



PRISE DE POSITION

Pour une mobilité urbaine efficace et respectueuse de l'environnement et de la société

12 février 2024

La mobilité est essentielle aux villes, tant pour répondre aux besoins de leurs habitants et habitantes que pour assurer le bon fonctionnement des activités économiques qui ont lieu sur leur territoire. Les villes doivent assurer leur accessibilité et garantir une circulation fluide des personnes et des biens. Deux défis se présentent aux villes : le développement de l'urbanisation vers l'intérieur qui s'accompagne d'une croissance des déplacements d'une part, et la nécessité de décarboner la mobilité et d'adapter les villes au changement climatique d'autre part. Aussi, une transformation vers une mobilité urbaine moins gourmande en espace et plus propre est engagée. Ce faisant, les villes deviennent des lieux plus durables pour le bien de leurs habitantes et nombreux visiteurs quotidiens.

Sommaire

1. Transformation vers une politique de mobilité globale et des rues pour toutes et tous
2. Mobilité en ville et dans les agglomérations
3. Mobilité entre ville et périphérie
4. Mobilité entre les villes
5. Logistique urbaine
6. Conclusion et perspectives

1. Transformation vers une politique de mobilité globale et des rues pour toutes et tous

Ces cent dernières années, les villes suisses ont connu un cycle dans le domaine de la mobilité. Si la première moitié du 20^{ème} siècle fut celle de la ville du tram et du vélo – et pour les courts trajets la marche –, les décennies qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale furent celle du règne de l'automobile. Cette dernière a profondément modifié le visage de nos villes, minéralisant et occupant une part très importante de l'espace public à disposition. A partir des années 1980, un processus de transformation a été initié, avec un retour des transports publics, de la marche pour les

courts trajets quotidiens, puis du vélo, comme modes de déplacement en milieu urbain. Les aspirations de la population citadine à retrouver des espaces publics de vie de qualité ainsi que la prise de conscience des externalités négatives de la mobilité individuelle motorisée ont conduit à l'instauration de premières mesures de protection contre le bruit et de normes environnementales. Ce retour à une mobilité axée sur la marche, le vélo et les transports publics s'explique par l'incapacité du transport individuel motorisé (TIM) à relever les grands défis actuels de la mobilité urbaine : le manque de place et l'impact climatique. Les exigences des personnes vis-à-vis des espaces urbains, qui doivent aussi être des lieux de vie et de séjour de qualité, ont également connu une évolution.

En 2013, le peuple suisse a approuvé l'intention de concentrer la croissance de la population des prochaines décennies dans les zones déjà construites et d'ancrer dans les politiques publiques la notion de gestion durable des sols. Dans les années précédentes déjà, les villes avaient connu une croissance de leur population et du nombre de places de travail sur leur territoire : une transformation était déjà en cours. Cette concentration générera des flux de personnes encore plus importants qu'aujourd'hui sur des



surfaces qui demeureront inchangées. Dans un contexte où les infrastructures existantes, principalement routières, sont déjà caractérisées par de fortes congestions aux heures de pointe, et tenant compte de l'impossibilité physique d'élargir davantage leur emprise territoriale, seul un basculement vers une mobilité plus efficace en matière de consommation de l'espace pourra garantir l'accessibilité des villes et la bonne circulation des flux en leur sein. Il convient de relever qu'aujourd'hui, Suisses et Suissesses passent environ 80 à 90 minutes à se déplacer quotidiennement. La plus grande partie de ce temps concerne la mobilité de loisirs.

A cela s'ajoutent aujourd'hui les défis posés par le changement climatique et les réponses qu'y apportent les villes par le biais de leurs stratégies climatiques. La transition vers une mobilité neutre en matière d'émissions de CO₂ et peu gourmande en énergie ainsi qu'en matières premières, est une condition nécessaire à l'atteinte des objectifs fixés tant par la Confédération que les villes et les cantons. La politique de mobilité doit placer le bien-être des personnes et l'environnement au centre de ses préoccupations.

