

Städtekonferenz Mobilität  
Conférence des villes pour la mobilité  
Conferenza delle città per la mobilità



## Charte pour une mobilité urbaine durable







## Œuvrons ensemble à la qualité de vie dans nos villes

Les villes suisses sont de plus en plus confrontées à un trafic important, mais, en même temps, aux exigences de qualité de vie de la population dans les zones densément peuplées. Comme les défis à relever sont en grande partie similaires, il est préférable de s’y atteler de manière coordonnée, aux échelons communal, mais aussi national.

La présente charte pour une mobilité urbaine durable définit les objectifs fondamentaux et les orientations de développement des villes signataires. Elle sert aussi de base à des initiatives et prises de position communes, coordonnées à l’échelon national. Les principes suivants sont défendus par l’ensemble des villes signataires, aux niveaux tant régional, national qu’international.



## Principes

Les modes de transport font partie intégrante d'un grand système urbain global couvrant un territoire limité. Ils doivent être développés en tenant compte de **différents facteurs d'utilisation** d'égale importance et parfois contradictoires, tels que l'environnement, l'économie et la société.

Les systèmes de transports doivent être examinés dans leur fonctionnement global. Les différents moyens de transport doivent être planifiés en tenant compte de la nécessité d'une exploitation durable de **ressources limitées**, comme l'espace, l'énergie et les moyens financiers.

Dans les zones urbaines à forte densité de population, des **formes de transport durables**, à l'instar des transports public, pédestre et cycliste, assurent une grande partie de la mobilité. Ces formes de transport doivent recevoir la priorité.

Une approche **coordonnée** des transports et des **projets d'urbanisme** permet de réduire au minimum les distances à parcourir. Les qualités de vie et d'habitat en ville sont maintenues à un haut niveau. Le système de transports doit être conçu en fonction des projets d'urbanisme, sur la base des liaisons existantes ou prévisibles et de l'ampleur des trafics escomptés.

À la frontière des zones rurales, une grande importance est accordée au développement d'une **mobilité multimodale** (Park & Ride, etc.).

Dans les agglomérations, en particulier, l'espace public limité ordonne de répondre à diverses **exigences d'utilisation**. Cela suppose un **arbitrage entre différents intérêts**, à savoir les transports, la sécurité, l'esthétique et la qualité de vie.



L'espace public est un espace limité. L'exploitation des infrastructures de transport existantes est optimisée à l'aide de technologies ultramodernes, dans une **optique d'efficacité des transports**.

Conformément au principe de la planification orientée vers l'offre, il n'est prévu de construire de nouvelles infrastructures de transport qu'à partir du moment où **les réserves** sont épuisées et/ou pour désengorger des quartiers urbains. La réduction du trafic dans les rues désencombrées est garantie par des mesures d'accompagnement, de manière à assurer une amélioration durable de la qualité de vie.

Les concepts d'utilisation fondés sur le principe de la **coexistence** (trafic mixte à faible vitesse) doivent être favorisés.

## Lignes directrices et mesures

**Sur la base de ces principes, les villes signataires s'engagent à mettre en œuvre les lignes directrices formulées ci-après.**

### **Trafics pédestre et cycliste**

- La ville propose des réseaux pédestre et cycliste directs, sûrs, attrayants et cohérents.
- Des parcs à vélos privés et publics, faciles d'accès et en nombre suffisant, sont proposés.
- La sécurité est assurée pour tous les piétons et les cyclistes. Les écoliers et les personnes âgées sont protégés par des mesures particulières.





### **Transports publics**

- L'offre de TP propose des chaînes de transport attrayantes couvrant un maximum de lieux et de plages horaires, tant pour les déplacements domicile-travail que pour les achats et les loisirs.
- Conformément au principe de l'efficacité du transport et d'une utilisation optimale d'un espace public limité, la priorité est accordée aux transports publics.
- Un système de tarifs combinés permet de proposer une offre attrayante dans toute la région.

### **Transports individuels motorisés**

- L'intensité du trafic sur le réseau routier urbain ne peut pas continuer à augmenter. L'accroissement des besoins de transport sera résolu en premier lieu en recourant aux transports public, pédestre et cycliste. Les extensions du réseau servent prioritairement à la desserte des quartiers, à leur désengorgement ou encore au développement prioritaire de ces dits transports.
- Le réseau routier communal est développé et exploité de manière à éviter le trafic de transit et à décharger les quartiers résidentiels d'un maximum de circulation.
- Sur le réseau routier communal, en dehors des grands axes, des zones à trafic limité sont créées. Pour améliorer de manière ciblée le fonctionnement des grands axes routiers communaux, des mesures de ralentissement du trafic sont testées.
- Le trafic de transit est pris en charge par un réseau routier hautement performant et des contournements. La capacité de ce réseau est assurée par des améliorations de fonctionnement et, au besoin, par des extensions ciblées.
- La politique de parkings est un thème clé dans le cadre de la bonne gestion du trafic individuel motorisé. En la matière, c'est la quantité de véhicules à absorber qui doit servir de point de repère. Dans les centres-villes de qualité, la priorité est donnée aux parkings couverts, de manière à décharger les rues d'un plus grand nombre possible de véhicules.



## Contact

Conférence des villes pour la mobilité  
p.a. Union des villes suisses  
Monbijoustrasse 8  
Case postale 8175  
3001 Berne  
Téléphone +41 31 356 32 32  
info@skm-cvm.ch  
www.skm-cvm.ch