



## Aperçu de la mise en œuvre des initiatives des villes

1<sup>er</sup> janvier 2016

### 1. Contexte

La fondation de la Conférence des villes pour la mobilité remonte à des discussions entre plusieurs villes confrontées à des «initiatives des villes» de l'ONG actif-traffic. A St-Gall, Genève et Zurich, les demandes des initiants ont été acceptées, à Lucerne et à Bâle-Ville, c'est un contre-projet qui l'a emporté, alors qu'à Winterthur, l'initiative a été retirée au profit d'un contre-projet, qui a ensuite été accepté sans votation.

C'est à partir des différents textes des initiatives que les membres fondateurs de la Conférence des villes pour la mobilité ont élaboré la «Charte pour une mobilité urbaine durable». La Charte définit les buts fondamentaux et les objectifs de développement en matière de politique des transports des 54 villes signataires. La CVM est devenue une plateforme d'échange pour les spécialistes et les politiciens responsables sur les thèmes en rapport avec la mise en œuvre de la Charte. Là où une initiative des villes ou un contre-projet correspondant a été accepté, sa mise en œuvre est liée à celle des objectifs de la Charte.

### 2. Aperçu de la mise en œuvre

#### Bâle-Ville

A Bâle-Ville, l'initiative a été clairement refusée, mais le contre-projet a passé la rampe avec 54,7% de oui. L'initiative actif-traffic demandait une diminution du trafic motorisé individuel d'environ un quart. Le contre-projet prévoit une réduction du trafic automobile sur l'ensemble du réseau routier (à l'exception des autoroutes) de 10% en 10 ans. Jusqu'en 2014, 10 millions de francs sont à disposition pour le soutien au trafic cycliste et piéton.

Par la suite, le monitoring de la mise en œuvre a montré que même si la tendance du développement du trafic va dans la direction voulue par le contre-projet, le but fixé ne pourra guère être atteint dans le délai fixé. Afin de mieux ancrer la mise en œuvre, la ville a élaboré des lignes directrices en matière de politique des transports. Un plan de mesures montre quels projets doivent permettre de garantir une mobilité adaptée, sûre et efficace et d'augmenter la qualité de vie de la population urbaine.

Selon les lignes directrices, une politique des transports urbains durable doit se baser sur trois éléments essentiels. Une structure dense du milieu bâti avec un bon mélange d'habitat, de places de travail et de commerces permet des trajets courts; des moyens de transport économes en surfaces assurent une circulation économique dans un espace urbain réduit et une bonne utilisation des infrastructures de transport existantes permet au système de transports d'être rentable.

Une trentaine de mesures sont prévues, avec l'objectif d'assurer une bonne accessibilité, d'augmenter la qualité de vie et la sécurité du trafic et d'assurer ainsi la rentabilité. Concrètement, Bâle-Ville veut entre autres poursuivre la modération du trafic dans les quartiers d'habitation tout en assurant l'efficacité des principaux axes de trafic pour les voitures. En outre, de nouveaux investissements sont



prévus dans les transports publics, en particulier pour des lignes de tram et de RER transfrontalières, ainsi que d'autres mesures visant à promouvoir le vélo («verkehrspolitisches Leitbild»)

### **Zurich**

A Zurich, les citoyens ont accepté à la fois le contre-projet municipal et l'initiative, et dans la question subsidiaire, c'est l'initiative qui l'a emporté de justesse. La part des transports publics, des piétons et des cyclistes au trafic global doit donc augmenter de 10% dans les 10 prochaines années. L'initiative demande également un réseau de pistes cyclables sans discontinuités au long des routes principales. La ville et le canton ont émis des doutes quant à sa faisabilité.

En réponse à l'initiative, la ville a développé le programme «Trafic urbain 2025». La pièce maîtresse de sa mise en œuvre est le plan d'action avec des mesures prioritaires des différentes planifications du Conseil municipal, comme par exemple le «Masterplan vélo» et la «Stratégie de développement du réseau VBZ». La ville entend mettre en œuvre ces mesures progressivement jusqu'en 2025. Le plan d'action est constamment mis à jour et développé.