Objectifs

Afin de garantir leur accessibilité, d'améliorer la qualité de vie et de séjour en milieu urbain, et de relever le défi climatique, les villes poursuivent **deux objectifs principaux** :

1. Rendre la mobilité urbaine plus efficace en matière de consommation de l'espace.
2. Rendre la mobilité urbaine plus durable, tant d'un point de vue social, qu'écologique (émissions de gaz à effet de serre et consommation de ressources) et économique. Plus de transparence s'impose quant aux coûts externes des différents modes de déplacement et à la consommation de mobilité.

Pour atteindre ces objectifs, les villes misent successivement sur les **trois piliers d'une mobilité urbaine durable**, 1. la marche, 2. les transports publics et 3. le vélo, ainsi que sur une harmonisation optimale de l'urbanisation, des transports et du paysage.

Le trafic motorisé occupe aujourd'hui encore la plus grande partie de l'espace routier urbain. Même s'il ne constitue plus un axe prioritaire de la politique de mobilité des villes, le TIM continuera à jouer un rôle dans le paysage urbain. Une réduction de son emprise est toutefois inévitable, eu égard à sa faible efficacité en

matière de consommation d'espace (taux d'occupation moyen d'1,5 personne¹). La promotion des trois piliers cités ci-dessus doit également permettre de libérer de la place pour les personnes, la végétalisation ou les acteurs économiques véritablement dépendants de l'automobile, réduisant ainsi les congestions routières que connaissent aujourd'hui villes et agglomérations. La condition préalable à une part élevée de déplacements à pied et à vélo ainsi qu'en transports publics est une ville dense avec une mixité d'usages.

Plus de marge de manœuvre pour les villes

Se trouvant en première ligne dans la mise en œuvre des mesures à prendre afin d'atteindre les objectifs de neutralité climatique et de densification de l'habitat, les villes doivent disposer de suffisamment de marge de manœuvre pour mener les politiques qui s'imposent d'une part, et d'un soutien explicite de la Confédération dans la mise en œuvre de ces politiques d'autre part. Les villes ont de tout temps joué un rôle de laboratoire. Elles doivent continuer à pouvoir le faire, et ceci de manière plus systématique. Du moment que les mesures testées et prises contribuent à faire un pas en direction des objectifs climatiques et d'une densification vers l'intérieur de qualité, l'action des villes doit être soutenue.

Obtenir cette marge de manœuvre relève une importance toute particulière pour les villes dans le cas de figure d'une inaction des cantons ou de la Confédération qui rendrait inutilement impossible l'atteinte d'objectifs communs et l'application de lois d'ordre supérieur. Le cas échéant, les villes doivent pouvoir aller de l'avant et poursuivre les politiques qui s'imposent. Les exemples de blocages vont de l'instauration de zones environnementales à l'adaptation des régimes de vitesse afin de respecter les normes de bruit, en passant par la réduction du trafic induit. Les progrès très lents dans l'introduction de la tarification de la mobilité sont également problématiques.

Revendication principale des villes

Les villes disposent d'une marge de manœuvre suffisante pour mener des politiques permettant d'atteindre les grands objectifs climatiques et de densification de l'habitat. Confédération et cantons soutiennent activement les villes dans leurs travaux.

¹ Microrecensement 2021, page 5



2. Mobilité en ville et dans les agglomérations²

Dans l'idéal, la ville devrait être organisée de sorte que ses habitants et habitantes puissent accéder à leur place de travail, aux loisirs, aux commerces, aux soins, etc., en moins de quinze minutes de marche ou de vélo. Les villes suisses, de petite taille en comparaison internationale, présentent un profil favorable à ce concept de « ville des 15 minutes ». Ces villes et quartiers des 15 minutes devraient être mis en réseau de manière polycentrique. Les transitions et les relations tangentielles entre ces zones sont essentielles. Pour que ce concept puisse être déployé, une bonne coordination entre politique de transport et aménagement du territoire (logement, espaces de vie, etc.) est indispensable, ceci tout particulièrement à l'échelle des agglomérations.

