

Mobilité urbaine

Revendications politiques



Adopté par le Conseil d'administration du TCS en date du 28 novembre 2019

Editeur	Touring Club Suisse (TCS)
Auteur	Service politique
Conception	TCS
Impression	TCS P&L, Vernier
Edition	1 ^{re} édition 2020
Photos	Adobe Stock
Copyright	TCS, 2020 Reproduction, citation et archivage numérique autorisés avec indication de la source: TCS, «Mobilité urbaine» Sous réserve d'erreurs d'impression et de composition
Internet	www.tcs.ch

Table des matières

1. Point de la situation	4
2. Mobilité urbaine – Tendances	5
2.1 Tendances de la mobilité en général.....	5
2.2 Tendances de la mobilité urbaine	7
2.2.1 Les villes se développent	7
2.2.2 Les nouvelles formes de mobilité se développent d’abord dans les villes.....	8
2.2.3 Les modes de propulsion alternatifs dominent la mobilité urbaine	8
2.2.4 L’économie de partage comme nouveau moteur des concepts de mobilité	8
2.2.5 Une mobilité individuelle plus efficace grâce à la conduite automatisée.....	10
2.2.6 Réduction de l’attractivité du trafic individuel.....	11
3. Mobilité urbaine – Revendications politiques.....	15
3.1 La mobilité sous ses différentes formes est une condition préalable à l’attractivité et à la compétitivité des villes.....	15
3.2 Les systèmes de transports urbains doivent être intermodaux et conçus pour la mobilité multimodale	15
3.3 Les systèmes de transports urbains doivent être intégrés dans le réseau de transport national et ne doivent pas être conçus comme des «îlots»....	16
3.4 Le transport individuel motorisé doit être intégré dans les systèmes intelligents du transport urbain.....	16
3.5 La capacité de l’infrastructure doit être garantie selon les prévisions actuelles ainsi que selon les nouvelles possibilités offertes par l’automatisation	16
3.6 L’infrastructure doit être préparée pour l’automatisation et les modes de propulsion alternatifs.....	17
3.7 Les espaces de circulation disponibles doivent être utilisés de manière plus efficace et être mieux répartis.....	17
3.8 La rareté de l’espace dans les zones urbanisées nécessite un examen des extensions souterraines et aériennes de l’infrastructure	18
3.9 La logistique doit être intégrée dans la planification des transports	18
3.10 L’introduction généralisée du 30 km/h dans les villes ne résout pas le problème du bruit et ne fait que créer de nouveaux problèmes.....	18

1. Point de la situation

Sur mandat du Comité politique du TCS, le service de la sécurité routière a préparé un rapport détaillé sur l'état actuel et les tendances de la mobilité urbaine.

Sur la base des présentations et des éléments du rapport, le Conseil d'administration du TCS fixe les tendances et les revendications politiques suivantes:



2. Mobilité urbaine – Tendances

2.1 Tendances de la mobilité en général

D'une manière générale, la mobilité en Suisse restera élevée au cours des prochaines années et continuera même d'augmenter selon les scénarios de l'ARE. La croissance de la mobilité se fera principalement dans les grandes villes, qui feront face à une augmentation de la population et à une concentration des emplois. Les trajets des pendulaires auront tendance à s'allonger. En outre, le trafic de loisirs continuera d'augmenter. Selon ces scénarios, la part des transports publics (TP) augmentera de 19,2 à 23,2% d'ici 2040. La part de la mobilité douce (MD) passera de 6,6 à 7%. En conséquence, la part du trafic individuel motorisé (TIM) diminuera de 74,2 à 69,8%, tout en conservant sa place prédominante.

L'évolution démographique a un impact durable sur les structures de mobilité. Le vieillissement de la société constitue une évolution décisive. Le vieillissement et le fait d'être âgé seront également visibles dans les comportements de mobilité. De nombreuses personnes continueront d'utiliser leur voiture après la retraite.

La mobilité et la structure de l'urbanisation s'influenceront mutuellement de manière accrue. Si les agglomérations, c'est-à-dire la périphérie urbaine, continuent de s'étendre, alors il ne faut plus attendre de réduction de la mobilité.