Les transports publics (TP) doivent jouer un rôle central dans la mise en œuvre de «Trafic urbain 2025». L'entrée en service intégrale de la ligne diamétrale en décembre 2015 permet une extension de l'offre du RER et des grandes lignes. Dans le même temps, il est prévu de développer le réseau de bus, avec un accent mis sur Oerlikon et Altstetten. Avec la liaison de tram Hardbrücke, on réalisera en outre un important projet de tram dans le secteur central de Zurich Ouest.

En acceptant le contre-projet à l'initiative vélo, les citoyens zurichois ont adopté le 14 juin 2015 un crédit-cadre de 120 millions de francs à investir dans le réseau cyclable communal, ainsi que dans des stations vélo et des places de stationnement. Avec cela, de nouveaux investissements doivent être réalisés dans la vingtaine d'années à venir dans les infrastructures cyclistes.

La collaboration plus étroite avec les entreprises doit contribuer à envisager des approches innovatrices, également dans les domaines de l'approvisionnement et de l'élimination. Par exemple, on se livrera à des simulations pour voir comment des emplacements logistiques adéquats pour la collecte et le partage des marchandises peuvent permettre d'améliorer l'efficacité des transports et des livraisons. Un autre point de départ est la promotion de la mobilité électrique dans le trafic commercial (Trafic urbain 2025, rapport 2014).

### **Lucerne**

L'initiative actif-traffic lucernoise demandait d'augmenter la part des transports publics et de la mobilité douce en ville de Lucerne de 10 points de pourcentage en 10 ans. Le contre-projet («Règlement pour une mobilité urbaine durable»), accepté par 63,1% des votants, engage le Conseil municipal à veiller à ce que le trafic supplémentaire résultant du développement du milieu bâti soit maîtrisé par les transports publics, piétons et cyclistes et que le trafic individuel motorisé ne dépasse pas le volume de 2010.

Les mesures clé pour la maîtrise de cette demande de mobilité sont la gare souterraine traversante ainsi que le contournement par les raccords nord et sud. Mais ceci ne sera disponible qu'au plus tôt en 2035. La stratégie de la mobilité doit démontrer comment la demande croissante de mobilité peut être maîtrisée jusqu'en 2035. Pour que le centre-ville soit accessible de manière fiable et sûre, le Con-



seil municipal veut mettre à disposition des capacités de mobilité supplémentaires sur les zones de trafic existantes. Les modes de transport permettant une utilisation efficace de l'espace (TP, trafic piéton et cycliste) doivent être soutenus de manière ciblée et les infrastructures nécessaires mises à disposition. Le centre-ville est dans une large mesure libéré du trafic de transit motorisé. Les capacités doivent être à disposition du trafic motorisé économiquement utile (stratégie de la mobilité de la ville de Lucerne)

Adapté à la stratégie de la mobilité, le concept général des transports du centre de l'agglomération de Lucerne doit démontrer comment la situation des transports et l'accessibilité du centre de l'agglomération peuvent être améliorés et garantis dans un proche avenir, en attendant la réalisation des grands projets à long terme. Le but est d'augmenter d'environ 30% d'ici 2030 la capacité du système global de mobilité, d'augmenter la sécurité du trafic pour tous les usagers, d'améliorer l'attractivité des TP et du trafic piéton et cycliste, de mettre à disposition du TIM nécessaire l'espace routier dont il a besoin et d'assurer une haute qualité de résidence et de vie dans le centre de l'agglomération de Lucerne. Les mesures doivent être mises en œuvre d'ici 2020, sur l'espace routier existant et avec les moyens financiers limités qui sont à disposition (« Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern »)

### **Winterthour**

Après le retrait de l'initiative actif-traffic, le contre-projet indirect a été accepté sans référendum. Il prévoit la promotion des TP et du trafic piéton et cycliste comme partie intégrante du plan directeur. La part des TP et de la mobilité douce en ville doit augmenter de 8 points de pourcent d'ici 2025, alors que l'initiative actif-traffic demandait 10 points. Le soutien aux TP et au trafic piéton et cycliste est ancré dans la loi.