L'enjeu principal en ville et dans les agglomérations est la disparition de la « route » - espace orienté presque exclusivement vers les besoins du TIM – au profit de la « rue », espace public partagé aux usages multiples. La « rue » améliore la sécurité routière. Apaisée, elle contribue à réduire les nuisances sonores et permet une utilisation plus sûre et plus agréable de cet espace public par ses différents usagers. Aujourd'hui, dans les six plus grandes villes suisses, entre 24 % et 28 % de la surface urbanisée est dédiée aux transports. Or, dans le but de s'adapter au changement climatique, une partie de cet espace devra être végétalisée, ce qui ne pourra se faire qu'en diminuant l'espace consommé par chaque voyageur. Seule une promotion des trois piliers d'une mobilité urbaine durable permettra d'aller dans cette direction.

Passer de la route à la rue implique **d'apaiser le trafic motorisé**. Pour ce faire, le régime de vitesse doit être adapté. Sur les axes principaux, le 30 km/h doit devenir la norme et le 50 km/h l'exception. Ce changement de paradigme permettrait de diminuer l'exposition des habitantes et visiteurs des villes au bruit, se rapprochant ainsi des normes fixées dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit. En décembre 2022, l'Union des villes a adopté une [prise de position](#) sur « le développement urbain et le bruit » dans laquelle elle souligne que seul un abaissement de la vitesse permettra de réaliser de nombreux projets de logement et assainissement actuellement bloqués pour des raisons de bruit. Le 30 km/h apporte en outre plus de sécurité dans l'espace public, il libère de l'espace pour d'autres usages (marche, vélo, TP, espaces verts), améliore la qualité de l'air et la fluidité du trafic, et facilite la coexistence entre les différents modes de

déplacement. A cela s'ajoutent d'autres effets positifs pour le séjour, les commerces et la restauration. La Conférence des villes pour la mobilité (CVM) a publié une prise de position présentant de manière détaillée tous ces avantages très tangibles du 30 km/h (« [Pour une vitesse adaptée à la vie en ville – le 30 km/h devient la règle, 50 km/h l'exception](#) »).

La **marche** comme base de tout déplacement présente de nombreux avantages : efficacité en matière de consommation de l'espace, pas d'émission de CO₂, bienfaits pour la santé de celles et ceux qui la pratiquent, échange d'égal à égal avec les autres, etc. Elle est en outre le moyen de déplacement le plus efficace dans les centres-villes et dans les quartiers. Sa promotion doit être systématiquement intégrée dans les politiques de mobilité des villes. Marcher devrait devenir le moyen de déplacement privilégié pour les usagers de l'espace public, chaque fois que possible. Développer des stratégies pour la marche – à tous les échelons de l'Etat - doit rendre ce mode déplacement plus intuitif. Au niveau national la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre doit être mise en œuvre : en tant que base de tout déplacement, les réseaux piétons doivent devenir sûrs, directs, interconnectés et sans obstacle. En localité, les espaces routiers sont considérés comme des espaces publics.

Deuxième pilier d'une mobilité urbaine durable, les **transports publics** (TP) occupent un rôle central dans la transformation de la mobilité en ville. L'offre doit être développée là où les TP ne sont aujourd'hui pas encore attractifs, à savoir sur les axes tangentiels : si centres et périphéries urbaines sont aujourd'hui très bien connectés, ces-dernières ne le sont entre-elles que de manière lacunaire. Aujourd'hui, de telles lacunes sont généralement comblées par le TIM. L'offre de TP dans les centres secondaires des villes doit par ailleurs être renforcée, afin de délester les centres principaux. Cela passe par une desserte des gares CFF des villes de la ceinture d'agglomération par certaines lignes grande distance (par exemple les InterRegios). Dans ce contexte, un réseau de transports publics fiable et dense comprend idéalement des zones en site propre (voies de bus, tracés en site propre, voies de chemin de fer situées sur une plateforme indépendante).