Toutefois, si l'on parvient à augmenter encore la densité des sites bénéficiant d'une bonne desserte, il devrait être possible de mettre en place des structures de transport plus efficaces.

La digitalisation en général, et les possibilités qu'elle offre, auront un impact important sur la mobilité tant publique que privée.

La décarbonisation des transports affectera non seulement les voitures, mais aussi les transports publics et les motocycles. Les vélos et les engins électriques assimilés à des véhicules s'affirmeront tout particulièrement au sein de la mobilité douce.

A l'avenir, l'automobile continuera de jouer un rôle déterminant dans le choix du mode de transport, y compris dans les zones urbaines. Toutefois, la croissance du taux de motorisation et de la prestation de transport, en particulier dans les grandes villes, sera nettement plus faible qu'au cours des dernières décennies. Dans les grandes villes suisses, le nombre de propriétaires de voitures a d'ailleurs déjà fortement diminué ces dernières années.

Les transports publics seront confrontés à des défis majeurs. D'une part, ils peuvent s'attendre à ce que la demande augmente régulièrement. D'autre part, l'évolution des besoins de mobilité impose de nouvelles exigences à la technologie et à l'organisation du sys-

tème des transports publics, de ses coûts et plus particulièrement de son prix et de son confort. Il s'agit notamment des questions d'accès, de confort, d'ergonomie, de multimodalité et, enfin et surtout, d'intégration des services de transports publics dans les modes de vie individuels.

Les possibilités offertes par la conduite automatisée et le potentiel de l'économie de partage changeront sensiblement la mobilité individuelle:

La conduite automatisée peut accroître l'efficacité de l'utilisation des espaces de circulation très surchargés. De plus, des gains de sécurité sont attendus à partir d'un certain niveau d'autonomisation. D'autre part, les effets de la conduite automatisée sur le comportement général en matière de mobilité ne peuvent pas encore être réellement estimés. Il est clair que l'autonomisation offre un grand potentiel pour la mobilité des diverses catégories de la population qui ne sont aujourd'hui pas encore ou plus mobiles. Le transport





individuel motorisé peut ainsi encore gagner en attractivité.

En Suisse, le partage de véhicules ne s'est établi que dans le cadre de Mobility. L'économie de partage présente un potentiel supplémentaire pour les quartiers, les lotissements, les immeubles d'habitation et les entreprises. Tous les modèles de partage – qu'il s'agisse d'un partage du véhicule ou du covoiturage – réduisent la flexibilité et la disponibilité (liberté) qui sont importants pour l'attractivité du transport individuel. Le succès de ces modèles peut ainsi être limité, étant précisé que le type d'utilisation (travail, achats, loisirs) et l'environnement (urbain, rural) jouent un rôle déterminant.

2.2 Tendances de la mobilité urbaine

2.2.1 Les villes se développent

La population urbaine augmente et se densifie toujours plus. La majorité des emplois sont créés ou délocalisés dans les villes et les agglomérations, ce qui s'accompagne d'une augmentation des flux de pendulaires. La demande en mobilité augmente (tant pour les transports publics que pour le transport individuel motorisé). La charge pesant sur les surfaces de circulation grandit. Cette évolution appelle, d'une part, une extension des infrastructures de transport et, d'autre part, une organisation plus efficace de l'espace de vie et de la mobilité dans cet environnement urbain.



2.2.2 Les nouvelles formes de mobilité se développent d'abord dans les villes

De nouvelles formes de mobilité et des concepts globaux de conduite autonome ou de partage, ainsi que des chaînes de transport multimodales et des services de mobilité intégrés, se développent d'abord dans les villes. La diversité croissante des moyens de transport accroît la complexité et accentue le problème du manque d'espace pour les infrastructures de transport.

2.2.3 Les modes de propulsion alternatifs dominent la mobilité urbaine

La mobilité urbaine s'électrifie toujours davantage. En outre, d'autres technologies de propulsion alternatives se

développent, telles que la pile à combustible qui peut permettre aux véhicules de faire le plein d'hydrogène en des temps comparables à ceux nécessaires pour les véhicules à carburants fossiles.