Le contre-projet est mis en œuvre dans le cadre d'un concept global des transports urbains, dont la stratégie transports fixe entre autres comme objectif la répartition modale. On vise une hausse de la performance globale du système de transports par une augmentation simultanée de l'efficacité des transports. Sur les axes principaux, la priorité doit être clairement donnée aux TP. Il faut créer des « corridors à hautes performances » pour les TP grâce à des mesures de conception, de travaux publics et d'exploitation. Pour le trafic individuel motorisé, des mesures de contrôle et de dosage doivent améliorer le flux. Le trafic cycliste doit profiter d'un stationnement amélioré, de routes rapides pour les vélos et du développement du réseau cyclable (« städtisches Gesamtverkehrskonzept Winterthur »).

### **Genève**

La Ville de Genève poursuit ses efforts en vue de la mise en œuvre de la loi sur la mobilité douce. Elle reste confrontée aux contraintes locales, légales et administratives qui lui laissent une marge de manœuvre souvent assez faible pour intervenir. Pour rappel, l'autorité compétente en matière de circulation, stationnement, régulation lumineuse et octroi des autorisations de construire est le canton de Genève, au travers de la Direction générale de la mobilité. La Ville de Genève développe des projets d'aménagements cyclables et d'améliorations des cheminements piétonniers et les soumet pour validation au canton.

En termes de réalisations, environ 4,5km d'aménagements cyclables ont été créés entre 2012 et 2014, portant à 116 le nombre total de kilomètres de réseau routier aménagé pour les cycles. Plusieurs projets d'aménagement cyclables ont dû être abandonnés en raison des volontés cantonales de maintien de capacités de charge pour le trafic individuel motorisé sur les axes concernés. Par ail-



leurs, la loi H 1 05 sur la compensation du stationnement limite fortement les possibilités de suppression de places de stationnement sur le domaine public. Dès lors, compte tenu des gabarits limités des grands axes en ville de Genève, des contraintes imposées par le canton en matière de maintien des capacités de charge de trafic et par la loi H 1 05 qui ne permet pas aisément de supprimer du stationnement, même pour aménager un réseau cyclable, le développement de ce dernier est de plus en plus contraint.

La ville de Genève a poursuivi le développement et la sécurisation de l'offre en stationnement pour les vélos. Entre 2012 et 2013 ont été créées 1148 places vélos supplémentaires, portant à 10'433 le nombre total de places de stationnement exclusivement réservées aux vélos et avec système d'accroche sur domaine public. S'ajoute à cela une offre de 6996 cases deux-roues disponibles tant pour les vélos que pour les deux-roues motorisés, mais sans arceau.

Concernant les traversées piétonnes, la ville de Genève relaye les demandes issues des quartiers à l'autorité décisionnelle. Dans le cadre de ses projets, elle entend préserver les acquis face à des projets cantonaux qui privilégient le trafic individuel motorisé.

Enfin, la Ville de Genève n'a aucune compétence décisionnelle pour modifier la régulation des carrefours en faveur des mobilités douces. Cela revient également au canton.

A noter que l'année 2014 a été marquée par des nécessités de priorisation des projets en cours compte tenu des montants d'investissements disponibles au niveau communal. La réalisation de trois tronçons de la voie verte (réseau en site propre pour les cycles et les piétons) a ainsi été repoussée de plusieurs années.

En 2014, le Conseil municipal de la Ville de Genève a accepté l'ouverture d'un crédit de 467'000.- francs pour des études d'aménagements cyclables et des mesures de promotion du vélo.

Durant l'année 2014, le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité a poursuivi les études en vue du développement d'un réseau cyclable continu et sécurisé et pour la mise en place de zones 30km/h et à priorité piétonne. Les zones 30km/h, les zones de rencontre et la piétonisation avec dérogation pour les cycles permettent de sécuriser les itinéraires cyclables tout en assurant une perméabilité optimale du réseau pour les mobilités douces. Fin 2014, près de 60 sites (rues ou tronçons de rues) faisaient l'objet d'une étude d'aménagement cyclable, regroupant plus de 150 objets. Quatre nouvelles zones 30km/h, des améliorations pour cinq zones 30km/h et plusieurs projets de zones à priorité piétonne étaient à l'étude ou en cours de procédure. Des réflexions sur des projets d'envergure tels que la piétonisation du centre-ville et le réaménagement de l'interface Cornavin ont pris plus d'importance.

