

a r e . . . . .

Bundesamt für Raumentwicklung  
Office fédéral du développement territorial  
Ufficio federale dello sviluppo territoriale  
Federal Office for Spatial Development



## Journées sans voitures

Historique,  
exemples et mise en oeuvre





Office fédéral du  
développement territorial  
ARE



Fondation  
La Suisse à vélo

Suisse Tourisme.  
MySwitzerland.com



Suisse Tourisme

**Editeur**

ARE Office fédéral du développement territorial

**Partenaires**

Répondant national slowUp  
Fondation La Suisse à vélo  
Suisse Tourisme

**Textes et rédaction**

Céline Dey Section Politique des transports, ARE  
Ueli Balmer Section Politique des transports, ARE  
Samantha Garbani Section Politique des transports, ARE  
Ueli Seewer Section Politique des transports, ARE  
Daniel Leupi Velobüro, Fondation «La Suisse à vélo» (slowUp)  
Sandra Piriz Ville de Genève (22 septembre et semaine de la mobilité)

**Traduction**

Irène Minder-Jeanneret Français  
Helen Glaser Allemand  
Cinzia Corda Italien  
Services linguistiques de l'ARE et du DETEC

**Production**

Rudolf Menzi Etat-major de l'information de l'ARE

**Conception graphique**

Desk Design Hinterkappelen  
Atelier Grünig Berne

**Photos**

Atelier Grünig, Bern Couverture  
Christof Sonderegger,  
Rheineck slowUp, p. 5, 6, 7, 9, 11, 12, 16, 22  
Umwelt- und Gesund-  
heitsschutz (UGZ),  
Zürich p. 10, 13, 21  
Markus Capirone et  
Beatrice Nünlist,  
Velobüro Olten p. 15

**Distribution**

OFCL OFCL, Diffusion publications, 3003 Berne, Fax 031 325 50 58  
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen, Art.-Nr.: 812.033.f (d, i)  
Egalement disponible en allemand et en italien  
Numéro ISBN 3-905410-11-7

En version électronique [www.aren.ch](http://www.aren.ch)  
[www.trafic-de-loisirs.ch](http://www.trafic-de-loisirs.ch)  
[www.slowUp.ch](http://www.slowUp.ch)

## **Journées sans voitures**

Historique,  
exemples et mise en oeuvre

## Table des matières

<b>Avant-propos</b>	3
<b>1 Journées sans voitures: une idée qui a le vent en poupe</b>	5
<b>2 Evolution de l'idée des journées sans voitures sur le plan politique en Suisse</b>	6
<b>3 Exemples de journées sans voitures</b>	8
3.1 slowUp	8
3.2 22 septembre: journée «En ville sans ma voiture»	9
3.3 Autres journées sans voitures en Europe	10
3.31 Allemagne	10
3.32 Italie	11
<b>4 Organisation et mise en pratique</b>	12
4.1 Journée du 22 septembre et semaine de la mobilité	12
4.11 Journée «En ville sans ma voiture»	12
4.12 Semaine européenne de la mobilité	12
4.2 Journée slowUp	14
<b>5 Informations pratiques</b>	15
5.1 Bases légales des journées sans voitures en Suisse	15
5.11 Généralités	15
5.12 Remarques concernant les restrictions de circulation temporaires	16
5.2 Remarques relatives à slowUp (extrait du Manuel)	17
5.21 Répondants et organisation	17
5.22 Tâches du répondant national	17
5.23 Tâches du répondant régional	18
5.24 Normes de qualité slowUp	18
5.25 Protection de la marque et Corporate Design (CD)	19
5.26 Finances	19
5.27 Sponsoring	20
5.3 Adresses de contact et aides de travail	21
5.31 Adresses de contact	21
5.32 Aides de travail	22
<b>Sources</b>	23

## **Avant-propos**

Indépendamment du fait que l'introduction de dimanches sans voitures au niveau fédéral n'ait pas obtenu de soutien dans les urnes, les journées sans voitures sont en plein essor. Organisées à l'échelle locale ou régionale, elles semblent très appréciées puisqu'elles se multiplient et attirent un public toujours plus nombreux.



La présente brochure se veut une contribution de notre office pour promouvoir ces manifestations. En effet, les journées sans voitures vont dans le sens de nos travaux en faveur d'une mobilité plus durable dans les loisirs. Elles sont l'occasion idéale pour un large public de faire l'expérience des modes de transport alternatifs à l'automobile. Elles permettent en outre de découvrir sa région ou sa ville sous une perspective différente – sans les nuisances liées au trafic motorisé – et incitent peut-être certains ou certaines à changer leurs habitudes en matière de mobilité. Les présentes lignes visent à mieux faire connaître les journées sans voitures, mais aussi à apporter des informations pouvant aider leurs organisateurs et organisatrices. On y trouve un aperçu de leur évolution sur le plan politique en Suisse, des exemples de manifestations sans voitures et des indications concernant leur organisation. Ce tour d'horizon est complété par des informations pratiques plus techniques (cadre juridique, adresses utiles, etc.) pour leur mise sur pied.

Nous espérons que cette brochure incitera les lecteurs et lectrices à jouer le jeu lors de journées sans voitures et que les informations rassemblées seront utiles aux organisateurs et organisatrices. Puisse cette brochure contribuer à ce que le nombre de journées sans voitures et l'enthousiasme qu'elles suscitent continuent à augmenter!

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Pierre-Alain Rumley'. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

Pierre-Alain Rumley  
Directeur de l'Office fédéral du développement territorial (ARE)





## 1 Journées sans voitures: une idée qui a le vent en poupe

Les journées sans voitures sont devenues chose possible. De nombreux exemples en Europe et en Suisse le démontrent. Initiateurs privés, communes et régions sont libres de fermer au trafic motorisé, le temps d'une journée, des tronçons de rues, des quartiers ou des régions touristiques attractives, et de faire ainsi place à la locomotion douce. Le fait de se déplacer à pied, à vélo ou en patins à roulettes, le plaisir, la joie de découvrir sa ville ou sa région sous un jour nouveau sont au centre de ces manifestations. Cette brochure présente l'idée des manifestations et des lieux sans voitures, ainsi que leur évolution. De nombreux exemples illustrent la variété des formes qu'elles peuvent prendre. De plus, elle donne aux communes et aux villes ainsi qu'aux institutions privées qui prévoient d'organiser un tel événement dans leur région des indications concrètes pour leur mise en pratique. Elle entend faire tache d'huile et voir se multiplier en Suisse les manifestations sans voitures au cours des prochaines années, permettant d'impliquer une grande partie de la population. Cette brochure ne s'adresse cependant pas uniquement aux organisateurs potentiels, mais aussi à monsieur et madame tout le monde. En faisant mieux connaître ce qui se cache derrière ces journées, nous espérons éveiller l'envie d'y participer.

Les journées sans voitures touchent avant tout le trafic de loisirs. C'est pourquoi elles sont partie intégrante de la stratégie développée par l'ARE pour ce secteur. L'office, en présentant sa Stratégie Trafic de loisirs, entend poser les jalons pour montrer comment cette partie du trafic peut se développer tout en respectant les critères du développement durable.<sup>1</sup> Il est prévu d'agir aux niveaux suivants: optimisation, transfert, réduction, développement territorial et création d'offres attrayantes. Les objectifs:

- Réorientation générale de la mobilité de loisirs pour la rendre mieux compatible avec les diverses exigences
- Offres plus attrayantes pour le trafic de loisirs au niveau des transports publics, de la locomotion douce et de la mobilité combinée
- Mise en évidence et exploitation des avantages économiques que présente un trafic de loisirs durable dans toutes les parties du pays
- Conservation et accroissement de la qualité des espaces de vie, de la diversité culturelle et des échanges dans la société, afin de garantir l'attractivité de la Suisse dans le domaine des loisirs
- La Confédération joue un rôle actif dans le réseau d'acteurs clés qui représentent des cantons, des communes, des associations, des communautés d'intérêt et l'économie privée.

Dans le domaine du trafic de loisirs, il est plus judicieux de présenter des offres attrayantes qui donnent envie de se lancer dans la mobilité durable que

d'intervenir à coup d'obligations et d'interdictions. C'est dans ce contexte qu'il faut comprendre la présente brochure: les journées sans voitures offrent la possibilité de découvrir l'espace urbain et le paysage sous un autre angle, sans contrainte aucune, et permettent par la même occasion de faire quelque chose pour la santé. Il s'agit de manifestations qui, après avoir été accueillies avec scepticisme, rencontrent maintenant un remarquable enthousiasme.