2.2.4 L'économie de partage comme nouveau moteur des concepts de mobilité

Dans l'économie de partage, l'accent n'est plus mis sur la propriété, mais sur le service. Le peu d'espace disponible donne un nouvel élan aux modèles existants et nouveaux de partage de véhicules. Et avec l'automatisation de la conduite, le taux de propriétaires de véhicules continue de décliner.

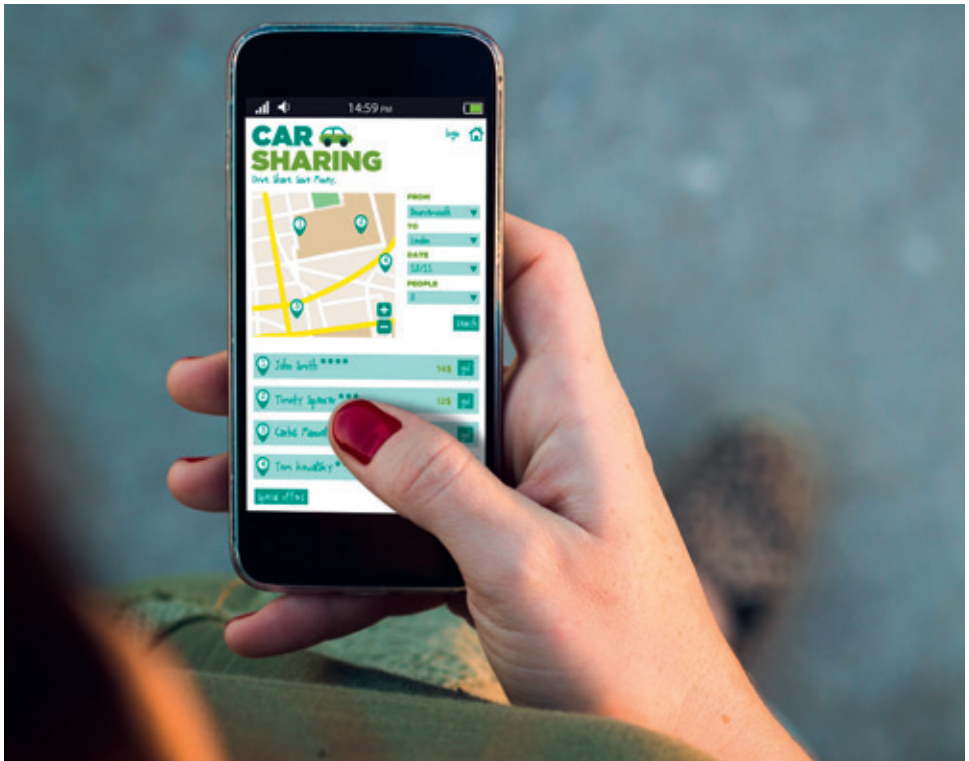
Si plusieurs personnes partagent une voiture, cela signifie qu'il faut moins de places de stationnement. Les concepts

de partage de véhicules sont de plus en plus populaires. Ils s'accompagnent d'un changement de comportement des consommateurs, en particulier chez les plus jeunes d'entre eux. Ils sont en constante évolution et s'intègrent dans les concepts de mobilité de quartiers urbains entiers.

L'évolution de la mobilité à la demande est favorisée par les potentiels de la digitalisation. Sur les plateformes en ligne, les utilisateurs se servent d'applications pour déterminer la disponibilité

et l'emplacement des véhicules, les réserver et les ouvrir.

Finalement, la digitalisation facilite également le co-voiturage. Cela a un effet positif sur l'utilisation efficace des espaces de circulation et amène, en même temps que l'automatisation de la conduite, une atténuation de la distinction entre les transports publics et le transport individuel.





