

05

MOBILITÉ

PASSER DE COMMUNES ADAPTÉES AUX
VOITURES À DES COMMUNES VIVANTES,
À TAILLE HUMAINE ET VERDOYANTES



2017-2023

QU'EST-CE QUI A CHANGÉ

CES 6 DERNIÈRES ANNÉES ?

D'une part, on a l'impression que beaucoup de choses ont changé : le souhait de nombreuses personnes de se déplacer à pied, à vélo ou en transports publics (gratuits) et la connaissance des problèmes liés à la circulation automobile ont augmenté. L'attractivité et le nombre élevé d'utilisateurs du métro léger moderne ont montré de manière particulièrement frappante à quel point l'acceptation et le besoin d'un transport public bien organisé sont larges. De bonnes initiatives ont ainsi été prises dans certaines communes dans le sens d'un "espace partagé", des pistes cyclables ont été aménagées au niveau communal ou intercommunal.

Cependant, malgré ce certain changement de mentalité et des projets importants, il n'y a pas eu de véritable changement de mentalité dans les communes et les régions, ni de véritable "nouvelle ère" de planification de la mobilité. Les voies piétonnes et cyclables restent souvent un patchwork, les transports publics (malgré les réformes entreprises) sont à la traîne par rapport au développement (tant de la population que des emplois), les communes continuent à planifier la mobilité de manière très orientée vers la circulation automobile. Les discussions sont toujours animées lorsqu'il s'agit de réaménager les parkings. Les quartiers pauvres en voitures ou sans voitures sont encore rares.

Pourtant, de plus en plus de personnes seraient prêtes à emprunter de nouvelles voies : dans le sens de la qualité de vie, de la protection du climat et bien d'autres choses encore.

2023-2029

QUEL EST LE DÉFI

DES 6 PROCHAINES ANNÉES ?

Les objectifs sont clairs : un changement complet de mentalité, un véritable tournant dans le domaine des transports et, par conséquent, une nouvelle culture de la planification s'imposent également au niveau communal !

Les rues et les places publiques devraient redevenir des espaces de vie et de rencontre pour les gens : Des communes où l'on peut se déplacer facilement à pied ou à vélo, où les enfants ont suffisamment de possibilités de jouer "dans l'espace public", où la qualité de l'habitat est élevée. Ceci en lieu et place d'une circulation automobile toujours plus importante, qui repousse les gens sur des trottoirs étroits et exacerbe les conflits entre cyclistes et piétons dans un espace trop restreint, ou de places "publiques" dominées par le béton, la "verdure persistante" ou les parkings...

L'objectif est:

- > de mettre l'accent sur les personnes qui HABITENT dans la commune et non sur celles qui traversent la localité ;
- > d'augmenter de manière conséquente la répartition modale, c'est-à-dire la part du vélo, de la marche et des transports publics ;
- > de réaménager l'espace routier- en tant que lieu de rencontre social- de manière à ce que l'être humain, les piétons et les cyclistes et la cohabitation des personnes soient au premier plan, et non pas la circulation automobile;
- > permettre aux citoyens de se déplacer de manière attrayante et confortable à pied, à vélo ou en bus dans leur commune et au-delà ;
- > porter un regard particulier sur les personnes à mobilité réduite ;
- > organiser les transports publics de manière à ce que chaque habitant puisse se déplacer sans voiture ;
- > de mettre l'accent sur la sécurité routière pour toutes les couches de la population et de prendre des mesures particulières pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les enfants ;
- > de réorganiser progressivement la commune dans ce sens et de tenir compte de ces principes dans tous les projets d'aménagement importants de la commune ;
- > d'impliquer les citoyens dans la planification de la mobilité en général ;
- > de lancer également un concept de mobilité correspondant au niveau régional.

NOUS NOUS ENGAGEONS POUR UNE COMMUNE QUI ...

01

... DONNE DE LA PRIORITÉ À LA

PROMOTION ET À L'ATTRACTIVITÉ DE LA

MOBILITÉ POUR LES PERSONNES

L'engagement le plus important de la commune sera : Quelle que soit l'importance que revêt (encore) la voiture dans le comportement de mobilité : l'époque où le transport individuel motorisé est favorisé dans une telle mesure par rapport aux autres formes de mobilité sera révolue !

La commune est en faveur d'un changement de cap dans la planification de la mobilité, qui donne la priorité aux personnes qui se déplacent à pied et à vélo.

La voiture et les places de parking ne doivent plus marquer les places et les rues publiques dans la mesure actuelle, principalement par des places de parking et des voitures.

La commune:

- > donnera la priorité absolue au réaménagement des rues et des places publiques de manière à ce qu'il y ait un renversement dans la planification courante de la mobilité :
 - > la mobilité active des piétons et des cyclistes est encouragée ;
 - > optimiser le transport public sous toutes ses formes
 - > une bonne végétalisation ainsi que des espaces de rencontre attrayants pour l'homme ;
 - > le transport individuel motorisé perd sa priorité, en particulier dans les centres urbains, et les quartiers résidentiels sont aménagés de manière à limiter l'utilisation de la voiture.

Cette vision guidera la commune dans tous ses travaux.

D'une part, elle travaillera de manière très ciblée à un concept de transformation des quartiers et des rues existants et mettra en œuvre cette définition des priorités lors de chaque nouvelle planification.

02

... S'ENGAGE EN FAVEUR D'UNE

PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ

COHÉRENTE, NATIONALE ET RÉGIONALE

Les communes dépendent fortement de l'État pour leur politique de mobilité. Celui-ci a mis sur la table une stratégie cohérente avec le PNM 2035 ("plan national de mobilité"), qui met l'accent sur la marche, le vélo et les transports publics.