### **St-Gall**

L'exigence centrale du «Règlement pour un développement durable des transports» est que le trafic individuel motorisé cesse d'augmenter. Toute l'augmentation du trafic doit être absorbée par le TP et le trafic piéton et cycliste. Depuis l'année de référence 2010 jusqu'en 2014, la charge du trafic considérée globalement (compte non tenu de l'autoroute A1) a augmenté de 1% en ville de St-Gall.

L'exigence du règlement pourrait ainsi presque être remplie en 2014.



Par conséquent, la mise en œuvre future du règlement doit rester fidèle aux principes de politique des transports appliqués jusqu'ici: promotion des TP, de la mobilité piétonne et cycliste, modération du trafic, réglementation généralisée du stationnement. Cette orientation correspond au «Concept de mobilité 2040», axé sur trois sous-stratégies: «éviter la mobilité», «conception de la mobilité» et «gestion de la mobilité».

Du côté des mesures, on a repris des éléments d'autres plans pour la ville, comme plan directeur, concept énergétique, projet d'agglomération et programmes cantonaux. On a en outre élaboré des propositions de mesures nouvelles, respectivement complémentaires, entre autres habitat sans ou avec peu de voitures, pistes/routes cyclables, un tram, ou encore des conseils en mobilité et de la gestion de la mobilité (Concept de mobilité 2040).

### **Thoune**

A Thoune, l'initiative a été transmise par le parlement en décembre 2014 avec seulement une voix de différence. Le but est de faire face à l'augmentation du trafic le plus possible avec des déplacements à pied, à vélo ou en transports publics. Il est demandé un règlement qui doit «protéger la population des effets négatifs du trafic». La création et l'extension de routes principales pour le trafic à Thoune ne doit être autorisée que si la capacité de l'ensemble du réseau routier dévolu au trafic motorisé individuel n'augmente pas. De plus, la part des transports publics et des déplacements à pied et à vélo au trafic général doit augmenter d'au moins 10% en dix ans.

Il est demandé explicitement un réseau piéton attractif et sûr; une extension du réseau de bus ainsi que la préférence donnée aux bus aux points névralgiques; des routes cyclables continues et directes; la promotion de la mobilité combinée et la gestion de la mobilité.

Le projet de règlement est accessible aux groupes intéressés pour consultation et doit être soumis en 2016 au parlement.

### **Bienne**

En réponse à l'initiative des villes «pour la marche, le vélo et les TP», déposée en décembre 2012, le Conseil municipal de Bienne a élaboré, en collaboration avec le comité d'initiative, un «Règlement pour l'encouragement de la circulation piétonne et cycliste et des transports publics». Le Conseil de ville a adopté ce document en décembre 2014. L'initiative demande notamment une augmentation de la part des déplacements à pied et à vélo ainsi qu'en transports publics de 10% en 10 ans. Le règlement fixe comme objectif non pas l'augmentation de la part modale des déplacements à pied, à vélo et en transports publics par rapport au trafic global, mais le plafonnement du trafic motorisé

Pour atteindre les objectifs, le règlement définit différents champs d'action. Ils concernent les aspects légaux, les questions de planification, les mesures d'aménagement et d'exploitation, le conseil, la formation et les relations publiques («Règlement pour l'encouragement de la circulation piétonne et cycliste et des transports publics »).

### **Baden**

Finalement, le PS de la ville de Baden a lancé une initiative des villes. Elle demande des voies piétonnes et cyclistes attractives, des rues apaisées, des quartiers résidentiels déchargés et des transports publics bien développés. La ville doit prendre des mesures pour faire baisser de 10% en dix ans la part du trafic motorisé individuel au trafic global sur l'ensemble du territoire de la ville.