2.2.5 Une mobilité individuelle plus efficace grâce à la conduite automatisée

La tendance à l'automatisation de la conduite mène le véhicule à se rendre, sur commande, chez l'utilisateur pratiquant le partage de véhicule. Le chemin vers la conduite autonome passe par cinq étapes; les étapes une et deux étant actuellement franchies pour la plupart des véhicules. La troisième étape ne concerne pas seulement les prototypes actuellement en circulation, mais aussi la conduite hautement automatisée dans la circulation, qui doit être adaptée à un usage quotidien, améliorant ainsi la mobilité urbaine.

Les plans et les développements futurs en matière de conduite autonome s'accompagnent de changements dans les infrastructures existantes, ce qui a une incidence sur la mobilité urbaine. Cette tendance laisse de nombreuses questions ouvertes: réduit-elle vraiment le nombre de véhicules et les besoins en places de stationnement? Enfin et surtout, il faudra répondre à la question de savoir comment des véhicules automatisés ainsi que d'autres contrôlés par un conducteur peuvent coexister dans le trafic.

La communication Car-to-X est étroitement liée à la conduite auto-

matisée. Les véhicules en réseau peuvent, en temps réel, aussi bien se connecter entre eux (Car-to-Car) qu'avec les objets de leur environnement (par exemple avec des appareils mobiles ou des réseaux radio: Car-to-mobile). Il va sans dire que ce scénario présente un grand potentiel dans un trafic urbain dense.

La technologie offre la possibilité de rendre le transport individuel sensiblement plus efficace.

2.2.6 Réduction de l'attractivité du trafic individuel

Les transports publics jouent aujourd'hui déjà un rôle important dans la mobilité urbaine. Mais les trains, les trams et les bus atteignent aussi de plus en plus leurs limites dans les espaces urbains. La tendance n'est donc pas seulement au développement des transports publics, mais aussi à de nouveaux concepts pour ce que l'on appelle la mobilité douce. Le vélo joue un rôle de plus en plus important



à cet égard. Le partage de vélos est déjà possible dans presque toutes les grandes villes et permet de se déplacer rapidement dans les espaces les plus réduits. Il en sera de même à l'avenir pour les trottinettes électriques, qui permettent également une mobilité facilement accessible en milieu urbain.

A l'avenir, la conduite automatisée jouera également un rôle important pour les transports publics. Actuellement, les itinéraires sont encore relativement courts et ne présentent pas d'obstacles majeurs. Cependant, les essais pilotes à 15 km/h donnent déjà un aperçu de la direction envisagée.

Ces systèmes sont complétés par des possibilités de covoiturage (via des applications). De telles solutions flexibles, peu coûteuses, peuvent rendre le véhicule privé superflu. Cela atténue la frontière entre les transports publics et les transports individuels; la voiture privée – mais pas la voiture en tant que telle – perd en importance en milieu urbain.

La tendance à l'individualisation des transports collectifs pose aux entreprises de transports publics le défi d'exploiter non seulement des trams et bus longs, grands et efficaces, acquis pour une longue période, mais aussi suffisamment de véhicules de moyenne et petite taille, qui pourraient être utilisés de manière flexible.

Or, malgré ces nouveaux développements, la planification actuelle des systèmes de transports publics dans les villes suisses se déroule – cela n'est guère compréhensible – toujours selon le vieux schéma. L'évolution de la répartition modale en faveur des transports publics et de la mobilité douce est perçue comme la solution. Dans le même temps, le démantèlement du réseau de base du transport individuel motorisé est considéré comme acceptable. Les centres villes se ferment de plus en plus à la circulation du trafic motorisé par la mise en place d'obstacles sur les voies de circulation, de restrictions de capacité, voire d'interdictions de circulation. En d'autres termes, la tendance est à la promotion des transports publics moins par le biais de nouvelles offres attractives pour les usagers que par des obstacles pour le trafic individuel (démantèlement des voies de circulation et des places de stationnement, imposition des places de stationnement par les pouvoirs publics, taxes de parage disproportionnées, bordures rouges, abaissement des limitations de vitesse, contrôle d'accès, etc.).