Les journées sans voitures ne sont pourtant pas seulement une offre de loisirs spécifique qui bénéficie au tourisme. Qu'elles aient lieu en ville ou à la campagne, en semaine ou le week-end, elles donnent aussi la possibilité à un large public de découvrir les alternatives à la voiture qui pourront ensuite être utilisées au quotidien<sup>2</sup>. Si les personnes qui jouent le jeu lors de ces journées se mettent à préférer la mobilité douce à la voiture aussi durant le reste de l'année, nous avons atteint notre objectif.

<sup>1</sup> La Stratégie Trafic de loisirs est élaborée par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) sur mandat de la Conférence de coordination des transports (KKV) du DETEC, en réponse au postulat Bieri, Trafic de loisirs. Rapport. L'échéancier prévoit la publication de la stratégie définitive pour mi-2004. Informations complémentaires: [www.trafic-de-loisirs.ch](http://www.trafic-de-loisirs.ch).

<sup>2</sup> Cet objectif figure dans le Plan directeur visant à promouvoir la locomotion douce du DETEC. Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), 2002: Projet de plan directeur de la locomotion douce.

Commandes: [stradok@astra.admin.ch](mailto:stradok@astra.admin.ch)

## 2 Evolution de l'idée des journées sans voitures sur le plan politique en Suisse

L'idée des journées sans voitures a déjà une longue histoire sur la scène politique suisse.

Des premières démarches sont entreprises dans les années 1930 déjà à l'époque de la première loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles. Elles visaient à interdire la circulation des voitures certains dimanches, notamment le dimanche du Jeûne fédéral. Elles n'aboutissent cependant pas.

Suite à la crise du pétrole de 1973 et à l'interdiction de la circulation dominicale des véhicules routiers (arrêté pris en vertu de l'ancienne loi fédérale de 1955 sur la préparation de la défense nationale économique), une initiative populaire pour douze dimanches par année sans véhicules à moteur ni avions (initiative de Berthoud<sup>3</sup>), de même qu'une initiative parlementaire du conseiller national Jaeger<sup>4</sup> concernant des dimanches sans voiture, ont été dépo-

sées. L'initiative de Berthoud est rejetée en votation par le peuple et l'ensemble des cantons en 1978. L'initiative Jaeger, qui propose une interdiction générale de circuler le dimanche à raison d'au moins huit dimanches par an, est rejetée par le Conseil national au profit d'un contre-projet présenté par le conseiller national Kaufmann, qui demande une modification de l'art. 2 al. 2 LCR pour interdire les véhicules à moteur au moins le jour du Jeûne fédéral. Selon la Commission, cette initiative permettrait d'atteindre un important objectif: le Jeûne fédéral sans voitures faciliterait un changement d'état d'esprit dans les rapports entre l'homme et la technique et serait le signe que le droit au repos et aux loisirs acquiert une plus grande importance sociale. La consultation effectuée auprès des cantons montre cependant un refus net: seuls six cantons se prononcent en faveur d'un Jeûne fédéral sans voitures.

A partir de 1988, les cantons de Berne et de Bâle-Campagne présentent des initiatives cantonales similaires. De même, le conseiller national Schmid<sup>5</sup> intervient sur le sujet, tout comme la session des jeunes de 1994; ces interventions visent, par le biais d'un ou

plusieurs dimanches sans voitures, à faire évoluer les mentalités et engendrer des comportements conscients et respectueux de l'environnement en matière de trafic motorisé. Elles resteront sans succès.

En 1996, la conseillère nationale Teuscher<sup>6</sup> demande l'introduction de deux jours sans voitures par année à l'échelle du pays. Le Conseil national décide lors de la session d'hiver 1997 de ne pas donner suite à l'initiative.

L'initiative populaire «pour un dimanche sans voitures par saison – un essai limité à quatre ans»<sup>7</sup>, déposée en 1998, demandait qu'un dimanche par saison les places et voies publiques soient fermées au trafic motorisé privé, les transports publics étant assurés. Après quatre ans, le peuple et les cantons seraient appelés à se prononcer sur le maintien ou non de tels dimanches.

Après avoir étudié la possibilité d'un contre-projet (le Conseil national propose d'instaurer un dimanche sans voiture par année à la date du Jeûne fédéral), le parlement rejette l'initiative, sans contre-projet. L'initiative a été rejetée par le peuple avec 63% de non lors de la votation fédérale du 18 mai 2003.



<sup>3</sup> Initiative populaire. Votation: FF 1978 II 360

<sup>4</sup> Initiative parlementaire 76.225

<sup>5</sup> Peter Schmid. Voir Message 99.094, FF 2000 461

<sup>6</sup> Initiative parlementaire 96.408

<sup>7</sup> Initiative populaire 99.094



**1938**

La Ligue suisse du patrimoine national demande au Conseil fédéral d'interdire la circulation de tous les véhicules à moteur le jour du Jeûne fédéral.

**1974**

Initiative populaire pour douze dimanches par année sans véhicules à moteur ni avions (Initiative de Berthoud).

**1977**

Initiative parlementaire concernant des dimanches sans voitures (au moins huit par année) (Initiative Jaeger).

**1996**

Initiative parlementaire demandant l'introduction de deux jours sans voitures par année à l'échelle du pays (Initiative Teuscher).

**1998**

Initiative populaire pour un dimanche sans voitures par saison – un essai limité à quatre ans (Initiative des dimanches).



### 3 Exemples de journées sans voitures

En réponse à l'accroissement du trafic individuel motorisé, diverses possibilités d'expériences sans voitures ont vu le jour. Il ne s'agit pas uniquement de journées sans voitures: de plus en plus de villes ont aménagé leur centre en zone piétonne, certaines localités sont interdites au trafic individuel motorisé tous les jours de l'année, et des rues sont parfois fermées à la circulation automobile le temps d'une manifestation, qu'elle ait lieu une fois ou de manière répétée.

De manière générale, on peut distinguer deux types de restriction de la circulation routière: l'une territoriale et l'autre temporelle. Le premier cas est celui de zones piétonnes ou de localités dans lesquelles le trafic motorisé est interdit. Dans le second cas, il s'agit d'une interdiction limitée dans le temps, que ce soit pour une journée, un week-end ou seulement quelques heures. La présente brochure est consacrée aux journées sans voitures (voir chap. 3.1–3.3). Pour des informations sur les limitations locales et les autres formes de limitations temporelles, on se rapportera aux encadrés pp.8, 10 et 11.

#### 3.1 slowUp

Les slowUp<sup>8</sup> sont des journées «découverte» pour tout un chacun. Dans une région d'intérêt touristique, la route principale est mise à la disposition des cyclistes, patineuses et patineurs, marcheuses et marcheurs pendant toute une journée. Elle est fermée aux véhicules à moteur. Un programme culinaire, culturel et sportif varié invite à s'attarder le long du parcours.

La longueur des slowUp est en général d'environ 30 kilomètres et leurs déclivités sont aussi faibles que possible. Chacun peut choisir sa vitesse, sa distance et ses pauses. Une slowUp doit s'adresser en premier lieu à la population qui réside dans un périmètre de 30 à 50 km, afin que le maximum de personnes participantes puisse s'y rendre directement à vélo ou sur des engins à roulettes. Il est également important que la slowUp soit bien desservie par les transports publics.

Les slowUp sont destinées aux jeunes et moins jeunes, célibataires ou en couples, aux familles ou aux groupes, sportifs ou amateurs. A l'écart de l'agitation quotidienne, les participants et participantes se détendent en pleine nature, apprécient un paysage diversifié et se font du bien en termes de santé. En fonction de sa zone d'attraction, de la longueur de son parcours et de sa réputation, mais aussi de la météo, une slowUp est une fête qui attire entre 10 000 et plus de 60 000 participants.