La commune apportera sa contribution pour que les grandes orientations de cette stratégie soient thématiques et mises en œuvre dans la mesure du possible : tant au niveau communal qu'au niveau régional.

La commune va:

> ... s'engager pour qu'une concertation et une organisation régionales de la mobilité soient mises en place

Aussi importante et indispensable que soit une bonne politique de mobilité dans une commune, c'est justement la collaboration entre les communes de la région qui permet de faire progresser la mobilité active ainsi que les transports publics.

C'est pourquoi la commune s'engage dans les instances régionales où elle est représentée - qu'il s'agisse de syndicats régionaux, de "zones de convention", de parcs naturels, de zones d'activités régionales ou autres - pour une planification régionale de la mobilité.

L'engagement de la commune se concentrera surtout sur la planification intercommunale de chemins piétonniers et de pistes cyclables, sur l'amélioration des transports publics, sur la modération du trafic, y compris sur les axes de circulation centraux, etc.

Dans ce contexte, la commune s'engagera dans l'élaboration d'un concept global régional dans le domaine de la "mobilité", lié à des objectifs et des instruments clairs. Celui-ci fixera - outre des mesures ponctuelles - le cadre d'action optimal pour la commune.

De tels projets de planification communaux et/ou régionaux sont soutenus financièrement par l'État, la commune profitera de cette possibilité.

> ... s'impliquer dans la planification et la conception des "plates-formes multimodales" et des Park&Ride

Dans un avenir proche, de nouvelles plates-formes multimodales (c'est-à-dire des plates-formes d'échange entre voitures, bus, train, tram et vélo) seront créées dans les différentes régions du pays, en partie avec des installations Park&Ride. La commune s'impliquera activement dans ce domaine afin que les sites soient bien choisis, que les horaires et les fréquences soient parfaitement coordonnés et que les plates-formes soient également conviviales et attrayantes pour les clients.

03

... ASSOCIE SYSTÉMATIQUEMENT LES

CITOYENS À LA PLANIFICATION DE LA

MOBILITÉ, CAR ILS SAVENT MIEUX QUE

QUICONQUE OU SE SITUENT LES PROBLÈMES

Une bonne organisation de la mobilité active et des transports publics n'est possible que si les habitants sont impliqués concrètement dans la planification : tant ceux qui se déplacent déjà à pied, à vélo ou en transports publics que ceux qui ne le font pas encore ou moins (entre autres parce que l'offre n'est pas adaptée à leurs besoins ou qu'ils ont besoin d'informations supplémentaires).

Ces dernières années, des initiatives positives ont été prises dans ce sens. Et ce, tant au niveau national que communal. Mais il y a encore de la marge :

La commune va:

> ... reconnaître les habitants comme des experts de la planification de la mobilité communale et les impliquer en conséquence

La commune utilisera toutes les possibilités à sa disposition pour impliquer activement les citoyens dans la planification générale de la mobilité. En effet, ce sont eux qui connaissent le mieux leur localité, qui savent souvent où le bât blesse le plus et ce qu'il faudrait faire. Le savoir des citoyens, associé à celui des experts, est la condition préalable à une planification optimale de la mobilité. Il est donc judicieux d'impliquer les habitants dans les projets suivants :

> **Amélioration du réseau de chemins piétonniers et de pistes cyclables** : amélioration d'un chemin piétonnier particulier (par exemple vers le centre du village), suppression de parties de chemins dangereuses et inadaptées, élaboration d'un concept global cohérent (plan des chemins piétonniers et des pistes cyclables, etc.) ;

> **Aménagement des transports publics** : de la révision des horaires et de la priorisation des bus à la mise en place d'offres spécifiques comme le City-Bus, le bus à la demande, le bus scolaire. éventuellement le Pedibus ?

> **Participation à des planifications concrètes** : Transformation d'un tronçon de route, meilleure desserte d'un équipement communal ... ;

> **Participation à des planifications plus importantes** : Aménagement de tracés de rues, mesures de modération du trafic, introduction ou aménagement de "shared space" ou de zones à 30 km/h, élaboration d'un concept de mobilité ...

La meilleure façon de procéder à cette participation dépend du projet. Il convient d'utiliser la/les forme(s) de participation citoyenne adaptée(s) à chaque cas : Sondages, groupes de travail ad hoc, enquêtes spécifiques auprès de certains groupes de population (participation dite "de

proximité” et ciblée, par exemple les enfants, les personnes âgées), enquêtes dans les écoles / arrêts de bus... (voir à ce sujet le chapitre sur la démocratie).

- > **... Garantir des possibilités de participation au quotidien**
La commune donnera également aux habitants la possibilité de faire part de leurs préoccupations “quotidiennes” de manière simple. La commune va ...:

> ... nommer une personne de contact et mettre en place une hotline pour que les habitants sachent comment faire part de leurs problèmes / suggestions à la commune ;

> ... adopter le modèle d’une “Vëloskaart” - “Foussgängerkaart” : les citoyens peuvent y exprimer numériquement (par exemple sur une carte ou une vue aérienne) leurs préoccupations sur la manière dont la mobilité peut être améliorée, sur les points faibles, etc.

Il est évident que le traitement de ces suggestions / critiques par la commune doit être transparent.