3. Mobilité urbaine – Revendications politiques

Ces tendances conduisent à diverses revendications politiques liées à la mobilité urbaine. Cependant, il est important de noter que chaque ville est différente, que les conditions régionales et locales varient – de la densité de la population à l'état des infrastructures publiques de transport, en passant par la charge réelle de trafic. En ce sens, les exemples des métropoles européennes ne peuvent pas être simplement transférés à d'autres villes. Il faut plutôt tenir compte des conditions locales et faire preuve de flexibilité et d'ouverture aux nouvelles approches. Une approche holistique est toujours nécessaire.

Le principe de la séparation des voies de circulation en fonction des vitesses de circulation ainsi que la clarification des conditions pour l'utilisation des espaces de circulation en fonction des modes de transport, plus particulièrement pour la mobilité douce, sont également au centre des préoccupations.

3.1 La mobilité sous ses différentes formes est une condition préalable à l'attractivité et à la compétitivité des villes

La mobilité dans les villes continuera à être importante et centrale à l'avenir. Les infrastructures doivent être considérées dans leur globalité et la prédominance des systèmes de TP dans les villes ne doit pas exclure les autres formes de mobilité dans l'espace urbain.

L'accès aux villes doit être facilité pour les usagers de la mobilité. Cela nécessite, en parallèle aux infrastructures routières et ferroviaires, une gestion intelligente du trafic, des possibilités de stationnement ainsi que des transports publics attrayants et conviviaux pour les usagers. Il faut également tenir compte des systèmes de propulsion alternatifs existants et futurs. En bref: il faut des offres séduisantes à la place d'une détérioration arbitraire de l'attractivité du trafic individuel.

La séparation des voies de circulation en fonction des vitesses de circulation et une répartition des espaces de circulation entre les modes de transport peuvent améliorer les capacités de l'infrastructure existante.

3.2 Les systèmes de transports urbains doivent être intermodaux et conçus pour la mobilité multimodale

Les interfaces multimodales doivent être développées de manière cohérente et attrayante. Elles doivent également inclure tout particulièrement le trafic individuel motorisé.

L'accès aux services de mobilité doit également être ouvert aux entreprises autres que les entreprises de transports publics afin que des programmes de mobilité sur mesure puissent permettre une efficacité et une utilisation meil-

leures des services de transport subventionnés par les pouvoirs publics.

A côté des chaînes intermodales de mobilité, la gestion des flux de trafic exige également des voies cyclables rapides, grâce auxquelles les pendulaires peuvent parcourir de longues distances.

Les nouvelles offres urbaines pour la mobilité du «dernier kilomètre» ainsi que les services de partage doivent être intégrés de manière cohérente dans la chaîne multimodale de mobilité et dans les procédures d'aménagement du territoire.

Lors de la planification des chaînes multimodales de transport, il faut tenir compte des exigences accrues en matière de sécurité routière et de sécurité de l'espace public.

3.3 Les systèmes de transports urbains doivent être intégrés dans le réseau de transport national et ne doivent pas être conçus comme des «îlots»

Les sorties et les entrées sur les routes nationales doivent être garanties et la hiérarchie du réseau doit être respectée.

L'accès aux centres villes doit être assuré pour tous les usagers de la circulation, y compris les poids lourds pour l'approvisionnement en marchan-

disés, avec des installations efficaces de transfert et/ou de transbordement.

3.4 Le transport individuel motorisé doit être intégré dans les systèmes intelligents du transport urbain

Les conditions-cadres pour le trafic individuel doivent être fixées de telle sorte qu'elles permettent d'exploiter le potentiel d'une mobilité individuelle efficace. Les conditions-cadres dans le domaine de l'économie de partage doivent être abordées en priorité, par exemple avec de nouveaux principes pour des «places de stationnement pour riverains». Les places de stationnement en surface dans les quartiers résidentiels ne peuvent pas être simplement supprimées, mais doivent être remplacées par des parkings souterrains de quartiers.