L'idée des slowUp s'est inspirée de l'exemple des quelque 40 journées sans voitures qui se déroulent en Allemagne (voir ch. 3.3). La première slowUp a eu lieu en 2000 au bord du Lac de Morat. La deuxième a suivi en 2002 au bord du Lac de Constance, la troisième en 2003 au bord du Lac de Sempach. Des slowUp sont désormais à l'étude dans toute la

#### Exemples de limitations locales

##### Lieux touristiques sans voitures

Les régions de vacances sans voiture sont regroupées dans une association (Gemeinschaft Autofreier Schweizer Tourismusorte GAST<sup>9</sup>), qui s'engage pour le respect de l'environnement et s'efforce de garantir une qualité de service attractive. En plus d'interdire ou de limiter le trafic motorisé sur place, ces régions s'efforcent d'encourager les touristes à se rendre sur le lieu de vacances en transports publics, d'organiser un transport des bagages efficace et de multiplier les possibilités d'excursions sans voiture.

##### L'exemple de Zermatt

Dans cette station au pied du Cervin, tous les véhicules à moteur à essence sont interdits. La commune a promulgué une interdiction générale de circuler considérant que son territoire n'était pas en mesure de supporter un fort trafic. En outre, pour pouvoir garantir et maintenir l'ordre ainsi que la tranquillité des habitantes et des habitants, seuls les véhicules strictement nécessaires peuvent rouler dans le village.

Ainsi, sur la base de:

- l'art. 3 al. 4 LCR<sup>10</sup> et l'art. 107 ss. OSR<sup>11</sup>,
- l'art. 8 et 9 de la loi cantonale d'application de la LCR<sup>12</sup> et
- l'art. 6, 15 et 16 de la loi cantonale sur le régime communal<sup>13</sup>, l'assemblée primaire a édicté le «Verkehrsreglement»<sup>14</sup> qui a pour but de garantir la sécurité des piétonnes et piétons et des véhicules par la limitation du trafic motorisé.

Ce règlement est valable sur tout le territoire de la commune de Zermatt, notamment sur les routes et les chemins publics. Les véhicules à moteur, de même que les traîneaux et calèches à chevaux, ne peuvent utiliser les rues et chemins publics qu'avec une autorisation de la commune.

<sup>8</sup> Voir aussi ch. 4.2, 5.2

<sup>9</sup> GAST Gemeinschaft Autofreier Schweizer Tourismusorte; membres: Bettmeralp, Braunwald, Mürren, Riederalp, Rigi Kaltbad, Saas-Fee, Stoos, Wengen et Zermatt.  
<http://www.gast.org>

<sup>10</sup> RS 741.01

<sup>11</sup> RS 741.21

<sup>12</sup> <http://www.vs.ch/home2/LoisVs/de/LoisHtml/frame.asp?link=741.1.htm>

<sup>13</sup> <http://www.vs.ch/home2/LoisVs/de/LoisHtml/frame.asp?link=175.1.htm>

<sup>14</sup> <http://gemeinde.zermatt.ch/pdf/reglement/verkehrsreglement.pdf>



Suisse. Les dates et les lieux prévus sont indiqués sur Internet sous [www.slowUp.ch](http://www.slowUp.ch).

Les répondants nationaux de slowUp sont la fondation «La Suisse à vélo» et Suisse Tourisme. Ils coordonnent les slowUp existantes, lancent de nouvelles manifestations et contrôlent la qualité des différentes manifestations. slowUp est une marque protégée. Celui qui veut organiser une slowUp doit remplir certaines conditions et présenter une requête accompagnée du descriptif de la manifestation au répondant national.

Les répondants des manifestations régionales sont en général des associations où sont représentés les communes, le secteur du tourisme et les élus. L'organisation dépend en majeure partie du travail bénévole. Les répondants régionaux sont entièrement responsables de la planification, du financement et de la réalisation de leur slowUp.

### 3.2 22 septembre: journée «En ville sans ma voiture»

Chaque année, à la même date, à savoir le 22 septembre, les villes européennes qui participent à l'opération réservent des zones à tous les modes de transport sauf le trafic individuel motorisé. Il ne s'agit pas seulement de limiter le trafic à certains endroits, mais aussi de per-

mettre aux citoyens de découvrir les moyens de transport alternatifs et d'essayer de passer cette journée sans voiture, sans pour autant limiter leur mobilité. Le fait que la journée ait lieu toujours à la même date permet de toucher, selon le jour de la semaine, soit le trafic de loisirs, soit le trafic urbain des jours de semaine (travail, achats, livraisons, etc.).

La journée «En ville sans ma voiture» entre dans une conception de la ville qui cherche à en favoriser la redynamisation. Elle consiste en une action qui veut augmenter la conscience publique afin d'encourager le développement de modèles de comportement compatibles avec l'amélioration de la mobilité urbaine et la protection de l'environnement. Les objectifs principaux sont d'une part une intensification de la conscience de la pollution causée par l'utilisation trop fréquente des voitures en ville et d'autre part la sollicitation des communes à établir des espaces réservés aux piétons et piétons, aux cyclistes et aux transports publics urbains.

Après une journée pilote (1999) en France, Italie et à Genève, «En ville sans ma

voiture» a été lancé dans toute l'Europe. En 2000, une dizaine de pays participaient, une part importante de la population étant parfois touchée (en tête, l'Espagne avec ses 215 villes, ce qui représente plus de 45% de la population!). Depuis, la manifestation n'a fait que prendre de l'ampleur et est maintenant non plus seulement européenne, mais mondiale. En Suisse aussi, cette journée a connu un essor considérable. Depuis 2002, elle est soutenue par l'OFEN<sup>15</sup>. En 2003, 57 communes et 275 commerces se sont engagés.

Lors de cette journée, le facteur le plus apprécié par les habitants des villes est celui de la diminution du niveau du bruit. Dans les zones urbaines fermées au trafic, le pourcentage de cette réduction a été, par rapport à un jour de trafic normal, de 6 décibels, ce qui correspond à une diminution de plus du 50% du niveau du bruit perçu. De même, la pollution de l'air a été sensiblement réduite (entre 20 et 50%) dans les zones sans trafic, mais la durée limitée de l'opération n'est pas suffisante pour permettre d'enregistrer des résultats significatifs pour toutes les zones comprises dans les villes participantes. Cet-



<sup>15</sup> Office fédéral de l'énergie SuisseEnergie



te journée permet toutefois chaque année d'introduire de nouvelles mesures visant à améliorer et à alléger le trafic urbain, telles l'inauguration de nouvelles lignes de bus, de pistes cyclables, de zones piétonnes, etc. ou l'adoption de programmes de covoiturage, location de vélos, etc.

### 3.3 Autres journées sans voitures en Europe

#### 3.31 Allemagne

Outre la journée européenne du 22 septembre, les journées sans voitures sont relativement fréquentes et très appréciées en Allemagne. Leurs débuts remontent à 1986, lorsque, pour le jubilé de la «Deutsche Weinstrasse», les experts du tourisme proposent de fermer la rue pour une journée. Cela a eu tellement de succès que cette manifestation est maintenant répétée chaque année et que plusieurs vallées limitrophes ont repris l'idée.

L'institut UPI (Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg) étudie le sujet depuis plusieurs années et publie, en plus d'un dossier présentant les divers aspects des journées sans voitures, une liste de toutes les journées sans voitures ayant lieu en Allemagne, en Autriche et en Suisse.<sup>16</sup>

«Mobil ohne Auto»<sup>17</sup> est une action décentralisée supportée par plusieurs associations, à laquelle participent toujours plus de localités. Mis à part une journée d'action nationale sans voitures organisée chaque année, diverses manifestations sont proposées: conférences, excursions, fêtes pour lesquelles une/des rues sont barrées, etc. Au travers de ce large éventail de manifestations, «Mobil ohne Auto» tente de sensibiliser le public et les milieux politiques et, à long terme, de favoriser l'évolution vers un nouveau style de vie.

### Exemples d'autres formes de limitations

Dans des villes de plus en plus nombreuses, des tronçons de routes sont fermés pendant les mois d'été pour permettre aux piétons et aux cyclistes de mieux en profiter. En revanche, nous descendons depuis toujours dans la rue pour fêter et manifester.

#### Lungolago à Lugano<sup>18</sup>

Tous les étés, le long du lac de Lugano, les quais du centre-ville sont fermés au trafic les vendredi et samedi soirs, ainsi que l'un ou l'autre après-midi pour des occasions spéciales telles que le festival de jazz.