- > **... mettre en place une commission/groupe consultatif de mobilité**
Une commission/un groupe consultatif (environnement et mobilité) intégré dans la planification de la mobilité de la commune est en outre une autre mesure concrète utile. Le cas échéant, l’équipe climatique communale pourrait également jouer ce rôle.
- > **... établir un plan de financement pour la mise en œuvre des mesures.**
La commune utilisera à la fois des moyens budgétaires annuels pour que des améliorations ponctuelles puissent être réalisées et prévoira un plan budgétaire pluriannuel pour le réaménagement des rues et des places publiques existantes ainsi que pour l’élaboration et la mise en œuvre d’un concept de mobilité.
- > **... mettre les pouvoirs publics devant leurs responsabilités**
Certains aspects du concept ne peuvent sans aucun doute être abordés qu’en collaboration avec l’État, comme par exemple la modération du trafic sur les routes nationales. La commune fera appel aux services publics compétents pour qu’ils prennent leurs responsabilités et mettent en œuvre les aspects du concept de circulation qui relèvent de leur compétence.
- > **... effectuer un contrôle régulier des résultats**
Effectuer un contrôle régulier des résultats des mesures mises en place et le publier..

... DONNE À LA VOITURE LA PLACE

QUI LUI REVIENT !

Si l’on veut encourager la circulation à pied et à vélo ainsi que la vie sociale dans la commune et créer des localités plus vivantes, on ne peut faire autrement que de réduire l’importance du trafic individuel motorisé. Celui-ci reste certes un maillon de la chaîne de mobilité, mais il ne faut plus lui accorder la priorité absolue. Bien au contraire !

Une telle politique est une étape très importante pour obtenir une meilleure qualité de vie dans la commune, car l’espace routier est ainsi récupéré - du moins en partie - comme lieu de rencontre social..

La commune va:

- > **... mettre en place une limitation de vitesse à 20 / 30 km/h sur l’ensemble du territoire**

Compte tenu des avantages de la limitation de vitesse à 20 / 30 km/h, la commune va- comme de nombreuses communes à l’étranger- introduire de telles limitations de vitesse sur l’ensemble de son territoire. Les avantages sont entre autres : une meilleure qualité de séjour pour tous les habitants, une sécurité bien plus grande pour les usagers les plus vulnérables (piétons et cyclistes), une réduction considérable du bruit pour les riverains, etc).

C’est pourquoi la commune va introduire des zones à 20 km/h / 30 km/h partout où des gens vivent. La règle ne sera plus le 50 km/h, mais le 20 km/h / 30 km/h.

Au début de la nouvelle législature, la commune assurera un dialogue sur cette mesure avec les habitants et, le cas échéant, mettra en place un forum avec des experts et des groupes d’intérêts concernés des villes qui ont déjà mis en œuvre cette mesure- et prendra ensuite les décisions politiques nécessaires.

- > **... établir et mettre en œuvre un plan pluriannuel de priorités avec des mesures concrètes de modération du trafic.**
La commune délimitera ces zones indépendamment de l’aménagement actuel de la chaussée. Mais elle établira en parallèle un plan pluriannuel d’adaptation de l’aménagement de la voirie à la nouvelle situation, par phases : qu’il s’agisse d’aménagements lourds (ex : retrait de l’emprise de la voirie, plantation d’arbres d’alignement) ou de mesures ponctuelles de modération de la vitesse et d’aménagements visuels, comme la simulation de portail à l’entrée, le réaménagement de la chaussée, ex : passages piétons surélevés, trottoirs traversants, gendarmes dormants Sur les routes nationales (CR, route nationale), l’accord du ministère compétent est demandé.

- > **mettre l’accent sur le shared space**

La commune réfléchira à l’opportunité d’appliquer à certains quartiers le concept de “shared space”, qui rencontre de plus en plus de succès au niveau communal. Il se caractérise par une inversion des priorités en matière de renoncer aux panneaux de signalisation, aux signaux et aux marquages au sol. Parallèlement, les usagers de la route doivent être mis sur un

ped d'égalité et communiquer entre eux, tout en conservant la règle de la priorité. Contrairement à la modération conventionnelle du trafic, il est également possible de l'appliquer aux routes principales.

Le "shared space" est donc plus qu'une simple idée d'organisation du trafic, il est aussi synonyme d'échange social et de cohabitation au lieu de toujours plus de règlements. La commune va donc réfléchir, en collaboration avec ses citoyens et avec l'aide d'un bureau spécialisé, si l'introduction d'un "shared space" sur certaines parties de son réseau routier / dans son centre-ville est souhaitable et réalisable.

> **... assurer le démantèlement des routes existantes et leur verdissement et se positionner contre la construction de nouvelles routes**

Dans le cadre d'un plan pluriannuel, le démantèlement des routes existantes et leur verdissement seront poursuivis. Il va de soi que la commune ne doit en principe pas lancer ou accepter d'autres projets routiers, en particulier des routes de contournement.

> **... empêcher le trafic de transit dans les quartiers existants.**

Dans ce cas, ce que l'on appelle les "barrages diagonaux" ont fait leurs preuves (déviation aux carrefours pour empêcher les véhicules d'aller tout droit).

> **... réduire le nombre de places de stationnement pour les voitures normales**

Des villes étrangères, petites et grandes, montrent l'exemple : En réduisant le nombre de places de stationnement, on crée de nouveaux espaces pour la circulation à pied et à vélo et pour la cohabitation sociale, et les transports publics peuvent par endroits mieux circuler sans être gênés par les voitures en stationnement. La commune va donc se doter d'une stratégie visant à réduire progressivement le nombre de places de stationnement, surtout sur les places publiques, ou à les transformer en emplacements pour les vélos, les personnes handicapées et les services de soins mobiles.