Le **vélo**, troisième pilier d'une mobilité urbaine durable, permet de couvrir des distances de plusieurs kilomètres. Sa version électrique ouvre en outre des possibilités supplémentaires, se déplacer à deux-

² Les agglomérations se composent de communes-centres et communes de couronne, selon la définition de l'OFS.



roues à l'échelle de l'agglomération devenant plus facile pour les personnes qui le veulent. Les villes ont salué l'adoption de la loi fédérale sur les voies cyclables en mars 2022. Les cantons doivent désormais planifier et réaliser des réseaux de voies cyclables interconnectés, directs, sûrs, homogènes et attrayants. Les villes doivent par ailleurs disposer de plus de latitude pour tester de nouveaux marquages et infrastructures cyclistes rendant l'utilisation du vélo plus intuitive et plus sûre.

Afin de sécuriser le trafic vélo, les voies cyclables doivent être séparées de la chaussée lorsque l'espace le permet. Dans le cas contraire, une mixité accompagnée d'un abaissement de la vitesse doit être favorisée. La Confédération doit par ailleurs veiller à ce que les délais fixés dans la loi fédérale sur les voies cyclables pour la planification et la réalisation d'un réseau de voies cyclables sûres et de qualité soient respectés. Villes et agglomérations s'engagent à remplir leur part du contrat et attendent que Confédération et cantons en fassent autant. Un étroit suivi des travaux par la Confédération est souhaitable.

Le potentiel des trottinettes électriques en tant que maillon de la chaîne de mobilité est plus controversé, même si des mesures peuvent être prises afin de rendre ce mode de déplacement compatible avec les objectifs de mobilité des villes. La CVM a publié une étude intitulée « [Micromobilité électrique](#) », qui aborde cette question.

Dans tous les cas, tant pour la marche et le vélo que pour les autres modes de déplacements de la micromobilité, il est essentiel d'assurer une continuité du réseau sur le territoire de la ville et, pour des distances un peu plus longues, avec les communes voisines. Ceci passe par une coopération accrue au niveau de l'agglomération et le renforcement du programme d'agglomération de la Confédération.

Ces trois piliers – marche, transports publics et vélos – doivent être compris comme un seul organisme. Ils se complètent de manière variable selon les spécificités du contexte : vélo-marche, TP-marche, ou encore vélo-TP.

Le **transport individuel motorisé (TIM)** ne disparaîtra pas du paysage urbain, mais son rôle doit devenir subsidiaire par rapport à la marche, les transports publics et le vélo. Aujourd'hui, encore 38% environ des trajets de 3 à 5 km sont effectués en voiture. Un potentiel de réduction existe donc. Une stratégie ETGM - à savoir éviter, transférer, gérer harmonieusement et mettre en réseau le trafic – doit être poursuivie. Renforcer les trois piliers doit par ailleurs permettre de libérer des capacités spatiales pour les acteurs

effectivement dépendants de la voiture (commerçants, artisans). Une tarification de la mobilité permettrait quant à elle de libérer des capacités temporelles. La **politique de stationnement** constitue le levier principal dont disposent les villes pour piloter le TIM sur leur territoire. Cette compétence des villes ne doit en aucun cas être réduite. Afin de mieux répartir l'espace public disponible en surface et d'atteindre l'objectif d'une mobilité urbaine durable, les villes suppriment progressivement la plupart des places de stationnement en surface, avec une compensation souterraine complète ou partielle. Avec les taxes de stationnement, les cartes de stationnement annuelles sont utilisées pour gérer le stationnement des voitures comme suit : les parkings couverts pour le stationnement prolongé, les terrains privés pour le stationnement privé. Concernant le stationnement privé, les villes peuvent intervenir par exemple à travers l'adaptation des règlements de construction (nombre de places de stationnement par appartement), ou en récupérant des espaces de parkings privés situés sur leur territoire. Par ailleurs les villes montrent l'exemple en matière de politique de stationnement de leur personnel. Enfin, l'adoption de plan de mobilité pour les entreprises est encouragée ou rendue obligatoire.