#### Monday Night Skate<sup>19</sup>

L'association MNS, fondée en 1999, organise, les lundis soir de 19 heures à environ 22 heures de mai à octobre, des tours en inline-skates dans des villes de Suisse. Partie de Zurich, où les cortèges sont encadrés par la police depuis l'année 2000, la manifestation a gagné rapidement l'enthousiasme d'autres villes: en 2003, Winterthur, Berne, Bâle, Saint-Gall, Lucerne, Genève et Lugano organisent des Monday Night Skate, et le nombre des participants augmente de manière impressionnante.

#### Quais de la Seine à Paris

Depuis plusieurs années déjà, les skaters de Paris, maintenant au nombre de 12000 en moyenne, s'organisent pour parcourir les boulevards de la capitale un soir par semaine, obligeant le trafic motorisé à emprunter des déviations.

En outre, les quais de la Seine sont fermés tous les dimanches de mai à octobre, pour être empruntés uniquement par les deux-roues, rollers et promeneuses et promeneurs.

Depuis 2002, une opération d'animation «Paris-Plage»<sup>20</sup> occupe, durant environ un mois de juillet à août, les voies sur

<sup>16</sup> UPI Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg e. V.: UPI-Bericht 37: Autofreie Sonntage. <http://www.upi-institut.de/upi37.htm>

<sup>17</sup> Mobile sans voiture. <http://www.mobilohneauto.de>

<sup>18</sup> <http://www.lugano.ch/giovani/welcome.cfm?ID=09001003&DOCID=85CC27272DF0EFE2C1256D590020761A>

<sup>19</sup> <http://www.night skate.ch>

<sup>20</sup> [http://www.paris.fr/FR/actualites/paris\\_plage/default.htm](http://www.paris.fr/FR/actualites/paris_plage/default.htm)

### 3.32 Italie

L'Italie est relativement active dans ce domaine. Comme dans le reste de l'Europe, beaucoup de villes ferment leur centre à la circulation le 22 septembre. Deux autres types de journées sont en outre organisés chaque année, l'une comme l'autre dans l'optique de la lutte contre le «smog» des centres-villes italiens:

- «**100 strade per giocare**», manifestation organisée par l'association Legambiente, est une journée durant laquelle les rues et places sont fermées au trafic pour permettre aux enfants de s'approprier cet espace. De nombreux divertissements sont organisés.
- La manifestation «**domeniche ecologica**» était un projet cherchant à limiter l'usage des voitures privées dans les centres-villes et initialement promue par le Ministère italien de l'environnement. Le projet avait pour but d'améliorer la qualité de l'air dans les villes. Il prévoyait des programmes de sensibilisation pendant les manifestations, en informant la population sur les problématiques liées à la pollution et en présentant les nouveaux systèmes de mobilité et le concept de développement durable.

Cependant, avec le changement de gouvernement, le Ministère de l'environnement a changé de politique et décidé de ne plus organiser de telles manifestations et de ne plus soutenir financièrement les communes participantes. Dès lors, les journées sans voitures doivent être l'initiative des communes elles-mêmes. Le phénomène a naturellement de ce fait perdu de l'ampleur, mais les plus grandes villes ont continué l'action: Venise, Rome, Florence, Palerme, Gênes, Messine et Naples organisent des dimanches sans voitures.



berge (Quais de la Seine), qui sont donc fermées tous les jours au trafic motorisé pendant cette période.

#### Routes barrées pour fêtes/manifestations

Les occasions de barrer rue, place ou quartier pour quelques heures sont nombreuses: Street parade, Fêtes de Genève, manifestations, cortèges (par exemple Fête des vendanges), fêtes de quartier, etc.

Si l'intention n'est pas la même (il s'agit ici surtout de disposer de l'espace nécessaire à la réalisation de la manifestation concernée), le fait d'occuper la rue, d'empêcher son accès au trafic motorisé est souvent une composante importante de l'ambiance d'un événement se déroulant dans la rue. La rue est conquise par le piéton et vécue, le temps d'une manifestation, à son échelle.





## 4 Organisation et mise en pratique

### 4.1 Journée du 22 septembre et semaine de la mobilité

#### 4.1.1 Journée «En ville sans ma voiture»

Le premier pas pour organiser une journée «En ville sans ma voiture» est de prendre connaissance des objectifs et implications sur le site [www.mobility-week-europe.org](http://www.mobility-week-europe.org). Il est possible de signer une charte de participation qui engage la ville ou la commune à mettre en place un certain nombre d'actions durant cette journée et permet d'être répertorié sur le site européen comme ville participante.

Il s'agit ensuite d'évaluer les forces disponibles en interne et le budget à disposition. Même avec un petit budget (quelques milliers de francs), il est possible d'organiser une journée «En ville sans ma voiture», cela s'est déjà fait! De nombreux acteurs en lien avec les mobilités douces ou combinées peuvent être intéressés à organiser des activités. Il est également possible de rechercher un sponsoring auprès de certains commerces par exemple (articles de sport, magasins de vélos, etc.). En outre, l'Office fédéral de l'énergie soutient la journée «En ville sans ma voiture» depuis 2002 et offre une contribution aux communes participantes.<sup>21</sup>

Pour commencer, il s'agira de contacter et de réunir, en un ou (de préférence) plusieurs groupes thématiques, l'ensemble des partenaires potentiels. Les idées d'activités et les forces organisationnelles seront d'autant plus fortes que les partenaires seront nombreux.

Exemples de partenariats:

- Pouvoirs publics: partenariat entre diverses communes, avec les autorités cantonales
- Entreprises de transports en commun (CFF, TPG, etc.)
- Acteurs en lien avec les mobilités douces ou combinées: associations pour la promotion du vélo, de la marche, location de vélos, (ATE, WWF, Genève Roule, ASPIC, Mobility Car-Sharing, etc.)
- Maisons de quartier, associations de quartier
- Commerçants

Durant la journée «En ville sans ma voiture», des zones habituellement réservées à l'automobile devront être fermées au trafic motorisé (voitures, motos et scooters). D'autres activités devront y être proposées, permettant la réappropriation de ces espaces par les piétons, les vélos et autres mobilités douces.

Il conviendra de ce fait de se procurer toutes les autorisations nécessaires:

- à la fermeture de périmètres
- à l'organisation d'activités (musique, spectacles, courses, etc.)
- à la vente (alimentaire, boissons, non alimentaire)

Enfin, il s'agira d'assurer la diffusion de l'information à la population, puisque l'objectif principal de la journée est de faire prendre conscience à la population des implications du choix de son mode de transport, des enjeux de la mobilité douce pour un développement durable.

Des partenariats pourront être développés avec les médias: presse, radio et télévision. Il est essentiel d'organiser au moins une conférence de presse. La présence d'un stand d'information itinérant dans les quartiers favorisera la sensibilisation.

Exemples de moyens de communication: affiches, drapeaux, banderoles, tout ménage, flyers, site Internet. Une permanence téléphonique doit impérativement être prévue durant la semaine précédant la journée «En ville sans ma voiture».

#### 4.1.2 **Semaine européenne de la mobilité**

Depuis 2002, la journée «En ville sans ma voiture» s'inscrit dans la «Semaine européenne de la mobilité», du 16 au 22 septembre. La lisibilité des thèmes et des activités liés à l'écomobilité se révèle plus claire lorsqu'ils sont répartis sur plusieurs jours plutôt que concentrés sur une seule journée.

La sensibilisation se révèle également plus efficace, puisque la population dispose d'une semaine entière pour tester d'autres modes de transport, se réapproprié des espaces, et remettre ainsi en question sa mobilité.

<sup>21</sup> [www.suisse-energie.ch](http://www.suisse-energie.ch)

Informations:  
[www.mobilityweek-europe.org](http://www.mobilityweek-europe.org)

#### Exemple d'action à Genève:

Pour la troisième année consécutive, la Ville de Genève met en place des aménagements éphémères. Nés dans le cadre de la journée «En ville sans ma voiture», ils s'inscrivent depuis 2002 dans la Semaine européenne de la mobilité. Sept aménagements éphémères sont restés en place du 28 juin au 22 septembre 2003.

Comme les années précédentes, les sites choisis ne relèvent pas du hasard. L'aménagement éphémère reflète la volonté d'aménager autrement un lieu. Il naît de la collaboration entre associations, architectes, artistes et services municipaux, là où un projet plus pérenne est déjà engagé. Il permet de tester «grandeur nature» un nouveau dispositif, qui pourra être réalisé sous une forme définitive si l'essai se révèle concluant. Tout au long de l'été, des animations sont organisées dans les rues réaménagées. Ces lieux sont surtout à la disposition des riverains, qui sont invités à les investir et à les faire vivre.