Parallèlement, la commune maintiendra le nombre de places de stationnement prescrites par unité d'habitation à un niveau très bas (pas de minimum, mais des maximums) ou prévoira des lotissements pauvres en voitures, voire sans voitures, ceci avec une bonne desserte par les transports en commun ou l'offre de covoiturage (cf. chapitre PAG).

> **... promouvoir très consciemment l'autopartage / encourager le covoiturage**

Entre-temps, chaque commune peut participer à une offre nationale de covoiturage. La promotion du covoiturage est un élément essentiel pour mettre en place une mobilité orientée vers l'avenir. C'est pourquoi la commune participera activement à un tel système et introduira immédiatement cette offre dans la commune. Les ménages sans voiture se verront proposer des offres d'essai de covoiturage.

Il convient également d'étudier la possibilité d'élargir l'offre d'autopartage ou de la rendre plus attrayante en proposant des trajets aller-simple.

Le covoiturage privé sera également encouragé, par exemple en créant des places de stationnement pour des groupes d'au moins 5 titulaires de permis de conduire qui partagent une

voiture privée.

De même, la commune soutiendra le covoiturage en attirant l'attention sur cette offre, etc. La commune crée des aires de stationnement pour les covoitureurs aux abords des localités.

> **... sanctionner le stationnement sauvage sur les voies piétonnes et cyclables**

La commune veillera à ce qu'un contrôle conséquent soit effectué afin que les voies piétonnes et cyclables ne soient pas encombrées.



...REND LA MARCHÉ À PIED ATTRACTIVE

ET SÛRE

La marche à pied enrichit la vie sociale d'une commune, permet l'échange et la convivialité. Pour cela, elle peut déjà être encouragée par de nombreuses mesures faciles à mettre en œuvre. La commune veillera donc à ce que les trajets à pied soient courts, sûrs et attrayants : vers l'école, les centres commerciaux, les centres culturels, les arrêts de bus...

La commune va:

- > ... prendre davantage en compte les intérêts des piétons lors de l'élaboration ou de la modification ponctuelle des PAG et des PAP.

Dans le cadre des "plans directeurs" des nouveaux lotissements (PAP) ou des nouveaux équipements communaux, les cheminements piétons sont prescrits/planifiés dès le départ et une connexion avec les infrastructures existantes est assurée. Ceci est également conforme au concept des "aines désirées", c.-à-d. les trajets préférés des piétons (de l'école au bus, etc.).

- > ... réaliser le "check piéton" comme instrument communal important

Le "contrôle piéton" est un instrument particulièrement important pour l'aménagement des chemins piétonniers. Il permet de développer de manière optimale la commune dans l'intérêt des piétons.

Des propositions concrètes pour améliorer la situation des piétons sont élaborées avec les habitants (que ce soit par le biais d'un questionnaire ou de visites sur le terrain). Les mesures peuvent aller de l'aplanissement des trottoirs à la création de nouvelles voies piétonnes, en passant par l'aménagement attrayant des voies piétonnes (p. ex. voies piétonnes végétalisées).

Dans ce contexte, il est important de rendre les lieux dits "de destination" (c'est-à-dire les écoles, les centres-villes...) plus accessibles aux piétons.

Ce sont surtout les enfants et les personnes âgées qui sont impliqués par la commune dans ces contrôles piétons. En effet, si ces groupes de population sont "satisfaits" de la planification des trajets à pied, cela a tendance à s'appliquer également aux autres groupes.

La commune s'adressera à l'État pour qu'il soutienne également financièrement l'élaboration du check piéton:intérieur (aussi bien l'élaboration du check que la mise en œuvre des mesures).

- > ... plus attrayant pour les piétons en général

> La commune veille à ce que les chemins existants soient également adaptés aux piétons, en particulier le long des routes dangereuses et très fréquentées, par exemple sur la base des chèques mentionnés.

> Les sentiers piétonniers (publics ou privés) qui sont utilisés

depuis longtemps comme raccourcis dans les localités (et qui ne sont parfois plus accessibles) sont conservés ou remis en état. Les chemins piétonniers manquants entre les localités sont planifiés.

- > Les chemins piétonniers sont rendus **particulièrement attrayants**, par exemple par des plantations, un aménagement visuel attrayant, des bancs, de l'ombre (par exemple par des voiles), là où aucun arbre n'est planté, des fontaines d'eau potable peuvent éventuellement être assurées, etc.

- > Les **feux de signalisation** sont réglés en faveur des piétons. La commune veillera à ce que les feux de signalisation soient généreusement réglés en faveur des piétons. Aujourd'hui, ces derniers se sentent encore souvent comme des citoyens de seconde classe, car ils doivent attendre longtemps ce "changement" et doivent en outre "se précipiter" pour traverser la rue. Les "feux de mendicité", également appelés "feux de pression", où les piétons doivent attendre longtemps, seront limités aux rues où le trafic piétonnier est très faible. Des traversées de route simples et rapides sont un élément important d'une politique des transports favorable aux piétons. La réduction ciblée des temps d'attente ("passage au vert immédiat") aux feux de signalisation rend la circulation piétonne plus rapide et plus attrayante. L'acceptation du feu rouge et donc la sécurité routière s'améliorent.