S'ils permettent de réduire l'emprise spatiale du TIM, les véhicules automatisés auront un rôle à jouer dans la mobilité urbaine. Leur déploiement ne pourra toutefois se faire qu'en étroite collaboration avec les villes et sans aucune restriction de leurs compétences, notamment en matière de stationnement. Une future réglementation des véhicules automatisés doit être conçue, entre autres, de manière à favoriser les petits véhicules et leur utilisation partagée avec des taux d'occupation élevés, ainsi qu'à éviter les trajets à vide.

L'autonomie des villes ne doit pas être limitée, bien au contraire. Si les villes peuvent déjà prendre des mesures de dosage du trafic, elles devraient pouvoir tester des **instruments novateurs** permettant de rendre la mobilité urbaine plus durable : la tarification de la mobilité pourrait permettre de réduire les pics de trafic et canaliser les flux, l'instauration de zones environnementales nous rapprocherait des objectifs climatiques fixés, les zones à trafic limité apaiseraient certains quartiers, etc.

Enfin, la problématique des interfaces entre **réseau autoroutier** et réseau communal doit être abordée de manière pragmatique. Le Conseil fédéral traçait la voie dans son rapport au postulat [18.3606](#) « Résoudre le problème des interfaces entre la route nationale et le réseau autoroutier en aval » : un renforcement du pilotage de la mobilité et de la gestion du trafic, une promotion des interfaces multimodales de transports,

ou encore une promotion du trafic cycliste, sont quelques-unes des pistes à développer. Si le réseau autoroutier présente des avantages pour les villes – déviation du trafic de transit, canalisation des flux automobiles –, une réparation systématique de la ville doit être effectuée chaque fois que possible. Les besoins spécifiques des villes en matière de mobilité et d'espaces publics doivent par ailleurs être reconnus et pris en compte par la Confédération lorsqu'il est question de ces interfaces.

Mobilité en ville et agglomération - ce que demandent les villes

- Marge de manœuvre accrue en matière de régime de vitesse, tant dans les quartiers que sur les axes principaux. La [prise de position](#) de l'UVS sur « le développement urbain et le bruit » sert de référence
- Davantage de marge de manœuvre pour tester de nouveaux instruments ou régimes, avec le soutien explicite de la Confédération : tarification de la mobilité, zones environnementales, zones à trafic limité, etc.
- Poursuite et développement du programme d'agglomération.
- Développement de l'offre de TP dans les agglomérations et entre les villes, en priorité là où les TP sont moins attractifs que le TIM. Utilisation des gares des centres urbains moyens pour le transport grandes lignes.
- Mise en œuvre des recommandations du postulat [18.3606](#) comme réponse à la problématique des interfaces entre le réseau autoroutier et le réseau routier communal. Réparation systématique de la ville là où l'autoroute est enterrée ou déviée. Poursuite d'une stratégie suivant les principes ETGM, « éviter, transférer, gérer harmonieusement et mettre en réseau le trafic ».
- Pas d'ingérence dans – ni de restriction de – la politique de stationnement des villes.
- Plan de mobilité pour les entreprises.
- Les villes sont pleinement intégrées dans les projets pilotes de véhicules automatisés. Elles doivent être consultées et donner leur accord pour la réalisation de tels projets sur leur territoire. Leurs compétences ne se voient restreintes à aucun moment du processus.
- Rôle actif de la Confédération et des cantons dans la mise en œuvre de la loi sur les voies cyclables.

Implication systématique des villes dans les travaux.

- Plus grande marge de manœuvre pour les marquages et infrastructures cyclistes.
- Elaboration d'un plan directeur de la marche au niveau national.

