

19.09.2019 – 15:03 Uhr

Les jonctions d'autoroute doivent être plus que de simples entrées et sorties

Berne (ots) -

Les jonctions d'autoroute doivent devenir des lieux compatibles avec la ville. Des endroits où il est possible de passer simplement d'un transport individuel vers les transports publics ou le vélo. Ou des centres secondaires, pour un changement de ligne, des courses, des loisirs, pour travailler et habiter, des centres facilement accessibles par tous les moyens de transport - présentant également des potentiels pour les grandes lignes de chemin de fer. Telles sont des suggestions de l'étude «Comment la mobilité modèle les territoires urbains» de l'Union des villes suisses. Cette analyse axée sur les prochaines décennies montre que dans la durée, les villes peuvent rester accessibles de l'extérieur, tout en conservant une qualité de vie en leur intérieur.

Les 150 dernières années ont été dominées par le développement des infrastructures: sur le rail comme sur la route, les réseaux nationaux et cantonaux ont été continuellement étendus. Les stratégies du passé se heurtent cependant de nos jours et à l'avenir à des limites. De nouvelles solutions de mobilité utilisant les surfaces de manière efficiente sont nécessaires.

L'étude intitulée «Comment la mobilité modèle les territoires urbains» réalisée à la demande de l'Union des villes suisses par le bureau de planification ewp esquisse des approches possibles et des mesures susceptibles de contribuer à harmoniser entre eux la mobilité urbaine et les systèmes de transport de la Confédération et des cantons. Les auteurs de l'étude de ewp sont parvenus à la conclusion selon laquelle une harmonisation plus conséquente entre urbanisation et transport est nécessaire à tous les niveaux de l'État. Selon eux, les régions urbaines du 21e siècle ne sont pas identiques aux villes du 20e siècle, pour lesquelles les voies de circulation nationales avaient été planifiées jusqu'alors.

Les combinaisons entre les transports individuels et publics gagnent en importance

Dans les années à venir, les villes-centres et les agglomérations doivent absorber la majeure partie de la croissance démographique et de l'augmentation du nombre d'emplois. La mobilité grandissante qui en résulte ne peut être maîtrisée par les régions urbaines qu'en ménageant une part nettement plus élevée aux transports publics et aux modes de transport doux (piétons et cyclistes). Alors que dans les régions rurales le trafic individuel motorisé continuera à dominer, les régions urbaines ont de plus en plus besoin de solutions de moyens de transport utilisant les surfaces de manière efficiente et pouvant être combinés avec le trafic individuel.

Par conséquent, les «chaînes de transport intermodales» gagneront de plus en plus en importance. Selon cette étude, la Confédération devra tenir compte, entre autres dans le cadre de la planification du réseau autoroutier et ferroviaire, du fait que les régions urbaines comportent plusieurs centres et qu'en particulier les centres urbains secondaires doivent également être intégrés dans le réseau national de chemin de fer.

Outre de nouvelles plateformes de transport, de meilleures interconnexions numériques sont également nécessaires. Cette prise de conscience conforte l'Union des villes suisses dans son point de vue, tel qu'elle l'a déjà exprimé dans sa prise de position dans le cadre de la consultation sur les services de mobilité multimodaux: afin de pouvoir offrir des chaînes de transport intermodales comportant plusieurs moyens de transport en tant que prestations de services, mais pouvant être réservés auprès d'un seul et même prestataire, un bon pool national de données de transport est nécessaire.

Plusieurs pièces de puzzle plutôt que des «coups libérateurs» isolés

L'étude montre également que des mesures isolées ne peuvent à elles seules constituer des «coups libérateurs» de nature à préserver dans la durée l'accessibilité des territoires urbains depuis l'extérieur tout en conservant la qualité de vie en leur intérieur. Cette étude doit ainsi être comprise comme une «boîte à outils», comprenant plusieurs approches:

- Le renforcement des centres-villes dans les agglomérations et des centres de quartiers dans les villes. Cela permet de raccourcir les trajets au sein des territoires urbains et de soulager les centres-villes. Ils peuvent également se prêter à

la combinaison entre plusieurs moyens de transport.

- Les chemins de fer métropolitains, ainsi que les axes de mobilité douce comme les pistes cyclables pour les couloirs dans lesquels les territoires urbains doivent être développés essentiellement par des constructions. Une forte urbanisation vers l'intérieur nécessite une importante évolution de la mobilité vers l'intérieur.
- Des concepts de mobilité en tant que condition de la poursuite d'une urbanisation vers l'intérieur. Ils conduisent à une réflexion approfondie quant à la gestion de la mobilité qui résulte d'une plus forte densité de constructions et de personnes et dans le même temps à des solutions n'entraînant pas de mauvaises surprises.
- Des dosages du trafic individuel motorisé qui s'adaptent aux capacités des rues. Ils contribuent à garantir également la mobilité des personnes qui dépendent de la voiture, soit parce qu'elles transportent des outils ou des marchandises soit parce que leurs capacités physiques sont diminuées.
- La gestion et le regroupement des places de parking public. Cela permet d'accroître l'efficacité d'utilisation des surfaces du trafic automobile arrêté, et entre autres de libérer de la place pour l'aménagement de zones de chargement destinées aux flux de marchandises.

Des perspectives complètes, également pour des programmes de développement stratégique

La Confédération, les cantons et les villes doivent élaborer conjointement des concepts qui impliquent tous les moyens de transport. Ce n'est que de cette manière que des pistes d'action peuvent être taillées à la mesure des défis spécifiques des différents territoires urbains. Cela présuppose que les positions consolidées en vue d'une harmonisation entre l'aménagement des transports et l'aménagement du territoire ne ciblent pas uniquement l'échelon des villes et agglomérations, mais tous les échelons de l'État. Tout ceci doit être pris en compte à l'avenir non seulement par les projets d'agglomération, mais aussi par les programmes de développement fédéraux pour le rail et la route.

Contact:

Informations supplémentaires:

- Conseiller national Kurt Fluri, maire de Soleure, président de l'Union des villes suisses, 079 415 58 88
- Paul Schneeberger, responsable mobilité et monitoring politique, 079 381 19 73

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100017932/100832599> abgerufen werden.