- > De manière générale, les **traversées à pied** sont rendues beaucoup plus attrayantes. Il s'agit d'analyser la situation spécifique et d'assurer la meilleure et la plus courte traversée possible. Au lieu qu'à un carrefour, par exemple, un piéton doive effectuer deux traversées avec les temps d'attente correspondants pour atteindre le côté opposé, on prévoit, selon la situation, une synchronisation des feux de signalisation ou, mieux encore, une traversée en diagonale aux carrefours à fort trafic piétonnier. Ainsi, la commune donne un signal clair : les piétons passent en premier : le cas échéant, le trafic automobile doit attendre !

- > Les **passages piétons en dehors des villes** doivent être maintenus et mieux sécurisés, par exemple par des îlots au milieu de la route, afin que les piétons puissent traverser la route sans interruption. En outre, la vitesse des véhicules doit y être réduite à 70 km/h au maximum.

- > Les **besoins spécifiques de différents groupes de population** sont particulièrement pris en compte (p. ex. les personnes handicapées, les enfants). Ces derniers sont associés très concrètement à la planification, soit en les invitant à thématiser continuellement les problèmes / propositions d'amélioration, soit en les impliquant systématiquement dans le cadre de projets (mot-clé : "Les enfants planifient leur trajet scolaire").

- > La commune informe régulièrement dans le "**Ge-mengebuet**", sur le site Internet ou dans des dépliants spécifiques sur le sens et la mise en œuvre des mesures décidées ainsi que sur les succès ou au contraire, le cas échéant, sur les échecs et les problèmes.

- > Pour les trajets scolaires à l'intérieur d'une localité, l'utilisation du **Pédibus** sera envisagée.

...EST ABSOLUMENT FAVORABLE AU VÉLO

Le vélo peut être un moyen de transport réel pour la vie quotidienne, mais aussi une activité de loisirs attrayante si les conditions générales sont bonnes. Pour cela, il faut des pistes cyclables sûres et adaptées. La commune exploitera pleinement ses possibilités de promotion du vélo :

La commune va :

> ... s'engager pour une planification de la mobilité régionale dans l'intérêt des cyclistes

- La commune s'engagera en faveur de **liaisons cyclables rapides** qui relient les localités entre elles par une piste cyclable sûre sur laquelle les cyclistes ont la priorité sur les voitures aux intersections. De telles liaisons cyclables rapides constituent une alternative attrayante pour les navetteurs, surtout si elles sont utilisées avec la mobilité électrique. Elles n'ont toutefois de sens que si plusieurs communes s'associent et que l'État adapte la législation en amont.

- La commune assurera en outre **une connexion du réseau cyclable local** - avec une signalisation appropriée - à un réseau cyclable régional ou national.

> ... planifier et aménager l'espace routier de manière conséquente en faveur du vélo

La commune réalisera un aménagement optimal de l'espace routier pour les cyclistes. Elle va ...

- > ... introduire des **zones à 20 et 30 km/h ainsi que des espaces partagés sur l'ensemble du territoire**. Dans ce contexte, le réaménagement nécessaire de l'espace routier est abordé progressivement (mesures de modération du trafic, verdissement, rétrécissement de l'espace routier...);
- > ... établir un **plan de circulation cycliste - réseau de pistes cyclables** pour la commune, qui assure avant tout une bonne accessibilité aux centres importants de la localité (administration communale, école, commerces, gare, poste, zone artisanale, installations sportives, locaux d'associations)
- > ... dans le cadre d'un plan de circulation ou d'un plan général de circulation, de véritables **rues cyclables** sont aménagées où le vélo a la priorité (s'applique surtout aux grandes communes);
- > ... ouvrir les **rues à sens unique** (principalement à l'intérieur des agglomérations) au trafic cycliste dans le sens inverse;
- > ... en aménageant des bandes cyclables suffisamment larges, séparées de la route normale (y compris visuellement), assurer un **partage de la chaussée adapté aux cyclistes**, et ce surtout là où il n'est pas possible de limiter la vitesse à 30 km/h;
- > ... aménager les **pistes cyclables** de manière optimale, tant en ce qui concerne la qualité du revêtement routier que la signalisation (direction, distance) (taille suffisante des panneaux à un endroit bien visible...);
- > ... fixer dans le **règlement de construction** que tout nouvel immeuble collectif ("résidence") dispose d'un nombre minimum correspondant de places de stationnement pour vélos et de places pour poussettes par unité d'habitation (accessibles de plain-pied ou par une rampe) à l'intérieur du bâtiment.

> ... développer et promouvoir continuellement le trafic cycliste

- > ... aménager les pistes cyclables et les emplacements pour vélos de manière à ce qu'ils soient également accessibles aux **vélos cargos**. Les vélos-cargos sont une forme importante d'e-mobilité et sont de plus en plus populaires;
- > ... en complément du concept de mobilité, établir avec les citoyens un **cadastre des résistances** en matière de circulation cycliste et piétonne. Chaque "résistance", aussi petite soit-elle, sera répertoriée et une liste de priorités sera établie pour éliminer les défauts (d'une plaque d'égout gênant le cycliste à un carrefour difficile à traverser ou à des feux de signalisation défavorables à la mobilité douce). Les préoccupations des différents groupes de population seront particulièrement prises en compte;
- > ... mettre en place, notamment auprès de tous les **établissements publics**, des **parkings à vélos** de qualité répondant entre autres aux critères suivants : bonne fermeture/résistance au vol, couverture/résistance aux intempéries, "sécurité sociale" (c.-à-d. bonne visibilité);
- > ... s'engager en plus auprès des **entreprises/commerces locaux/régionaux** pour une politique favorable au vélo, en proposant entre autres : un raccordement au réseau cyclable, des supports à vélos couverts et verrouillables - également au niveau régional en collaboration avec les communes voisines;
- > ... des **"M-Box"** (c'est-à-dire des cages dans lesquelles les vélos sont garés à l'abri du vol et des intempéries) seront également installés dans des endroits centraux. Cela concerne surtout les gares, les P&R, les grandes infrastructures publiques et les quartiers anciens où les habitants n'ont pas de place dans leur maison pour garer leurs vélos;
- > ... installer également des installations **Bike & Ride** ou des **M-Boxes** aux arrêts de gare, ceci en collaboration avec les CFL;
- > ... mettre en place un itinéraire confortable et protégé lors des **déviations**, bien signalé pour les automobilistes et les cyclistes.