Mobilité en ville et agglomération - ce que peuvent faire les villes

- Coordination des politiques de mobilité et d'aménagement du territoire à l'échelle de l'agglomération.
- Planification de réseaux de marche à l'échelle de l'agglomération.
- Planification de réseaux de voies cyclables à l'échelle de l'agglomération.
- Utilisation de la politique de stationnement pour guider le TIM.
- Échange sur les relations des villes avec les cantons, afin de faire valoir leurs priorités.
- Échange entre les villes sur le transfert de connaissances, développement d'un récit positif dissipant les peurs (p.ex. suppression de places de stationnement en surface).

3. Mobilité entre ville et périphérie

Afin de freiner le processus de consommation des sols et concentrer les flux de transport, les politiques d'aménagement du territoire – tant au niveau fédéral que cantonal – doivent être menées de sorte à favoriser la mobilité collective et douce. Les réseaux de transport doivent être conçus de manière continue entre villes et campagnes alentours. L'offre de mobilité est développée de manière coordonnée au niveau de l'agglomération et au-delà.

Afin de coordonner de manière optimale aménagement du territoire et réseaux de transport, l'instrument du « [Plan sectoriel des transports](#) » de la Confédération peut servir de base de travail. Pour relier la campagne à la ville, et vice versa, les transports publics sont à privilégier sur les longues distances, et la mobilité douce pour de plus courts trajets. L'infrastructure de transport doit permettre à chacun de se reporter le plus tôt possible dans un trajet vers les TP ou la mobilité douce, si le recours à ces moyens de déplacement n'est pas possible dès le départ. Des interfaces multimodales, offrant un transbordement rapide, confortable et financièrement intéressant d'un mode de



déplacement à l'autre, doivent ainsi être développées. En campagne ces interfaces doivent faciliter le transfert du TIM aux TP le plus tôt possible en direction de la ville. En ville en revanche, les interfaces multimodales facilitent le passage des grandes lignes de transport public au réseau local de TP ou à la mobilité douce.

Au-delà d'infrastructures physiques performantes, la technologie peut elle-aussi faciliter le transfert d'un mode de déplacement à l'autre. Afin de réduire les barrières à la multimodalité à un minimum, toute la gamme des offres de mobilité souhaitées par les villes sur leur territoire doit être regroupée dans une seule et unique application. L'offre doit non seulement y être consultable, l'achat de billets doit également y être rendu possible. Certaines villes travaillent au développement d'applications permettant une consultation de l'offre et l'achat de billets, ce qui est bienvenu. La Confédération développe elle-aussi un projet d'infrastructure nationale de données sur la mobilité (MODI). L'UVS soutient expressément ces travaux.

Mobilité en ville et agglomération - ce que peuvent faire les villes

- Meilleure coordination entre aménagement du territoire et élaboration des réseaux de transport, sur la base du « Plan sectoriel des transports ».
- Poursuite et développement du programme « Interfaces multimodales », lancé suite à la signature de la Déclaration d'Emmenbrücke en septembre 2021.
- Création des dispositions et des bases de données permettant la mise en place d'une application regroupant toute l'offre de mobilité souhaitée par les villes, afin de promouvoir davantage la multimodalité.

4. Mobilité entre les villes

Si la Suisse veut effectivement atteindre ses objectifs climatiques et freiner l'artificialisation de ses sols, la part des déplacements réalisés en transports publics entre les villes – à l'intérieur du pays ou avec les pays européens - doit fortement augmenter. Pour ce faire, il est indispensable de renforcer la compétitivité des liaisons ferroviaires entre les villes. Ce sera l'unique moyen pour notre pays d'effectivement décarboner la mobilité tout en réduisant la consommation des sols.

Le trafic ferroviaire de voyageurs doit donc offrir des liaisons directes, fiables et confortables, le tout à des prix qui soient abordables pour toutes et tous. Cela passera avant toute chose par le maintien de la qualité

du réseau déjà existant, puis par le développement ciblé du réseau là où il atteint aujourd'hui déjà ses limites.

