

La marche, la pratique du vélo et tous les modes de déplacement non motorisés sont communément regroupés sous le terme de mobilité douce. Cette appellation s'applique donc à tous les moyens de se déplacer par la seule force humaine.

1^{er} enjeu

Jusqu'alors privilèges des Etats-Unis, l'obésité et la surcharge pondérale sont depuis peu des priorités de santé publique dans notre pays car elles constituent de véritables bombes à retardement en termes d'impacts sur la santé tels que hypertension, diabète, maladies cardiovasculaires, etc. Le "boéland", comme la plupart des Suisses, est trop sédentaire ; un bon nombre passe de leur logement à leur voiture, pour ensuite prendre l'ascenseur et s'asseoir la journée durant devant un ordinateur. Ce faisant, il prend du poids, met en péril sa santé et celle des assurances sociales. Pour agir efficacement, les mesures s'orientent naturellement sur **plus de mouvement** et une alimentation équilibrée.

2^{ème} enjeu

Le constat du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat montre que, dans toute l'histoire de l'humanité, c'est depuis l'ère industrielle que l'activité humaine contribue à amplifier un phénomène naturel aussi complexe que le réchauffement climatique. Ceci par une consommation effrénée des combustibles fossiles. La Suisse, comme de nombreux autres pays, s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre en ratifiant le protocole de Kyoto. Toutefois elle ne pourra atteindre ses engagements que si l'ensemble des acteurs que représentent les cantons et **les communes contribuent dans un effort commun à mettre en œuvre des mesures de réduction**. Il faut savoir que dans de nombreux pays du monde et même aux Etats-Unis, des villes et des régions se mobilisent activement pour mettre en place des plans climat.

Par ailleurs, la dispersion de l'habitat et des activités ont accru la dépendance de notre société à la voiture, les taux de motorisation augmentent sans cesse, l'espace public a été adapté à l'automobile, au détriment de la **marche** et du **vélo**, devenus **parents pauvres de la politique des transports**. Le piéton et le cycliste se voient désormais contraints de traverser ou d'emprunter des axes et des carrefours dévolus prioritairement aux véhicules motorisés et sources de multiples dangers.

Pourtant, **les potentiels des modes doux sont très importants**. De nombreux trajets aujourd'hui réalisés en transports individuels concernent des distances pour lesquelles les modes doux sont très concurrentiels (**Au niveau suisse, 34% des trajets en voiture ne dépassent pas 3 km**). La marche est tout à fait adaptée aux parcours jusqu'à 1km et le vélo jusqu'à 5km.

L'objectif de ce postulat est d'inviter notre commune à assumer sa part de responsabilité et à relever le défi d'une part, de favoriser le mouvement et l'activité physique de ses habitants et, d'autre part, de contribuer aux objectifs de Kyoto par des mesures concrètes et efficaces.

Une des mesures concrètes pouvant répondre à ce double enjeu est de mettre en place **une véritable politique de mobilité douce à La Tour de Peilz**.

Pour être efficace, une politique de mobilité douce s'appuie nécessairement sur deux piliers :

1. Des mesures d'incitation, de sensibilisation et l'amélioration des infrastructures pour les piétons et cyclistes
2. Une politique de stationnement ciblée pour les véhicules motorisés (habitants et consommateurs)

Le premier pilier comprend des **aménagement adéquats** pour la mobilité piétonne et la **réduction des obstacles et dangers** particulièrement pour les différents usagers que sont les personnes âgées, les enfants/jeunes et les personnes à mobilité réduite. A cet égard, les zones 30 et de rencontres répondent entre autres à cet objectif.

L'amélioration des infrastructures pour les deux-roues implique des **pistes ou voies cyclables** qui relient entre eux les différents points stratégiques de la ville et connectent ceux-ci sans interruption avec les communes voisines. Actuellement, seules de courtes sections, souvent discontinues, sont en place et **le réseau mérite d'être largement développé** pour accroître l'usage de la bicyclette. **L'offre de stationnement des vélos** à proximité des commerces et gare / arrêts de transports publics **mérite aussi d'être améliorée**.

Le deuxième pilier implique une réflexion de fond sur la **politique de stationnement** et la mise en œuvre de mesures qui donnent la **priorité au stationnement des voitures des habitants et consommateurs**. Il est nécessaire de limiter le nombre croissant de véhicules, camionnettes, remorques de propriétaires extérieurs à la Commune qui viennent utiliser notre territoire simplement parce qu'il est gratuit et qu'il n'y a pas de limite de temps de parcage dans de nombreuses zones. A l'instar des communes environnantes qui disposent d'une gare CFF, la mise en place de zones macarons permet de donner la priorité aux habitants et d'éviter que des pendulaires "squattent" les nombreuses places "zone blanche" autour de la gare. La limite de la durée de stationnement ainsi qu'une tarification par des macarons ou des horodateurs sont des outils performants et efficaces pour appliquer cette politique.

Pour les clients des commerces du centre, le choix d'un stationnement sous terre à la place des Anciens-Fossés donnerait une réelle plus-value en terme de convivialité, de rencontres, de priorité pour une mobilité douce en faveur des boélands, en fait, une vraie « place du village ».

Sur la base des considérations énoncées ci-dessus, j'invite la Municipalité, conformément à l'article 89 du règlement communal, à étudier l'opportunité de prendre plusieurs mesures et de dresser un rapport pour d'une part:

- contribuer à favoriser l'accroissement de la mobilité piétonne et cycliste, notamment en créant de nouvelles pistes et voies cyclables et démontrer les résultats des mesures prises, et d'autre part,
- agir par le biais d'une politique de stationnement prioritaire pour les boélands et clients des commerces par l'introduction de macarons et de tarifications horaires adaptées.

Ces mesures ne peuvent que largement contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des habitants de notre Commune.

Je suggère que ce postulat soit transmis à une commission pour sa prise en considération. Pour que notre commune participe à un vrai développement durable,

Michel Bloch - La Tour-de-Peilz

A 23 Mobilité douce (Extrait du plan directeur cantonal)

Le Canton encourage les déplacements à pied et en deux roues non-motorisés, surtout à l'intérieur des agglomérations, à proximité des centres, ainsi que dans le cadre des déplacements scolaires, touristiques et de loisirs, avec pour objectif d'optimiser les chaînes de mobilité. Il s'agit d'offrir la possibilité d'utiliser les moyens de déplacement doux en toute sécurité et par des cheminements conviviaux. Le Canton prend les mesures suivantes:

- traiter systématiquement, avec une importance comparable à celle donnée aux autres moyens de transports, la mobilité douce lors d'interventions sur le territoire (plans directeurs, plans d'affectation, permis de construire);
- sensibiliser la population et l'ensemble des acteurs économiques et politiques;
- développer une urbanisation de proximité favorisant les déplacements doux;
- améliorer la qualité des interfaces et développer la complémentarité entre transport public et déplacements doux;
- mettre en valeur et assurer la continuité des itinéraires pédestres et cyclistes dédiés à la mobilité douce de loisirs et de tourisme (inventaire cantonal des chemins de randonnée pédestre; itinéraires SuisseMobile).

(source <http://www.dire.vd.ch/sat/plan-directeur/presentation.htm>)