> ... prendre une multitude de mesures individuelles en faveur du vélo

De manière générale, la commune prendra ou soutiendra une série d'**initiatives visant à promouvoir le vélo**. Il s'agit notamment

- > la commune mettra des vélos / vélos électriques à la disposition de ses **employés**;
- > la commune prévoira des stations de recharge pour les **vélos électriques** et les pompes de dépannage à des endroits centraux;
- > la commune établira un plan de la ville avec le réseau de pistes cyclables;
- > lors de **fêtes** organisées dans la commune, la commune mettra à disposition des installations de stationnement mobiles pour les vélos;
- > dans les grandes communes, la commune soutient délibérément la mise en place d'**ateliers de réparation de vélos** (p. ex. en mettant à disposition des locaux, en collaborant avec des initiatives de chômeurs).

... PLACE L'ÊTRE HUMAIN AU CENTRE DU

DÉVELOPPEMENT URBAIN, DE

L'AMÉNAGEMENT DES PLACES

PUBLIQUES ET DES RUES !

La commune contribuera de manière significative à éviter le trafic motorisé dès le départ, à promouvoir la mobilité active et à créer une localité de courtes distances, tout en améliorant la qualité de vie, notamment grâce à un développement urbain préventif adapté et à l'aménagement de ses localités/quartiers urbains.

Les mots-clés sont : zones à faible circulation ou sans circulation, voies de communication directes, sûres et attrayantes, rues en partie réservées aux riverains, espaces routiers et places végétalisés, etc. tant à l'intérieur qu'entre les localités.

Concrètement, la commune fixera des objectifs dans la planification des constructions afin de réduire le volume du trafic et de promouvoir un aménagement attrayant des localités.

La commune va:

- > **... avoir comme modèle un habitat pauvre en voitures**
Pour les nouveaux lotissements, on essaie a priori de planifier un "habitat pauvre en voitures" dans le cadre de l'élaboration de "plans directeurs" et d'assurer leur mise en œuvre dans le cadre de plans d'aménagement partiels (PAP). Ce n'est qu'en cas d'impossibilité que l'on s'écartera de cet objectif.
Le concept est que les places de stationnement privées ne sont plus aménagées directement à côté de l'habitation, mais - dans la mesure où cela est "nécessaire" - dans des espaces de stationnement plus centraux en bordure d'un quartier ou d'une nouvelle zone d'habitation.

- > **... réviser le règlement de construction et réformer la clé de répartition des places de stationnement**
La commune peut décider à tout moment de réviser la partie écrite de son plan d'occupation des sols ou de son règlement de construction. Elle fera usage de cette possibilité.

En effet, la majorité des communes imposent toujours un nombre minimum de places de **stationnement pour la voiture** trop élevé (que ce soit pour les logements ou les entreprises). En l'occurrence, ce ne sont pas des minima qui sont désormais exigés, mais des maxima. La commune va procéder à des amendements à ce sujet :

- > Pour les **constructions existantes**, l'obligation de disposer d'une ou de plusieurs places de parking est assouplie si le propriétaire et/ou le bailleur peut prouver qu'il ne dispose pas de voiture. Dans ce cas, il est également possible de lever l'obligation de ne pas transformer le garage en espace habitable ;
- > Pour les **nouveaux lotissements**, réfléchir à la possibilité d'un habitat sans voiture ou avec peu de voitures et définir au moins une clé de répartition des places de parking peu élevée. La commune définira plutôt l'installation de places

pour vélos et de places de covoiturage.

- Les **dispositions relatives aux entreprises** seront également révisées. Si une entreprise élabore et met en œuvre (idéalement en collaboration avec d'autres entreprises) un concept de mobilité d'entreprise qui met l'accent sur la marche, le vélo et les transports publics, la prescription concernant l'aménagement de places de parking sera éventuellement assouplie. Ces projets sont d'ailleurs soutenus par les pouvoirs publics. Il s'agit d'une situation gagnant-gagnant : moins de trafic (moins de dépenses pour l'entreprise, car moins de terrain à bâtir coûteux doit être utilisé pour les places de stationnement), bonne offre de transports publics pour les travailleurs (et éventuellement les clients).

- > **... les places de stationnement près des établissements publics** sont (au moins en partie) complétées, voire remplacées, par des emplacements pour vélos ainsi que par des espaces verts (surtout si une bonne accessibilité par les transports en commun est garantie) - de nouveaux emplacements pour vélos sont créés et, le cas échéant, prescrits.

> Les places de stationnement sont de plus en plus souvent mises à la disposition des **services de soins** (à l'instar des places réservées aux personnes ayant des besoins particuliers).