Infos:  
[www.ville-ge.ch/geneve/amenagement/site\\_amena\\_ephemere/index.htm](http://www.ville-ge.ch/geneve/amenagement/site_amena_ephemere/index.htm)



## 4.2 slowUp

La Fondation «La Suisse à vélo» est la première interlocutrice pour toutes celles et tous ceux qui souhaitent lancer une slowUp dans leur région. Un dépliant slowUp énumère les points principaux concernant l'organisation d'une telle manifestation. Les rapports finaux de slowUp passées renferment eux aussi des renseignements précieux. Le site Internet [www.slowUp.ch](http://www.slowUp.ch) donne une bonne idée de ces manifestations.

La Fondation «La Suisse à vélo» propose un coaching et un manuel détaillé pour les comités d'organisation. Le coach conseille les initiateurs dans leurs démarches, tandis que le Manuel constitue l'instrument clé, éclairant toutes les questions essentielles relatives à l'organisation et au déroulement d'une slowUp. Il contient également une douzaine de listes de contrôle qui servent d'aides à la planification. C'est le partenaire principal des slowUp, Promotion Santé Suisse, qui a permis de proposer l'offre de coaching et l'élaboration du Manuel.

Les répondants nationaux recommandent aux personnes qui organisent une slowUp d'assister préalablement à une autre manifestation du même type. De plus, elle organise chaque année une journée d'introduction destinée à celles et à ceux qui souhaitent lancer une slowUp, leur permettant ainsi de sentir le climat, de récolter les premières expériences et d'obtenir des renseignements de première main de la part des organisateurs régionaux.

**La préparation, le déroulement et le contrôle d'efficacité d'une slowUp interviennent en cinq phases:**

### Phase no. 1: L'idée

Contact avec les éventuelles organisations responsables et les partenaires de la région

Premiers contacts avec les autorités, les entreprises de transport et les responsables nationaux

Contacts avec d'éventuels futurs membres du comité d'organisation

#### → Milestone no. 1

env. seize mois avant la slowUp: décision concernant l'élaboration d'un avant-projet

### Phase no. 2: Avant-projet et conception de la manifestation

Élaboration d'un avant-projet

Conception de la manifestation: date, organisation, itinéraire, programme des transports et de la sécurité, programme d'accompagnement, budget, financement, programme de communication

Dépôt des requêtes auprès des autorités

#### → Milestone no. 2

env. douze mois avant la slowUp: dépôt de la requête auprès des responsables au niveau national

### Phase no. 3: Planification

Élaboration des programmes sectoriels

Assurer le financement

Communication dans la région

Convention avec les responsables au niveau national

#### → Milestone no. 3

env. neuf mois avant la slowUp: décider du déroulement

### Phase no. 4: Mise en œuvre

Mise en œuvre de la planification

Contrôle des processus et corrections éventuelles

Contrôle final

#### → Milestone no. 4

env. une semaine avant la slowUp: organisation terminée

### Phase no. 5: Évaluation

Analyse des points forts et des points faibles

Rédaction d'un rapport final avec des propositions de perfectionnement

#### → Milestone no. 5

au plus tard trois mois après la slowUp: conclusion formelle du projet





## 5 Informations pratiques

### 5.1 Bases légales des journées sans voitures en Suisse

#### 5.1.1 Généralités

Les journées sans circulation automobile dans des périmètres définis, telles qu'elles sont proposées dans la présente brochure, ne sont pas régies par des bases légales spécifiques. Selon la pratique en vigueur, les interdictions de circuler limitées dans le temps et dans l'espace tombent dans la catégorie de ce qu'on appelle des mesures de restrictions fonctionnelles. Ces dispositions figurent à l'art. 3 al. 4 de la loi sur la circulation routière (Compétences des cantons et des communes):

*«D'autres limitations ou prescriptions peuvent être édictées lorsqu'elles sont nécessaires pour protéger les habitants ou d'autres personnes touchées de manière comparable contre le bruit et la pollution de l'air, pour assurer la sécurité, faciliter ou régler la circulation, pour préserver la structure de la route, ou pour satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales. Pour de telles raisons, la circulation peut être*

*restreinte et le parcage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation. La décision cantonale de dernière instance concernant de telles mesures peut faire l'objet d'un recours de droit administratif au Tribunal fédéral. Les communes ont qualité pour recourir lorsque des mesures touchant la circulation sont ordonnées sur leur territoire.»*

Cet alinéa contient la «notion juridique indéterminée», une notion qui est donc sujette à interprétation. Le législateur laisse une grande marge de manœuvre aux cantons et aux communes quant à l'interprétation de la disposition «ou pour satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales», qui permet de tenir compte des intérêts publics les plus divers.

La jurisprudence a toujours donné une interprétation large des notions juridiques indéterminées. Ainsi, sont admissibles tant les raisons qui relèvent de l'esthétique, de la protection des monuments et de la protection du patrimoine

### Art. 6a de l'ordonnance sur la police des routes et la signalisation routière

<sup>1</sup> *Si des mesures en matière de circulation routière ordonnées sur le plan local ou régional en vue d'interdire aux véhicules à moteur de circuler touchent le réseau routier cantonal ou de grand transit, les mesures permettant d'assurer la sécurité du trafic ainsi que la mise en place des déviations et du service d'ordre doivent être définies dans un plan qui sera soumis pour approbation à l'Office de la circulation routière et de la navigation au moins trois mois à l'avance.*

<sup>2</sup> *L'Office de la circulation routière et de la navigation accorde l'autorisation nécessaire à la mise en place des mesures provisoires en matière de circulation routière en accord avec la Police cantonale et avec l'Office cantonal des ponts et chaussées. Il fixe par ailleurs les conditions nécessaires.*

<sup>3</sup> *L'autorisation n'est accordée que si les itinéraires de détournement répondent, pour le trafic sur les routes cantonales et de grand transit, de manière acceptable et proportionnée aux critères requis pour la direction et la sécurité du trafic ainsi que pour la protection de l'environnement.*

<sup>4</sup> *Les requérants, dans le cadre de l'élaboration de leur plan, invitent les communes concernées à donner leur avis. Ils prennent par ailleurs en charge les coûts liés aux évaluations préalables, à la mise en place et à la suppression des mesures et au recrutement du service d'ordre.*

<sup>5</sup> *La Police cantonale édicte les directives nécessaires à la mise en place de la signalisation provisoire sur les routes cantonales et de grand transit.*

que celles qui sont prises dans l'intérêt de l'aménagement du territoire.<sup>22</sup>

Ces décisions montrent qu'il est possible d'imposer une réglementation du trafic routier lorsque les intérêts à protéger au niveau local l'emportent sur ceux du trafic routier.<sup>23</sup> Par contre, des raisons financières, économiques ou de politique des transports ne justifient pas une telle réglementation.<sup>24</sup>

Quant aux journées sans voiture limitées au plan local (dans les exemples cités, il s'agit d'interdictions de circuler le dimanche), le Conseil fédéral a eu, à plusieurs reprises, l'occasion de s'exprimer lorsqu'il a eu à trancher des recours. Ainsi, dans JAAC 60.82, il a avalisé une interdiction de circuler en fin de semaine introduite à l'essai à Brunnen. Dans ce cas, l'interdiction s'étendait même à une route de grand transit.

Il a également approuvé des essais de ce type qui ont eu lieu à Interlaken et à Sursee.<sup>25</sup> Toutes ces réglementations du trafic étaient introduites notamment dans le but – non exclusif – d'accroître l'attrait de la région concernée. Il a enfin estimé qu'une interdiction de circuler le dimanche sur des routes d'une région forestière en vue de protéger les randonneurs et les piétons était compatible avec l'art. 3 al. 4 LCR (fonction créative de la forêt).

L'art. 3 al. 4 LCR couvre donc en principe les interdictions de circuler pour les véhicules à moteur, limitées dans l'espace et dans le temps et prononcées pour accroître l'attrait de la zone concernée, la qualité de l'habitat et la qualité de vie tout court, ainsi que pour répondre au besoin de tranquillité de la population, en particulier le dimanche.

