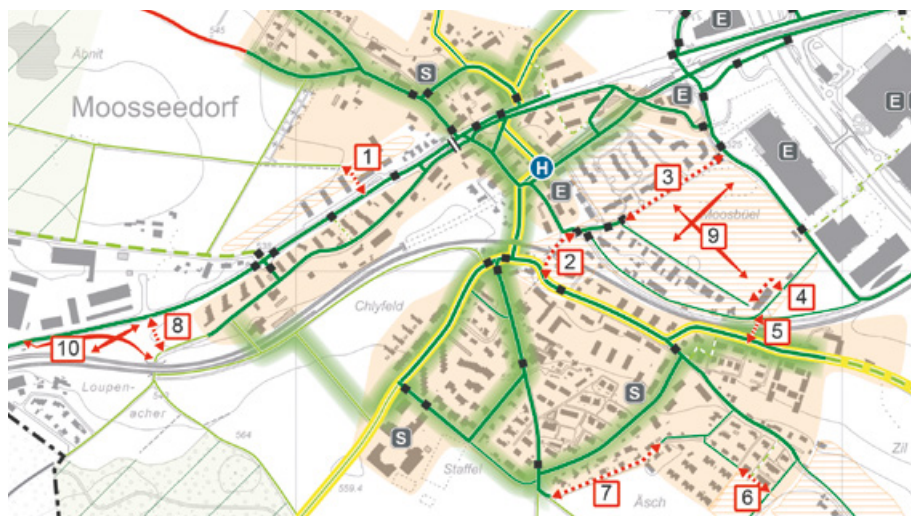


Que nous apprend la LCPR ?

QUAND LA PETITE REINE PREND LE RELAI DE SA GRANDE SŒUR

Jenny Leuba

Les débats précédents la votation de 2018 sur l'insertion des voies cyclables dans la constitution ont porté un coup de projecteur sur la base légale qui en constitue l'étalon : la loi sur les chemins pour piétons de 1985 (LCPR). Celle-ci attribue la responsabilité de planifier les réseaux piétons à la Confédération et, par ricochet, aux Cantons et Communes. Qu'apprendre des 30 ans d'existence de cette loi ? Le vent favorable qui souffle pour le vélo pourrait bénéficier aux aménagement piétons.



Les jalons du réseau piéton

Disposer d'une base légale sur le réseau piéton permet d'attribuer des responsabilités et de garantir un réseau cohérent. Un manuel édité par l'Office fédéral des routes détaille la raison d'être de ces réseaux et la manière de les planifier¹. La Loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) pose les jalons suivants :

- Définir les réseaux et des instruments.
- Inscrire les réseaux dans des plans.
- Clarifier les effets juridiques (plan/ rapport contraignants pour les autorités (ex plan directeur) voire pour les tiers (plan d'affectation).
- Définir les instances responsables.

Tour d'horizon après 30 ans d'application

Si les cantons sont responsables de la planification des chemins de randonnée et piétons, ils délèguent généralement la compétence à leurs communes, plus proches du terrain, pour ce qui est du réseau piéton (en localité). Le Canton de Genève veille de longue date à ce que ses communes se dotent d'un plan du réseau piéton : 31 communes (70%) en possèdent un, consultable en ligne². Mais à l'échelle suisse, la mise en œuvre de la

LCPR est encore loin d'être satisfaisante. De nombreux cantons n'ont pas de vue d'ensemble des planifications communales des réseaux piétons. Ils n'ont pas défini de critères de qualité et n'entreprennent rien si les plans ne sont pas fournis ou insuffisants. Sans plans il ne leur reste que leurs talents de négociation lorsque par exemple un projet implique des détours à pied. A l'inverse, alors que les autorités cantonales en charge de la signalisation voulaient supprimer un passage piéton, la commune de Brugg-Windisch a obtenu gain de cause pour maintenir cette liaison entre la gare et le campus des Hautes écoles d'un côté et une clinique et un parc de l'autre, principalement parce que cette traversée figurait dans son plan de réseau (photo ci-dessus).

Une nouvelle ère s'annonce peut-être

La répercussion de la Loi sur les voies cyclables (LVC) au plan cantonal et la révision prochaine des plans directeurs de nombreuses communes sont deux opportunités de prendre des mesures pour remédier à la mise en œuvre encore lacunaire de la LCPR. Fribourg avec la «Loi sur la mobilité» et le Valais avec la «Loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne» ont adopté de nouvelles bases légales début

ALORS QUE LE CANTON D'ARGOVIE

souhaitait le supprimer, le passage piéton au rond-point de Bachtalen à Brugg-Windisch a pu être maintenu en 2019 grâce à l'existence du plan du réseau piéton. (Photo : Mobilité piétonne Suisse)

PLAN DU RÉSEAU PIÉTON DE LA COMMUNE

de Moosseedorf (4200 hab.) avec les éléments du réseau piéton existant et à créer (rues avec ou sans trottoir, traversées, sous-voies,...) et différentes informations de contexte. (Source : Commune de Moosseedorf)



2023. Comme ces derniers, Neuchâtel recommande dans ses directives de révision des Plans d'aménagement locaux (PAL) de reprendre le modèle de légende proposé dans le manuel de l'OFROU. Le canton de Vaud, seul à ne pas disposer d'une loi d'application cantonale de la LCPR, est en train d'y remédier, dans le sillon tracé par la LVC.

Le rôle des cantons

Tous les échelons de planification ont leur rôle à jouer pour soutenir les modes actifs. Des plans découlent la planification des mesures, leur réalisation, leur entretien et les actions de communication. Mais en amont, les leviers sont nombreux pour la marche, comme pour le vélo : sensibilisation, formation, soutien technique et financier. Berne, Saint-Gall et Zurich ont résumé à leurs communes l'essentiel du manuel OFROU en 4 pages. Le canton de Saint Gall cofinance l'élaboration des plans piétons communaux et organise des journées d'étude. Des mesures faciles à adopter pour le vélo.

Le vélo désormais en tête du peloton

La mise en œuvre de la LVC apportera un appui bienvenu à la planification du réseau piéton, notamment sur les deux points suivants :

- La nécessité de continuité du réseau, valable tant pour les deux roues que pour les bipèdes.
- Planifier les réseaux piéton et vélo est possible et utile, y compris dans de petites communes (plan ci-dessus).

Il leur faudra toutefois veiller à ne pas développer le réseau cyclable au détriment de la sécurité et du confort de la marche, et aller chercher l'espace nécessaire là où il y en a le plus : sur la route. ●

¹ Réseaux de cheminements piétons, Manuel de planification OFROU, 2015

² <https://www.ge.ch/publication?titre=chemins%20pour%20pi%C3%A9tons&type=1046&dossierw=All&organisation=All>