- > **... intégrer la mobilité active et le transport public comme élément central dans la révision du plan d'occupation des sols.**
Dans l'orientation de base du plan d'occupation des sols (PAG), dans sa révision (prévée 6 ans après l'adoption du PAG) ainsi que dans les plans partiels d'aménagement (PAP), une attention particulière sera portée à la mobilité, par exemple

- > des zones à 30 km/h/des rues ludiques seront créées ;
- > la création de "shared spaces" est envisagée en fonction de la situation ;
- > les espaces routiers sont aménagés de manière à réduire le trafic ;
- > des voies piétonnes et cyclables continues (à l'intérieur et à l'extérieur de la ville) sont planifiées de manière ciblée ;
- > les transports publics sont intégrés dans la planification (arrêts de bus, etc.) ;
- > une gestion appropriée des espaces de stationnement, limitant délibérément le trafic individuel, est mise en place.

- > **... concevoir les plans d'aménagement partiels (PAP) dans le sens de la mobilité active et de la promotion des transports publics**

- Dans les "quartiers nouveaux" (QN), les plans d'aménagement partiels (PAP) - dans le cadre des 25% de surface prescrits que le promoteur doit céder à la commune à des fins publiques - favoriseront avant tout la mobilité active ;
- Dans les "quartiers existants", c'est-à-dire par exemple lors de l'aménagement de terrains vacants, les 5% de surface à céder à la commune devraient avant tout être mis au service de la mobilité active, c'est-à-dire des chemins piétonniers et des pistes cyclables, dans la mesure où cela est judicieux.

- > **... participer de manière conséquente à la planification de la mobilité, notamment au niveau des lieux de travail / zones d'activité**

> La commune met en œuvre le **concept de mixité des activités** (travailler, habiter, s'approvisionner, se détendre...) dans le sens d'une facilitation des "courtes distances", c'est-à-dire que l'implantation d'infrastructures commerciales dans le centre-ville est soutenue (par un règlement de construction adapté, par la mise à disposition de locaux, etc. Cela apporte de la vie dans la commune et réduit les distances de transport.

> Les **nouvelles zones d'activités ou leur extension** ne sont autorisées que si un concept de mobilité adapté a été mis en place. En outre, il doit être garanti que l'implantation des entreprises n'entraîne pas une charge de trafic supplémentaire inacceptable pour d'autres quartiers ou qu'une connexion avec les transports publics soit possible (notamment grâce à des arrêts de bus facilement accessibles ou à la création de nouveaux arrêts sur des lignes de bus ou de train).

> L'**implantation de nouvelles entreprises** avec un trafic lourd n'est autorisée que si le trafic ne pollue pas la localité ou s'il peut se faire par le rail.

... DÉVELOPPE LES TRANSPORTS PUBLICS

DE MANIÈRE PERFORMANTE ET

ATTRACTIVE EN TANT QU'ALTERNATIVE

RÉELLE À LA VOITURE

Il est possible d'obtenir des résultats particulièrement importants si la commune encourage de manière très conséquente les transports publics. De plus, ces mesures nécessitent souvent des investissements financiers relativement faibles. Afin de garantir le droit des habitants à des transports publics attrayants, la commune prendra entre autres les initiatives suivantes :

> ... améliorer l'offre de base des transports publics

La commune va ...

> ... s'engager avec les communes voisines auprès du ministère du développement durable pour améliorer la **fréquence, les liaisons et la qualité** des transports publics et des infrastructures (ceci avec la participation des citoyens).

> s'engage auprès de l'État, indépendamment des aménagements qui ont eu lieu ces dernières années, à prendre des mesures pour rendre les transports en commun **plus attractifs**, notamment en aménageant des couloirs de bus, en remplaçant les gares routières par des arrêts de bus (là où cela s'avère utile), en créant un nombre suffisant d'arrêts de bus, en définissant un tracé judicieux, etc.

> ... initier une **évaluation** régulière des **lignes de transport** en commun existantes et une adaptation de la fréquence des lignes aux besoins des habitants, sur la base d'une enquête auprès des habitants et en collaboration avec les communes de la région.

> ... offrir un transport public attractif et flexible au-delà des lignes de bus classiques :

- > Les **services de navettes** sont de plus en plus utilisés pour atteindre les bâtiments publics, tels que les piscines, la maison communale, le centre culturel ou comme navette directe vers le train ;
- > selon la taille de la commune, un **City-Bus** est mis en place ;
- > Les **associations** sont soutenues financièrement par la commune si elles souhaitent utiliser des bus pour se rendre à leurs manifestations (jeux, entraînements, répétitions, etc.) ou organiser de tels services pour des manifestations. Des minibus appartenant à la commune peuvent éventuellement être mis à disposition ;
- > Les **événements** organisés au sein des communes seront bien desservis par les transports publics (les associations seront activement contactées et invitées, par exemple, à mettre en place des services de navettes en bus ; un service de bus spécial sera proposé lors des fêtes organisées par la commune ; lors d'occasions particulières, par exemple un marché régional, la commune organisera des courses spéciales, etc.)