Dans un cas particulier, il suffit ainsi d'examiner la proportionnalité de la mesure. Dans ce contexte, il faut rappeler l'aspect du transit: lorsqu'il est touché, une déviation adéquate doit être mise en place, et, le cas échéant, certaines routes de liaison (routes principales ou secondaires) doivent rester ouvertes au trafic. Cette règle vaut en particulier pour les communes sises à l'entrée ou à proximité de l'entrée d'une vallée fermée. Si une telle déviation est possible, la fermeture au trafic du centre des villes au moins ou de grands quartiers est admissible. Il convient toutefois – toujours en application du principe de proportionnalité – de tenir compte des intérêts des riverains et de garantir, dans la mesure du possible, l'accès des secours et autres services d'urgence.

### 5.12 Remarques concernant les restrictions de circulation temporaires

Les journées sans voitures limitées dans l'espace entraînent des restrictions qui, nous l'avons vu, découlent du droit fédéral, en particulier de l'art. 3 al. 4 de la loi sur la circulation routière. Suivant les routes touchées, ce sont plusieurs cantons resp. communes qui sont compétents pour décider de telles restrictions de la circulation. En général, ce sont à la fois des routes communales et une ou plusieurs routes cantonales qui sont touchées; dès lors, les deux niveaux doivent être intégrés d'emblée au projet. À titre d'exemple de réglementation cantonale, l'encadré de la page précédente reproduit l'art. 6a de l'ordonnance sur la police des routes et la si-

gnalisation routière du Canton de Berne. Cet article concerne explicitement les journées sans circulation de véhicules à moteur.<sup>26</sup>



<sup>22</sup> ATF 102 Ia 115; jurisprudence des autorités administratives de la Confédération [JAAC] 46.36; 51.51; décision du 31 mai 1995 du Conseil fédéral du 31 mai 1995 concernant la conservation de biens culturels historiques à Saint-Gall

<sup>23</sup> ATF 106 IV 201

<sup>24</sup> cf. également message concernant le projet de loi fédérale sur la circulation routière, FF 1955 II 1, p. 12

<sup>25</sup> Décisions des 22 janvier et 29 octobre 1997

<sup>26</sup> Recueil systématique des lois bernoises: <http://www.sta.be.ch/belex/d/home7.htm>

## 5.2 Remarques relatives à slowUp<sup>27</sup>

### 5.21 Répondants et organisation Répondant national

La fondation «La Suisse à vélo» et Suisse Tourisme forment ensemble le répondant national de slowUp. C'est à cet organe qu'appartiennent la marque et le nom déposés «slowUp», qui ne peuvent être utilisés qu'avec autorisation écrite. Le répondant national est responsable de la stratégie au niveau national. Il a confié la mise en œuvre opérationnelle à la fondation «La Suisse à vélo», qui a établi à cet effet une direction de projet et un bureau.

Le répondant national:

- est le destinataire des requêtes slowUp; il approuve les requêtes et conclut les contrats avec les répondants régionaux;
- verse si possible une contribution aux manifestations régionales et met à disposition un «coaching» de projet pour les nouvelles slowUp;
- coordonne les interfaces principales entre les différentes slowUp;
- fixe les normes de qualité et contrôle la qualité des réalisations;
- gère la communication nationale;
- est l'interlocuteur pour les questions de communication;
- cherche des sponsors nationaux et crée des possibilités de contact entre sponsors et répondants régionaux.

Le répondant national bénéficie du soutien de plusieurs partenaires (sponsoring, services et médias).

### Répondant régional

Le répondant régional assume la responsabilité générale de sa slowUp. Pour utiliser la marque slowUp, il adresse au bureau national une requête accompagnée d'un descriptif de la manifestation.

Responsabilités du répondant régional:

- requête d'organisation d'une slowUp adressée au répondant national, accompagnée du descriptif de la manifestation (contenu: répondant et organisation, environnement régional et programme cadre, calendrier, date de réalisation, parcours, programme, trafic et sécurité, budget, financement y compris sponsoring, communication);
- obtention des autorisations cantonales et communales nécessaires;
- financement;
- communication régionale (coordination avec la communication nationale);
- réalisation;
- évaluation et rapport à l'intention du répondant national.

Les détails sont réglés par un contrat, renouvelé chaque année, entre les répondants national et régional.

### 5.22 Tâches du répondant national Organisation du répondant

- Collaboration, réglée par contrat, de la fondation «La Suisse à vélo» et de Suisse Tourisme
- Mise en place de la direction de projet et du bureau slowUp

### Management du projet

- Développement de slowUp en Suisse
- Coordination (lieux et dates des manifestations) au niveau national
- Examen et approbation des requêtes et des descriptifs des répondants régionaux
- Contrats avec les répondants régionaux
- Mise à jour et distribution du Manuel et du Corporate Design (CD)

### Communication

- Interlocuteur pour les milieux intéressés
- Interlocuteur des répondants régionaux, en particulier pour la coordination de la communication nationale des dates, lieux et contacts

- Relations publiques à l'échelle nationale
- Mise à disposition de matériel iconographique
- Entretien du portail Internet [www.slowup.ch](http://www.slowup.ch), liens vers les répondants régionaux, présence sur [www.veloland.ch](http://www.veloland.ch) et [www.myswitzerland.com](http://www.myswitzerland.com)

### Finances et sponsoring

- Développement de plates-formes de sponsoring pour des partenaires sponsors nationaux
- Prospection et coordination de partenaires sponsors pour l'assurance qualité et le financement initial de répondants régionaux
- Mise à disposition des plates-formes régionales de sponsoring pour les partenaires sponsors

### Développement et évaluation

- Diffusion de l'idée, lancement d'autres slowUp régionaux
- Coaching des répondants régionaux (phase d'organisation)
- Promotion de l'échange d'expériences entre les répondants régionaux
- Développement qualitatif en fonction des rapports finaux des répondants régionaux et de ses propres évaluations
- Contacts avec la Confédération, les cantons et les organisations nationales, si nécessaire aussi avec des manifestations à thème analogue
- Elaboration et mise à jour de normes de qualité, du Manuel et du CD

<sup>27</sup> Le chapitre 5.2 est un extrait du Manuel de slowUp. Des indications permettant de se procurer le Manuel dans son entier ainsi que d'autres documents de slowUp se trouvent dans le chapitre 5.3, sous «aides de travail».

### 5.23 Tâches du répondant régional

#### Organisation du répondant

- Mise en place de l'organisation régionale de répondant (requérant et partenaire contractuel par rapport au répondant national)
- Constitution d'un comité d'organisation (CO)
- Intégration et coordination des partenaires et sponsors régionaux et locaux (autorités, population, économie, sponsors régionaux, médias)

#### Management du projet

- Elaboration de l'idée et de l'avant-projet (étude de faisabilité)
- Obtention des autorisations cantonales et communales
- Elaboration du descriptif de la manifestation, partie intégrante de la requête adressée au répondant national
- Dépôt de la requête auprès du répondant national
- Organisation et exécution du slowUp

#### Communication

- Information préalable dans la région (communes, population, organismes touristiques, entreprises, etc.)
- Désignation de la personne du CO responsable des contacts
- Concept de communication
- Partenariats régionaux avec les médias
- Mise sur pied et exploitation de l'information Internet régionale avec lien vers le portail [www.slowup.ch](http://www.slowup.ch)
- Information de la population une fois les autorisations obtenues
- Signalisation routière en collaboration avec la police (routes fermées au trafic individuel motorisé)
- Communication du programme de la journée
- Coordination des mesures de communication avec le répondant régional
- Garantie de la présence du répondant national et des sponsors
- Garantie de l'utilisation correcte du CD en vigueur

#### Finances et sponsoring

- Etablissement du budget (dépenses, recettes, plan de liquidités)
- Projet de plates-formes de sponsoring
- Prospection et contrats de partenaires sponsors régionaux
- Décompte

#### Evaluation et développement

- Contrôle d'efficacité, revue de presse et rapport final au répondant national
- Participation aux meetings de coordination du répondant national

### 5.24 Normes de qualité slowUp

Le répondant national lie le droit d'utiliser le logo et le nom slowUp au respect des critères suivants:

#### Répondant et organisation

- Mise en place d'un répondant régional fiable
- Constitution d'un CO clairement structuré et d'un bureau fonctionnel
- Elaboration de la requête complète à l'intention du répondant national

#### Date de réalisation et calendrier

- Réalisation annuelle à la même date
- Absence de concurrence temporelle avec les slowUp existantes
- Planification réaliste du temps et des délais
- Point de non-retour clairement défini

#### Parcours

- Tracé en grande partie sur les routes principales
- Itinéraire «logique»
- Longueur minimale recommandée: 25 km
- Largeur minimale de la route recommandée: 6 mètres. Ecart possible en fonction du nombre de participants, de la longueur de l'itinéraire et des réalités locales
- Asphalté sur toute la longueur, sans pavés dans les descentes (à cause des rollers et des trottinettes)

- La différence d'altitude ne devrait pas dépasser 25 mètres par 10 km (pente maximale: 6%).
- Aussi peu de carrefours que possible avec des routes non fermées et des passages à niveau
- Eventuellement sens de parcours recommandé

#### Environnement régional et programme cadre

- Région intéressante au plan touristique et paysager
- Offres culinaires, culturelles et sportives le long de l'itinéraire
- Dossiers pour stands groupés (surfaces pour sponsors et partenaires, personne responsable, correspondances, accès, etc.)