3.5 La capacité de l'infrastructure doit être garantie selon les prévisions actuelles ainsi que selon les nouvelles possibilités offertes par l'automatisation

Les infrastructures de transport sont de plus en plus souvent surchargées et les pronostics de la Confédération prévoient de nouvelles hausses de trafic d'ici 2040, qu'il s'agisse du rail, de la mobilité douce ou du trafic individuel. Compte tenu de la demande croissante



et du potentiel de mobilité supplémentaire créé par l'automatisation, il est impératif que la capacité des infrastructures soit maintenue.

Outre le maintien de la capacité, des clarifications juridiques sont également nécessaires en ce qui concerne l'utilisation des espaces de circulation, les infrastructures de télécommunication, les nouveaux modèles de travail, etc.

3.6 L'infrastructure doit être préparée pour l'automatisation et les modes de propulsion alternatifs

Afin d'exploiter pleinement le potentiel de l'automatisation en matière de mobilité en général, et de sécurité en particulier, une infrastructure de télécommunication adéquate doit être mise en place. Il en va de même pour les modes de propulsion alternatifs qui nécessitent eux aussi des préparations et adaptations au niveau des réseaux et des infrastructures.

3.7 Les espaces de circulation disponibles doivent être utilisés de manière plus efficace et être mieux répartis

Il peut être nécessaire de séparer les flux de trafic en fonction des vitesses des véhicules. Il faut tendre à une séparation des transports publics et du trafic individuel motorisé d'une part, et de la mobilité douce d'autre part.

Avec l'augmentation des nouvelles formes de mobilité, à savoir les nouveaux engins tendance et les e-bikes rapides, il devient toujours plus urgent de clarifier la question politique de savoir qui peut circuler sur quelles surfaces et sous quelles conditions.

Le covoiturage et le partage de véhicules doivent être encouragés par des incitations pour les entreprises, par des mesures d'infrastructure et des adaptations des conditions-cadres («places Kiss & Drive», création de possibilités de stationnement ou de transfert pour les deux-roues).

3.8 La rareté de l'espace dans les zones urbanisées nécessite un examen des extensions souterraines et aériennes de l'infrastructure

La croissance de la mobilité, la densification des centres villes et les nouvelles formes de mobilité appellent les autorités à examiner la possibilité de développer des liaisons vers de nouvelles surfaces souterraines et de nouveaux espaces aériens.

3.9 La logistique doit être intégrée dans la planification des transports

Les villes attrayantes et compétitives ont besoin d'une industrie diversifiée et donc d'une logistique fonctionnelle. Dans ce sens, la planification des transports doit également tenir compte de la logistique et de ses exigences. Des possibilités efficaces de chargement et de déchargement sont autant d'éléments centraux, comme la garantie de la desserte fine en marchandises.

3.10 L'introduction généralisée du 30 km/h dans les villes ne résout pas le problème du bruit et ne fait que créer de nouveaux problèmes

Comme le démontre une recherche de l'OFROU, l'introduction de la limitation

de 30 km/h peut conduire à une réduction du bruit uniquement si les mesures de trafic prises n'entraînent pas une rupture dans le style de conduite ou une conduite en vitesse inférieure. Ce qui est justement souvent le cas. De plus, l'efficacité des limitations à 30 km/h diminue rapidement à mesure que le nombre de grands véhicules, y compris ceux des transports publics, augmente. Pour cette raison, la pose de revêtements phonoabsorbants et la promotion de pneus silencieux sont des mesures plus efficaces pour résoudre le problème du bruit sur les axes principaux.

Dans les zones résidentielles, le 30 km/h s'impose parce qu'il renforce la sécurité routière. Toutefois, la sécurité routière a tendance à diminuer sur les axes principaux de circulation, car ces derniers ont une fonction différente et doivent être conçus en conséquence.

De plus, la limitation à 30 km/h sur les axes principaux réduit la fluidité du trafic. Cela peut contribuer à reporter le trafic dans les quartiers avec, pour conséquence, une réduction de la qualité de vie et de la sécurité routière. Si les axes principaux des villes ne peuvent plus absorber le trafic du réseau supérieur des routes nationales, cela peut engendrer des embouteillages dangereux sur ces dernières.



Touring Club Suisse
Chemin de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier/Genève
www.tcs.ch