Grâce à leur pouvoir d'achat élevé, les Suisses et Suissesses comptent parmi les plus grands consommateurs européens de mobilité aérienne. Afin de diminuer le recours à ce mode de déplacement énergivore, émetteur de CO₂ et bruyant, les liaisons ferroviaires internationales doivent être développées. Celles-ci doivent être le plus directes possibles et compétitives avec l'avion sur le plan tarifaire. Aussi, acquérir un billet de train international doit devenir plus simple.

Enfin, l'automobile présente des atouts certains dans les régions où mettre à disposition une offre de TP véritablement attractive engendrerait des coûts disproportionnés, soit en particulier en dehors des villes-centres. L'UVS reconnaît ce rôle subsidiaire que l'automobile peut jouer dans la mobilité (inter-)urbaine. Elle soutient la décarbonation du TIM, tout en rappelant que la mise à disposition d'une infrastructure de recharge - ou de surfaces publiques - pour les véhicules électriques ne constitue en aucun cas une obligation pour les villes. Sont prioritaires pour l'infrastructure de recharge les terrains privés, le lieu de domicile, le lieu de travail et la recharge en cours de route. Vient ensuite les espaces privés mais accessibles à toutes et à tous, par exemple les stations-services. Enfin, en dernier recours, certaines villes peuvent mettre des espaces publics à disposition pour les stations de recharge.

Mobilité entre les villes - ce que demandent les villes

- Les liaisons du trafic ferroviaire de voyageurs sont directes, fiables et abordables. Le financement de la maintenance du réseau est assuré et le réseau ponctuellement développé.
- Les liaisons ferroviaires internationales offrent une véritable alternative à l'avion sur de courtes distances. Elles sont, elles-aussi, directes et abordables. L'acquisition de billets en ligne est facilitée.
- Le TIM est décarboné. Les villes n'ont toutefois aucune obligation quant à la mise en place de l'infrastructure de recharge. Les espaces publics sont rares et précieux, d'autres usages sont prioritaires.

5. Logistique urbaine

Les grands enjeux du transport de marchandises sont les mêmes que ceux du transport de voyageurs. Les principes ETGM - éviter, transférer, gérer harmonieusement et mettre en réseau le trafic – ont aussi leur

validité dans ce domaine. Il convient de décarboner le transport de marchandises. Cela passera certes par le recours à des technologies propres pour les camions, mais aussi et avant tout par une promotion du rail comme vecteur de transport. Si le rail présente déjà une part importante dans le trafic de marchandises de transit (84%³), sa part dans les kilomètres parcourus est encore très insuffisante à l'intérieur du pays (21%). Afin d'y remédier et de donner l'impulsion nécessaire, la Confédération doit soutenir activement le transport de marchandises sur le rail.

A l'échelle nationale, les villes doivent être approvisionnées de manière groupée par un trafic ferroviaire et de camions n'émettant pas de CO₂. Afin d'éviter une redondance des infrastructures, les grands hubs de logistique situés principalement en périphérie des villes doivent demeurer ouverts à tous les prestataires de logistique.

Au niveau de l'agglomération, une logistique urbaine efficace doit garantir l'approvisionnement des villes en biens. Cette logistique doit toutefois devenir moins gourmande en matière de consommation de l'espace. Cela passera par un recours aux véhicules les plus efficaces en matière de consommation d'espace aux différents niveaux de la chaîne logistique. Les véhicules de transport agiles, tels les vélos-cargos, présentent des atouts intéressants pour la distribution fine de marchandises en milieu urbain. Les conditions légales doivent être adaptées de sorte que le potentiel de ces véhicules puisse être pleinement exploité. Afin de renforcer l'attractivité de ces nouveaux véhicules, et dans un souci d'internalisation des coûts externes des véhicules conventionnels, la Confédération devrait étudier la possibilité d'introduire une redevance pour les camionnettes de livraison, sur le modèle de ce qui existe pour les poids lourds. Il est aussi à l'échelle de la ville et du quartier important de prévenir une multiplication des infrastructures de distribution : les micro-hubs définis doivent eux-aussi être ouverts à tous les prestataires.