#### Trafic, sécurité, liaisons

- But: part la plus élevée possible de HPM<sup>28</sup> et de transports publics (TP) pour accéder au parcours
- Exploiter et communiquer activement les itinéraires d'accès HPM à partir de la région
- Liaisons par TP suffisantes
- Location de vélos
- Permanence de réparation

#### Concept de transports pour le trafic motorisé individuel

- Projet relatif aux déviations
- Projet relatif aux aires de stationnement
- Sécurisation des intersections, routes non fermées et endroits exposés
- Annonce à l'avance des routes fermées et des déviations

#### Sécurité, service médical et de premiers secours

- Aménagement de postes de premiers secours
- Routes d'accès pour véhicules d'urgence

<sup>28</sup> Human Powered Mobility

### Assurances

- Contrôle de la situation en matière d'assurances
- Conclusion d'une assurance RC organisateur

### Ravitaillement

- Ravitaillement
- Offre de ravitaillement variée et suffisante
- Spécialités régionales et vente directe

### Installations sanitaires et élimination des déchets

- Concept relatif aux toilettes (nombre d'emplacements, signalisation, offre pour handicapés)
- Concept déchets (par exemple prévention, collecte et élimination des déchets)

### Communication

- Concept de communication interne
- Concept de communication externe (médiats, répondant national, en particulier information à l'avance des autorités, de la population et des entreprises concernées de la région)
- Utilisation correcte du CD slowUp en vigueur

### Finances

- Budget équilibré
- Recettes assurées
- Comptabilité claire

### Sponsoring

- Plates-formes de sponsoring attractives et définies
- Présence assurée pour les partenaires nationaux

### Evaluation et développement

- Etablissement d'un rapport final avec revue de presse (extrait)
- Clôture annuelle en bonne et due forme des comptes de la manifestation

## 5.25 Protection de la marque et Corporate Design (CD)

### Protection de la marque

Le centre de l'identité de slowUp est sa marque distinctive. Son nom et son logo sont protégés et appartiennent, avec le nom de domaine, au répondant national. Sans la permission écrite ce dernier, la marque «slowUp» ne peut être utilisée ni seule ni comme composante de la publicité d'une autre marque touristique ou non touristique.

### Utilisation par les répondants régionaux

L'utilisation de la marque slowUp requiert l'autorisation écrite du répondant national. Le droit d'utiliser la marque slowUp implique en principe le paiement d'un droit de licence. Le répondant national peut exonérer de ce droit de licence si sa situation financière le permet. Les conditions et la transmission du logo aux partenaires du répondant régional sont fixées par contrat. Les tiers sont autorisés à l'utiliser pour des publications non commerciales et en lien direct avec une slowUp régionale. Les utilisations commerciales et sans lien direct avec une slowUp régionale sont soumises à l'approbation du répondant national.

### Utilisation du CD slowUp

Le logo slowUp ne peut être utilisé que sous la forme prescrite par le répondant national. Pour l'utilisation du logo slowUp (avec les logos de la fondation «La Suisse à vélo», de Suisse Tourisme et des partenaires), il existe un CD contenant des exemples d'utilisation, les processus et les directives relatives aux délais.

### Communication

Les **répondants nationaux** soutiennent de façon générale la communication de toutes les manifestations régionales par des plates-formes de communication nationales et internationales. Le but est non seulement d'annoncer les diffé-

rentes manifestations, mais aussi de faire connaître l'idée en général. Les plates-formes de communication du répondant national:

- relations publiques,
- imprimés du répondant national,
- [www.slowup.ch](http://www.slowup.ch) et autres sites Internet du répondant et des partenaires,
- informations dans les agences de Suisse Tourisme.

Le site Internet **[www.slowup.ch](http://www.slowup.ch)** est la page d'accès unique pour slowUp. Des liens conduisent de là aux sites contenant les informations régionales. Les adresses de ces sites régionaux ne doivent pas être communiquées.

Les **répondants régionaux** s'occupent de la communication spécifique de leur slowUp par leurs propres moyens et plates-formes de communication. Ils publient les objectifs nationaux de slowUp.

Le répondant régional et le répondant national s'informent mutuellement de leurs activités.

## 5.26 Finances

Chaque répondant régional est responsable du financement de son slowUp. D'après les expériences, il faut prévoir un budget d'au moins 100 000 francs environ pour un slowUp. Ce budget dépend:

- de la participation des répondants régionaux (canton, communes, associations, etc.) à l'organisation;
- de la possibilité de recourir aux prestations propres d'organisations et d'institutions locales (canton, communes, associations, etc.) pour la réalisation (fermetures de routes, contrôle du trafic, personnel de sécurité, postes sanitaires, etc.);
- des mesures de communication adoptées (brochure, publicité, etc.) et des contributions de sponsors qu'elles suscitent.

Postes importants du budget:

Dépenses	Recettes
Secrétariat et frais	Contributions des communes et du canton
Autorisations, taxes (par exemple SUISA)	Contributions d'organisations régionales
Aménagements (WC, grillages, élimination des déchets, etc.)	Sponsoring régional
Relations publiques (honoraires, manifestations)	Sponsoring national
Spectacle d'ouverture	Merchandising
Programme (mise en page, impression, distribution)	Annonces dans le programme
Droit de licence slowUp	Contributions des restaurants et propriétaires de stands
RC organisateur	Sponsoring au plan national
TVA	

Remarques:

- Il est recommandé de ne pas percevoir de taxe de participation (mise en œuvre difficile, signal négatif).
- Les recettes provenant du sponsoring, du merchandising et des annonces dans le programme sont soumises aux dispositions de la loi régissant la taxe sur la valeur ajoutée.

### 5.27 Sponsoring

(Remarque préliminaire: pour une meilleure lisibilité, les partenaires dans les domaines des services, du sponsoring et des médias sont englobés dans l'expression «partenaires sponsors».)

Le **répondant national** cherche des partenaires sponsors nationaux disposés à promouvoir et à soutenir financièrement l'idée des slowUp au plan suisse. L'engagement d'un partenaire sponsor national doit s'étendre sur plusieurs années, mais au moins trois. A côté de cette activité de prospection, le répondant national essaie de coordonner les activités des répondants régionaux et

de créer des canaux pour l'échange d'informations entre les répondants régionaux et les partenaires sponsors potentiels.

Le sponsoring national doit couvrir le coût des tâches du répondant national. Le répondant régional bénéficie d'un éventuel sponsoring au plan national par:

- la communication au niveau national (canaux de communication des répondants nationaux et des partenaires sponsors nationaux);
- la coordination et le contrôle qualité par le répondant national;
- des contributions financières directes (en fonction de l'engagement financier des partenaires nationaux);
- l'engagement des partenaires sponsors nationaux au niveau régional;
- la notoriété accrue de la marque slowUp.

Le CD fixe la présence des partenaires sponsors nationaux sur les plateformes des répondants national et régional.

Le **répondant régional** est responsable du financement de son slowUp (voir finances). Il cherche des partenaires à cet effet et définit les plates-formes de sponsoring adéquates (annonces, affiches, présence sur les stands des sponsors, dégustation, bandes publicitaires, etc.).

