^{ème} tunnel, pas d'élargissement massifs.

Sans le Fonds d'infrastructure

= statu quo = 20 milliards pour les autoroutes

Nos exigences

1. Liaisons pédestres et cyclistes vers les nouvelles haltes/gares de TP (pas seulement aux abords immédiats)
2. Parcs à vélo vers les nouvelles haltes/gares
3. Ordre de priorité d'accès aux gares: piétons > autre TP > Vélo > scooter > voiture (principe CFF).
4. Compatibilité piéton/vélo des nouvelles infrastructures, en particuliers franchissement des (auto-)routes et des rails: le cloisonnement induit du tissu urbain est pénalisant pour la mobilité douce.

5. Mesures d'accompagnement pour éviter que les capacités libérées sur la route suite au transfert modal ne soient réutilisée par des voitures: (exemple S-Bahn ZH)
6. Aménagements routiers dans agglo: OK si amélioration qualitative, non si accroissement quantitatif du TIM.
7. Région de montagne: pour des raisons constitutionnelles, financement aux routes. Moyens économisés par cantons à affecter au rail.
8. Ajouter un volet MD au fonds d'infrastructure. Financer des programmes pluriannuels globaux d'amélioration des réseaux cyclistes et piétonniers dans les agglomérations.