- > des **offres spéciales** sont créées (bus à la demande, bus pour les jeunes, taxis collectifs...);
 - > la commune participera à un **système de transport public flexible**, par ex. un bus régional à la demande pour des groupes cibles (pour les seniors pour les achats et les visites médicales et pour les enfants pour les activités de loisirs) et aux heures creuses de la journée, lorsque les bus régionaux ne circulent pas;
 - > la commune étudiera la possibilité d'introduire des **"bus de nuit"** ou soutiendra des initiatives régionales dans ce sens;
 - > de même, la commune soutient (éventuellement financièrement pour les associations locales) l'organisation d'**offres de bus flexibles** lors d'événements de loisirs.
- > ... garantir un transport scolaire sûr et gratuit pour **les élèves** de l'école primaire (personnel d'accompagnement, etc.). La commune interviendra auprès du ministère des Transports pour que le transport vers les écoles post-primaires dispose d'une capacité suffisante, non seulement pour les élèves, mais aussi pour les enseignants et les autres professionnels.
- > **... veiller à l'aménagement attrayant des gares et des arrêts de train et de bus**
En règle générale, la commune garantit le bon entretien des arrêts de train et de bus :
- > Les communes sont **(co)responsables de l'entretien des arrêts de train** (à l'exception des arrêts de train près des écoles secondaires et des installations P&R régionales). La commune assumera cette responsabilité et garantira des arrêts attrayants (l'Etat subventionne les travaux jusqu'à 50% conformément à la loi sur l'organisation des transports publics).
 - > De même, les communes sont responsables de **l'aménagement et de l'entretien des arrêts de bus**. Ceux-ci seront aménagés de manière à accueillir les passagers, notamment grâce à un aménagement sûr pour les passagers qui montent et descendent (surtout en ce qui concerne la traversée de la chaussée), une protection contre les intempéries, la propreté, de bons sièges, l'éclairage, un design convivial, une bonne visibilité sur les bus qui arrivent, le cas échéant sans renforcement (situé directement dans l'espace routier), un parking à vélos.
 - > De **manière générale, les correspondances bus/autobus ou bus/train seront attrayantes** grâce à des trajets courts, une reconnaissance facile, un toit, etc.
 - > Toutes les **informations nécessaires** seront affichées de manière bien visible (et éclairée) et facilement compréhensible ou publiées périodiquement dans le "Gemegebuet" ou via des dépliants distribués à tous les ménages. Dans les grandes communes, des haut-parleurs et des panneaux d'affichage électroniques avec affichage en temps réel seront installés en complément aux principaux arrêts de train et/ou de bus (retards, changements d'horaires).
 - > La commune mène des **actions de sensibilisation ciblées** dans les entreprises, les écoles, les gares, les lieux publics, etc. (p. ex. présentation de nouveaux horaires, action "A vélo au boulot").
- > Les grandes communes doivent soutenir ou réaliser la mise en place de **points de dépôt de colis** attractifs.
- > **... garantir une information optimale sur l'offre**
- Les horaires des transports publics (avec le plan précis du réseau) seront affichés à tous les arrêts dans les bâtiments communaux, dans les lieux publics, dans les commerces locaux, etc. seront affichés et pourront être consultés sur le site Internet de la commune. En outre, ils peuvent être distribués sous forme imprimée aux citoyens qui en font la demande et qui ne sont pas familiarisés avec l'informatique.
 - L'accessibilité en bus ou en train sera toujours indiquée lors des manifestations et sur le papier à lettres de la commune, etc. D'une manière générale, la commune assurera une information sur les moyens de transport en commun lors de toutes les manifestations communales (indications sur les heures d'arrivée et de départ sur des tracts et autres, utilisation de bus spécifiques le cas échéant).
 - Dans les grandes communes, il existe des points d'information spécifiques sur les transports en commun (p.ex. à la gare, dans la zone piétonne).
- > **... reprendre des idées créatives**
Des initiatives telles que des "journées découvertes sans voitures" sont également envisagées par la commune- dans l'idéal, à nouveau en collaboration avec les communes voisines.

... S'ADRESSE ÉGALEMENT AUX

ENTREPRISES DANS LE SENS D'UNE

MOBILITÉ ORIENTÉ VERS L'AVENIR

Une mobilité orientée vers l'avenir implique que les concepts de mobilité soient adaptés aux besoins des différents groupes de population. Cela s'applique en particulier aux travailleurs des zones d'activités, pour lesquels les lignes de bus classiques ne sont pas toujours la bonne solution.

La commune contribuera - en plus des initiatives de l'Etat - à offrir des alternatives attrayantes à la voiture pour les travailleurs locaux et à répondre à leurs besoins spécifiques.

La commune va:

- > ... s'engage, dans le cadre d'une nouvelle **autorisation d'exploitation**, à imposer des conditions concernant la planification de la mobilité- de son côté, les meilleures dispositions possibles seront intégrées dans le **plan d'occupation** des sols PAG.
- > ... inviter les entreprises- en étroite collaboration avec le ministère des Transports ainsi que la commune- à développer leur **propre concept de mobilité (si possible en collaboration avec des entreprises voisines ou dans le cadre d'une coopération au sein d'une zone industrielle)**. Ce concept devrait notamment comprendre les éléments suivants :
 - recensement des lieux de résidence/heures de travail des employés

- Analyse des moyens de transport public existants : des solutions spécifiques sont alors développées, adaptées aux besoins des travailleurs:-euses (p.ex. adaptation des moyens de transport public aux besoins réels, publicité pour le covoiturage, mise en place de bus à destination, octroi de tickets de travail pour les navetteurs frontaliers, organisation d'un "pool de voitures", utilisation de l'auto-partage ou de vélos de service, gestion des places de parking selon des critères de durabilité).

- > ... inciter les entreprises à rechercher si possible un **raccordement au rail** ou à utiliser les services du rail.
- > ... **conseiller de manière offensive les entreprises** afin qu'elles mettent en œuvre une **gestion moderne des parkings**, c'est-à-dire qu'elles prévoient moins de places de stationnement, mais investissent à la place les fonds prévus pour le parking dans une organisation spécifique d'un transport public.
- > ... veiller à ce qu'il y ait de bonnes **pistes cyclables** vers les zones commerciales, ainsi que des **chemins piétonniers** attrayants.