Une **coordination** entre répondant national et répondant régional est nécessaire puisque l'exclusivité est en général accordée aux partenaires sponsors nationaux pour leur branche et qu'il s'agit d'éviter des conflits potentiels entre partenaires sponsors nationaux et régionaux. Le répondant régional informe au préalable le répondant national des partenaires sponsors avec lesquels il veut se mettre en contact. D'éventuelles restrictions des répondants régionaux pour la recherche de parte-

naires sponsors par les répondants nationaux sont fixées par contrat.



### 5.3 Adresses de contact et aides de travail

#### 5.31 Adresses de contact

##### Organes fédéraux

##### Office fédéral du développement territorial ARE

Stratégie Trafic de loisirs  
Ueli Seewer  
Palais fédéral Nord  
Kochergasse 10  
3003 Berne  
T: 031 322 55 66  
F: 031 322 78 69  
www.trafic-de-loisirs.ch

##### SuisseEnergie

Contact slowUp  
Hermann Scherrer  
Contact 22 septembre  
Aline Brüllhardt  
Office fédéral de l'énergie  
Case postale  
3003 Berne  
T: 031 322 56 11  
F: 031 323 25 00  
www.suisse-energie.ch

##### Répondants nationaux slowUp

##### slowUp

c/o Fondation «La Suisse à vélo»  
Case postale 8275  
Finkenhubelweg 11  
3001 Berne  
T: 031 307 47 40  
F: 031 307 47 48  
info@slowup.ch  
www.slowup.ch

##### Suisse Tourisme

Jörg Krebs  
Tödistrasse 7  
Case postale  
8027 Zürich  
T: 01 288 11 11  
F: 01 288 12 05  
joerg.krebs@switzerland.com

##### Direction de projet

Peter Anrig  
Fondation La Suisse à vélo  
T: 031 307 47 42  
peter.anrig@veloland.ch

##### Daniel Leupi

Velobüro  
T: 062 205 99 03  
daniel.leupi@velobuero.ch

##### Jörg Stäuble

CEO GmbH  
T: 031 852 00 20,  
mail@ceo-stauble.ch

##### Partenaires principaux slowUp

##### Promotion Santé Suisse

Peter Burri  
Dufourstrasse 30  
Case postale 311  
3000 Berne 6  
T: 031 350 04 26  
F: 031 368 17 00  
peter.burri@healthprom.ch

##### Répondants régionaux slowUp

##### slowUp Lac de Morat

Brigitte Lüthi  
c/o Association des communes du district de Lac  
rte de la Ritta 1  
1789 Lugnorre  
T: 026 672 13 14  
F: 026 673 02 26  
sekretariat@see-lac.ch

##### slowUp Euregio Bodensee

Clemens Wäger  
Wäger & Partner GmbH  
Rheinstrasse 1  
Case postale  
8501 Frauenfeld  
T: 052 722 27 90  
F: 052 722 27 91  
clemens.waeger@waegerpartner.ch

##### slowUp Lac de Sempach

Kontaktstelle  
Ursula Bachmann  
Infostelle Seminarhotel SRK  
6207 Nottwil  
T: 041 939 23 23 oder 079 216 23 49  
F: –  
info@slowup-sempachersee.ch

##### slowUp Gruyère

Christophe Maurer  
Jeune Chambre Economique de la Gruyère  
Rue du Tir 12  
1636 Broc  
T: 026 912 42 58  
F: 026 912 14 06  
rocpan@swissonline.ch

##### Services

##### Chemins de fer fédéraux CFF SA

Trafic régional, First- & Last-Mile  
Florentin Abächerli  
Brückfeldstr. 16  
3000 Berne 65  
T: 051 220 51 29  
F: 051 220 27 22  
florentin.fa.abaecherli@sbb.ch

### 5.32 Aides de travail

#### slowUp

- Folder «slowUp»
- Manuel slowUp
- Listes de contrôle slowUp
- Corporate Design slowUp
- Contrat-type
- Rapports finaux des différentes slowUp

Tous ces documents se trouvent en format pdf sur:  
[www.slowUp.ch](http://www.slowUp.ch) et sur  
[www.trafic-de-loisirs.ch](http://www.trafic-de-loisirs.ch)

#### Semaine de la mobilité

«Europäisches Handbuch für Kommunen»  
«Ratschläge und nützliche Informationen für die Organisation der europäischen Woche der Mobilität 2003»  
(en allemand)  
En format pdf sur [www.mobilservice.ch](http://www.mobilservice.ch)  
[www.trafic-de-loisirs.ch](http://www.trafic-de-loisirs.ch).

#### Swiss Olympic

CD-ROM «Club sportif»  
Case postale 202  
3000 Berne 32  
<http://www.swissolympic.ch/f/publikationen/index.cfm?tid=51>





## Sources

### Adresses Internet

(Adresses Internet actuelles en août 2003)

- 22 septembre:  
<http://www.22september.org>
- Autofreie Sonntage Deutschland: UPI-Institut (Bericht 37): <http://www.upi-institut.de/upi37.htm#UPI37SA>
- Comune di Lugano:  
<http://www.lugano.ch>
- Commune de Paris:  
<http://www.paris.fr>
- Ecotrasporti:  
<http://www.ecotrasporti.it>
- GAST: <http://www.gast.org>
- Initiatives des dimanches:  
<http://www.sonntags-initiative.ch>
- Legambiente:  
<http://www.legambiente.it>
- Ministero dell’Ambiente:  
<http://www.minambiente.it>
- Mobil ohne Auto:  
<http://www.mobilohneauto.de>
- Monday Night Skate:  
<http://www.nightskate.ch>
- Office fédéral de l’énergie (OFEN):  
<http://www.suisse-energie.ch>
- Office fédéral du développement territorial (ARE): Trafic de loisirs:  
<http://www.trafic-de-loisirs.ch>
- Semaine européenne de la mobilité:  
<http://www.mobilityweek-europe.org>
- slowUp: <http://www.slowUp.ch>

### Droit et objets des chambres fédérales

(Recueil systématique du droit fédéral)

- Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR) RS 741.01
- Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR) RS 741.21

(Curia Vista – Base de données des objets parlementaires du Parlement suisse)

- 76.225 Initiative parlementaire Franz Jaeger concernant des dimanches sans voitures, 1977

- Initiative populaire fédérale «Pour douze dimanches par année sans véhicules à moteur ni avions», 1978
- 96.408 Initiative parlementaire Franziska Teuscher «Journées sans voitures», 1996
- 99.094 Initiative populaire fédérale «Pour un dimanche sans voitures par saison – un essai limité à quatre ans (Initiative des dimanches)», 1999
- 00.1037 Question ordinaire Pia Hollenstein «Soutien des villes pour les projets «En ville, sans ma voiture?», 2000
- Canton de Berne: Ordonnance du 11 janvier 1978 sur la police des routes et de la signalisation routière (Ordonnance sur la police des routes)
- Kanton Luzern: Merkblatt Strassenveranstaltungen der Kantonspolizei Luzern
- Etat du Valais: Loi d’application de la législation fédérale du 30 septembre 1987 sur la circulation routière (741.1)
- Etat du Valais: Loi du 13 novembre 1980 sur le régime communal (175.1)
- Gemeinde Zermatt: Verkehrsreglement du 23 septembre 1990

### Autres

- Office fédéral du développement territorial (ARE): «Projet pour des journées sans voiture au niveau local et régional». Travail de stage de Samantha Garbani. Non publié, Berne 2001
- Département fédéral de l’environnement, des transports, de l’énergie et de la communication (DETEC): «Plan directeur de la locomotion douce». Document mis en consultation, Berne 2002
- Europäische Mobilitätswoche, Klimabündnis: «Europäisches Handbuch für Kommunen. Ratschläge und nützliche Informationen für die Organisation der europäischen Woche der Mobilität 2003 mit dem Schwerpunktthema

barrierenfreie Mobilität», Brüssel 2003

- Fondation «La Suisse à vélo»: «Manuel slowUp», Berne 2003
- Fondation «La Suisse à vélo»: «Schlussbericht slowUp Murtensee 2000», Morat/Berne 2001
- Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM): «Monitoring de la journée «En ville, sans ma voiture!» au centre-ville de Genève». Résultats du 22 septembre 2002, Genève 2002
- Zürich Multimobil: «Aktionstag «Zürich multimobil – die bewegte Stadt»: Positive Bilanz». Communiqué de presse du 22 septembre 2002