Afin d'anticiper des défis qui ne feront que s'accroître ces prochaines décennies, les villes développent aujourd'hui déjà des concepts de logistique urbaine. Elles identifient et réservent les surfaces adéquates comme points de transbordement, hubs ou micro-hubs urbains. Une détérioration des espaces publics aux alentours de ces hubs doit être évitée, ce qu'une logistique plus efficace en matière de consommation de l'espace devrait permettre.

Afin d'améliorer l'efficacité du système dans son ensemble, une meilleure coordination à tous les niveaux de l'Etat s'impose pour développer la logistique de demain. Pour y parvenir, les villes doivent être systématiquement intégrées aux travaux menés au niveau de la Confédération et des cantons.

Logistique urbaine - ce que demandent les villes

- La Confédération renforce son soutien au transport de marchandises sur le rail, afin d'augmenter la part de ce dernier dans le transport de marchandises à l'intérieur du pays.
- De grands hubs de logistique voient le jour en périphérie des villes, en collaboration avec Confédération, cantons et régions (espaces fonctionnels). Ils demeurent ouverts à tous les prestataires de logistique, ce qui est également valable pour les micro-hubs en ville et dans les quartiers.
- Les villes sont systématiquement intégrées aux travaux menés par la Confédération et les cantons en matière de logistique urbaine.
- Le cadre légal fédéral doit permettre une utilisation optimale des vélos-cargos pour la logistique urbaine.
- La Confédération étudie la possibilité d'introduire une redevance pour les camionnettes de livraison, sur le modèle de ce qui existe pour les poids lourds.

Logistique urbaine - ce que peuvent faire les villes

- Développement de concepts de logistique urbaine, en coordination avec les cantons et régions fonctionnelles, en misant à chaque étape d'une livraison sur le moyen de transport le plus efficace en matière de consommation d'espace.
- Identification et réservation des surfaces nécessaires à la logistique à long terme.

6. Conclusion et perspectives

Les villes aspirent à renforcer leur accessibilité et à fluidifier la circulation des personnes et marchandises sur leur territoire. En parallèle, la qualité des espaces publics en milieu urbain doit être améliorée. Atteindre ces buts est possible. Pour ce faire, il faut procéder à un développement qualitatif de l'urbanisation vers l'intérieur ainsi qu'à un report vers les trois piliers d'une

³ Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse - OFT



mobilité urbaine durable – marche, TP et vélo -. Cette évolution est aussi inévitable afin d'atteindre les objectifs climatiques fixés. Ce report est possible à tous les niveaux, en ville et dans les agglomérations en premier lieu, mais également dans les liaisons entre ville et périphérie et entre les villes elles-mêmes. Sa poursuite constitue la base de toute politique de mobilité des villes.

A l'avenir, de nouveaux défis – ou de nouvelles chances – se présenteront aux villes. La conduite automatisée constitue l'un de ces instruments qui pourraient remodeler le visage de la mobilité dans sa globalité. En milieu urbain, les véhicules automatisés ne pourront jouer un rôle positif que s'ils permettent de rendre la mobilité moins gourmande en espace.

En clair cela signifie qu'ils devront présenter des taux d'occupation bien supérieurs à ceux du TIM tel que nous le connaissons actuellement. Cette technologie devrait également contribuer à réduire la quantité globale de véhicules automobiles dans nos rues. Les véhicules automatisés devront être considérés et utilisés comme des compléments aux TP. Leur déploiement sur le territoire urbain ne pourra et ne devra se faire qu'en collaboration avec les villes, et les compétences de ces dernières en matière de gestion de la mobilité ne sauraient être réduites, même au stade des premiers projets-pilotes.