



## Créer une mobilité de qualité dans les agglomérations

Auteur : Paul Schneeberger

Les agglomérations urbaines suisses se caractérisent par la croissance démographique, par l'urbanisation vers l'intérieur et, en partie, par la croissance des emplois. Dans le cadre de ce processus de densification, la mobilité évolue également. Afin de ne pas simplement perpétuer le mix de mobilité actuel, caractérisé par une consommation d'énergie et d'espace élevée, l'Union des villes suisses (UVS) formule dix principes pour la planification d'une mobilité de qualité dans ces territoires hétérogènes. Par «mobilité de qualité», elle entend une mobilité respectueuse des personnes, du climat et des sols et étroitement liée au développement de l'urbanisation et du paysage.

Ces dix principes doivent servir d'aide de travail aux responsables politiques et aux planificateurs dans les villes et communes d'agglomération urbaines afin de façonner la mutation souhaitée.

Les principes s'appuient sur les quatre niveaux d'action «Éviter ou Réduire, Transférer, Gérer harmonieusement et Mettre en réseau» ainsi que sur la prémisse selon laquelle il convient de privilégier les trajets courts: 15 minutes à pied, à vélo ou par les transports publics pour les achats et les loisirs. Ils sont adaptés aux besoins et enjeux spécifiques des villes et communes qui sont considérées comme communes d'agglomération urbaines selon la définition de l'Office fédéral de la statistique (OFS, 2014).



### Une mobilité de qualité signifie :

- La mobilité crée un équilibre entre l'accessibilité et la tolérabilité, elle est adaptée à l'urbanisation et organisée de sorte à être efficace en termes de consommation d'espace et d'énergie.
- Le système de transports invite les personnes à se déplacer de manière écologique et économe en espace.







Pour y parvenir dans les agglomérations, les démarches suivantes sont recommandées :

- 1. Créer des trajets plus directs pour la mobilité douce :**  
Avec la densification du bâti, il convient de créer des trajets plus sûrs et plus directs, au sein des communes et entre elles. Ils doivent permettre d'éviter les détours et inviter à se déplacer à pied ou à vélo.
- 2. Faire en sorte que les grandes voies de communication ne soient plus des «murs» mais des «ponts» :**  
Piétons et cyclistes doivent pouvoir traverser plus facilement les axes principaux. La création de vastes passages sous les autoroutes et voies ferrées, ainsi que leur couverture permettent de créer de nouveaux espaces de vie faisant fonction de traits d'union. Les gares ferroviaires et les jonctions d'autoroute doivent devenir des lieux multifonctionnels (nouveaux pôles).
- 3. Penser l'espace routier de façon multifonctionnelle :**  
Les rues peuvent également être utilisées temporairement comme espaces de rencontre, les jours de marché ou le dimanche. Autre possibilité, les places de stationnement automobiles peuvent accueillir des vélos pendant les saisons chaudes.
- 4. Définir des vitesses adaptées :**  
Le trafic motorisé à l'intérieur des localités doit être organisé en toute sécurité, avec peu de risques et de bruit, et de sorte que les cyclistes, les automobilistes et les piétons se rencontrent sur un pied d'égalité. Les zones 30 ou 20 km/h sont la norme dans les rues de quartier ; sur les axes principaux, la limitation à 30 km/h devient la norme et le 50 km/h l'exception.
- 5. Bannir les énergies fossiles du trafic motorisé :**  
Les véhicules n'utilisant pas de moteur à combustion contribuent à la mise en place d'une mobilité respectueuse des gens et du climat. Les possibilités de recharge sont une condition préalable à leur diffusion. L'espace public n'est cependant mis à disposition pour l'infrastructure de recharge qu'en dernier recours.
- 6. Adapter les transports publics de proximité à la densité :**  
Là où les flux de trafic sont importants, il est recommandé de prévoir des lignes de transports publics ayant la priorité dans l'espace routier – également sur les tangentes. Dans les quartiers qui ne sont pas densément construits, des offres flexibles peuvent s'avérer plus adaptées que les lignes.
- 7. Agrandir les gares d'agglomération aux arrêts de trains longue distance :**  
Les grandes gares d'agglomération ne sont généralement desservies que par les trains régionaux. Si des trains RegioExpress ou Interregio s'y arrêtent également, cela rendra le rail plus attractif.
- 8. Simplifier les trajets en mobilité douce pour le logement, le travail et les achats :**  
Plus il est simple de se déplacer à pied ou à vélo, d'utiliser les transports publics et de louer une voiture, moins il y a besoin de places de stationnement. Leur nombre doit être adapté à la moindre importance de la voiture.
- 9. Mettre en réseau différentes formes de mobilité :**  
Étant donné qu'avec la densification croissante, la monomobilité de la voiture se transforme en une mobilité multiple composée de différents moyens de transport, une mise en réseau judicieuse est essentielle – au plan physique grâce aux interfaces de transport et au plan numérique via les applications.
- 10. Prendre toujours en compte le transport lié à l'activité économique :**  
La mobilité commerciale est essentielle à notre vie. Par conséquent, il convient de toujours en tenir compte dans le développement de la mobilité et de prévoir des possibilités de stationnement et de transbordement appropriées.