



## Sondage auprès de la population sur le trafic urbain: messages politiques essentiels

Le Comité de la Conférence des villes pour la mobilité tire du sondage auprès de la population sur le trafic urbain les enseignements et les messages politiques suivants:

- 1 Satisfaction élevée, avec des différences graduelles:** Le taux de satisfaction par rapport à la situation du trafic dans les villes grandes et moyennes qui ont pris part au sondage est élevé. Il se situe entre 51 et 68%. Dans les villes plus petites, il y a encore plus de potentiel d'amélioration. Ici, les points critiques sont les entraves à la circulation, les infrastructures cyclistes ressenties comme insuffisantes et les manques des transports publics.
  - ➔ **L'utilisation efficace des surfaces et le respect de l'environnement restent des critères clé:** Les villes continuent de mener des politiques des transports orientées vers de grandes capacités sur un espace réduit et la réduction des émissions de gaz. L'accessibilité et les flux du trafic dans les rues doivent avant tout être garanties par des moyens de transport qui répondent à ces critères et qui sont adaptés à la forte densité des personnes et des constructions dans l'espace urbain.
  
- 2 De bons transports publics, plus de vélos et plus d'espaces sans circulation:** Le facteur le plus important pour la satisfaction par rapport à la situation du trafic, ce sont les transports publics. Les potentiels d'augmentation et les disponibilités pour des dépenses plus élevées existent dans les domaines du trafic cycliste et de la qualité de vie dans l'espace public. Toutes les villes affichent une nette préférence pour davantage d'espaces libres de circulation. Les villes agissent donc en accord avec les besoins de la majorité de leur population.
  - ➔ **Des transports qui utilisent les surfaces de manière efficaces créent des espaces de vie:** Il faut renforcer les qualités des transports publics, par exemple par une politique d'arrêts de chemin de fer encore plus orientée sur les nouveaux pôles d'habitation et d'emploi. L'infrastructure cycliste doit être conçue de manière à faire de ce moyen de transport un facteur important dans les villes et les agglomérations. Et l'augmentation de l'utilisation efficace des surfaces pour le transport doit permettre de transformer des espaces de circulation en espaces de vie dans les villes.
  
- 3 Les trafics piétonnier et cycliste ont le vent en poupe:** Les mesures pour augmenter le trafic piétonnier et cycliste sont celles qui rencontrent le plus d'adhésion, dans toutes les villes. Près de la moitié des personnes interrogées les considèrent comme «très judicieuses», et un bon tiers comme «plutôt judicieuses». Dans les plus petites villes, où l'on a plutôt plus d'affinités avec la voiture, le vélo a un gros potentiel comme alternative à l'auto et avant tout aussi comme moyen de fluidifier le trafic.
  - ➔ **Les trafics piétonnier et cycliste ne doivent pas s'arrêter aux limites de la ville:** Les villes continueront à promouvoir ces deux formes de mobilité de manière à utiliser efficacement les surfaces et de ménager l'environnement. Et elles s'engageront auprès de la Confédération pour qu'elle et les cantons, conformément au mandat constitutionnel, soutiennent activement la réalisation de davantage de voies cyclables au-delà des limites communales, afin que le potentiel de ce moyen de transport puisse aussi être exploité dans les villes plus petites et dans les agglomérations.



- 4 La mise en réseau est à l'ordre du jour:** Plus de la moitié de la population urbaine, et parfois jusqu'aux deux tiers, se dit intéressée par une utilisation intelligente du traitement des données électroniques pour mettre en réseau les différentes formes de mobilité. Il devient ainsi plus facile de créer des chaînes de transport, dans lesquelles tous les moyens de transport peuvent être utilisés en fonction de leurs points forts.
- **Promouvoir les chaînes de mobilité par des réseaux faciles à gérer:** Les villes soutiennent les efforts qui visent à mettre simplement et intelligemment en réseau différentes formes de mobilité (Mobility as a service). L'objectif est d'offrir des applications qui servent à la fois à planifier un voyage et à accéder à différentes offres, des billets de transports publics au paiement du parking. La sécurité des données doit être assurée. Dans l'intérêt des villes, il faut privilégier les modèles dans lesquels des tiers peuvent s'impliquer comme partenaires.
- 5 La pratique de partager les véhicules et les trajets n'est pas encore répandue:** Les services de partage de voitures et de vélos en ville ne sont pas encore vraiment entrés dans les mœurs. Les gens n'y recourent que ponctuellement. Ainsi, l'entreprise de car sharing «Mobility» et les vélos en location attirent surtout les jeunes clientes et clients dans les grandes villes alémaniques.
- **Le partage de voitures et de vélos devrait être avant tout un instrument de transfert modal.** Les offres de partage de véhicules et de trajets constituent par principe un enrichissement du système de transports, surtout si elles entraînent un transfert modal au profit d'une mobilité plus efficace. S'agissant de la location de deux-roues en flotte libre, il y a lieu de veiller, par exemple au moyen d'incitations financières, à ce que les vélos et les trottinettes soient garées en bon ordre et n'encombrent pas l'espace public.
- 6 Garder un œil sur les coûts d'utilisation:** L'argument principal de ceux qui n'utilisent pas les transports publics, ce sont les prix, et près de la moitié des personnes interrogées jugent les coûts de la mobilité au quotidien élevés.
- **Les prix de la mobilité doivent également pouvoir être un instrument de transfert modal.** Für die Städte stehen Veränderungen im Preisgefüge im Vordergrund, die zu einer Verlagerung hin zu flächeneffizienten und umweltfreundlichen Formen des Verkehrs führen. Dans ce contexte, les éventuelles tarifications liées à la performance (Mobility Pricing) doivent aussi être un instrument de transfert modal.

Berne, 19 mars 2019