



# Mobilité dans l'espace public

*Être mobile est un besoin fondamental de l'être humain.*

*La mobilité revêt différentes formes: généralement, nous pensons en premier lieu à la mobilité motorisée, et souvent sous sa forme individuelle, autrement dit le transport individuel motorisé (TIM). Ensuite nous viennent à l'esprit les différentes formes de transports publics (motorisés) (TP). La mobilité non motorisée – la locomotion par la seule force de la personne / la mobilité douce – est souvent oubliée dans les discussions. Font partie de la mobilité non motorisée, en premier lieu, le cyclisme et aller à pied.*

*En plus de nous permettre de nous rendre du point A au point B, les formes de la mobilité douce ont encore d'autres « vertus » positives. Elles ne polluent presque pas l'environnement et ont des effets positifs sur la santé. Grâce à ces modes de déplacement, nous entrons aussi plus souvent en contact avec d'autres personnes qu'en voiture. Notamment pour les seniors, qui la plupart du temps n'entrent plus en contact avec d'autres personnes automatiquement, comme c'était le cas dans le cadre de leur travail professionnel, il est important de rencontrer d'autres gens, en particulier pour le bien de leur santé. Car l'isolement mène très souvent à une dégradation de la santé.*

*Toutes ces raisons nous amènent à nous pencher dans le présent papier sur les questions liées aux TP et à la mobilité douce et à nous intéresser à leur alignement sur les besoins des seniors. Ce qui ne signifie pas qu'ils seront les seuls à profiter de l'exaucement de nos demandes. Il suffit de penser aux parents ayant des enfants ou aux personnes handicapées.*

*Depuis le milieu des années 1950, le trafic individuel motorisé naissant a poussé les gens hors de l'espace public. Depuis les années 1970 s'est amorcée une tendance à reconquérir cet espace. Il faut consolider et poursuivre cette évolution dans cette direction.*

## Transports publics

### A. Facilité d'utilisation

Il est possible d'accroître l'utilisabilité des TP en proposant à la clientèle des distributeurs automatiques de billets et des systèmes tarifaires aussi simples d'utilisation et aussi uniformes que possible à l'échelle de toute la Suisse. Cette harmonisation aurait aussi un effet notable sur les coûts d'acquisition.

Une nomenclature uniforme et des instructions claires pour l'achat de billets dans les quatre langues nationales et en anglais accroissent l'utilisabilité.

Si des innovations pour le ticketing à partir d'automates ou d'Internet sont nécessaires, elles devraient être introduites avec minutie.

L'optimisation de l'opération d'entrée et de sortie des passagers (marquages du sol sur les quais, plus de portes dans les moyens de transport) permet d'économiser du temps et d'augmenter le confort.

Vu qu'il faut s'attendre, dans un avenir proche, à voir circuler des convois ferroviaires d'une longueur de 400 m, les temps entre les correspondances des trains doivent être allongés. Les distances de marche relativement longues ne doivent pas être taillées sur mesure pour les personnes les plus rapides, mais adaptées à la vitesse de déplacement ralentie des seniors et des familles avec enfants. Si cela ne peut pas être réalisé pour des raisons techniques liées à l'horaire, il faut

- faire figurer dans l'horaire quels wagons permettent de changer de train le plus rapidement,
- introduire des clics supplémentaires sur l'horaire électronique avec des indications précisant quelles options de changement plus lentes sont possibles,

- construire plus de passages sous voie/sur voie.

Dans les moyens de transport toujours plus occupés, le besoin de tranquillité et de propreté devient toujours plus essentiel. Il faudrait par conséquent intercaler sur les moniteurs des TP, en plus des arrêts de train, des indications sur le ramassage des déchets personnels, les appels téléphoniques dérangeants, etc., sous la forme de textes ou de pictogrammes. Le personnel de train a en outre besoin de plus de soutien au moment de traiter avec les clients CFF alcoolisés et turbulents durant les week-ends.

On a besoin de suffisamment de capacité de transport de vélos dans le trafic d'agglomération public et de plus de places de stationnement pour les vélos dans les gares et alentour, afin que se produise un transfert du trafic vers la mobilité douce.

### **Nous demandons que**

- **à l'échelle de toute la Suisse soient introduit des distributeurs automatiques de billets et des systèmes tarifaires aussi simples d'utilisation et aussi uniformes que possible,**
- **les temps entre les correspondances des trains soient allongés pour les longs convois ferroviaires,**
- **dans les horaires figurent des indications précisant quels wagons permettent de changer de train le plus rapidement,**
- **l'on puisse trouver sur l'horaire électronique, au moyen d'un clic supplémentaire, des options de changement plus lentes,**
- **soient construits plus de passages sous voie/sur voie,**
- **la capacité de transport de vélos et le nombre de places de stationnement pour les vélos dans les gares et alentour soient augmentés.**

## **B. Sécurité**

En ce qui concerne le thème de la sécurité, on doit faire la différence entre la sécurité technique – p. ex. prévention des accidents/protection des personnes – et la sécurité personnelle ou subjective (est-ce que je me sens en sécurité, p. ex. quand je rentre depuis la gare à la maison le soir/la nuit?).

Globalement, on constate que le domaine de la sécurité technique (prévention des accidents/protection des personnes), au cours de ces dernières années, a été fortement amélioré par les CFF et les sociétés ferroviaires privées. Cela était aussi nécessaire, car le trafic de passagers a également fortement augmenté dans le même temps.

Des progrès ont aussi été réalisés dans le domaine de la sécurité personnelle au cours de la même période. Malheureusement, toutefois, la propension à la violence et le vandalisme ont eux aussi augmenté au cours de ces dernières années.

Les entreprises ferroviaires se voient de ce fait encore et toujours contraintes de continuer d'améliorer les mesures requises dans les deux domaines de la sécurité et d'introduire les mesures techniques les plus récentes. C'est la seule façon de garantir un transport aussi sûr que possible de toutes les catégories de personnes (y compris les personnes âgées et les handicapés) et de rendre l'usage des TP suffisamment attrayant, avant tout par les pendulaires.

### **1. Sécurité technique**

#### **1.1 Sécurité dans le bâtiment de la gare, sur le quai et aux arrêts**

Les mesures suivantes sont nécessaires pour garantir la sécurité sur les quais et aux arrêts de train (énumération non exhaustive):

- panneaux d'avertissement,
- annonces faites par haut-parleurs audibles distinctement,
- marquages pour les aveugles et les malvoyants,
- marquage et barrage éventuel des zones de danger,
- panneaux d'affichage bien visibles et bien lisibles,
- ascenseurs et escaliers roulants pour les personnes à mobilité réduite, pour les parents avec voiture d'enfant (poussette ou landau) et pour les personnes portant des bagages lourds,
- points de rencontre avec marquage, entre autres,

sont quelques mots-clés évoquant des mesures qui contribuent à accroître la sécurité.

Lors du déblaiement de la neige et de la glace en hiver, les services responsables du nettoyage des gares sont particulièrement sollicités. Il est important que les entreprises ferroviaires mobilisent suffisamment de

ressources pour pouvoir mettre à la disposition des gens des trottoirs, des voies piétonnes et des escaliers sécurisés et sans glace, en particulier pendant les heures matinales.

### **1.2 Sécurité au moment de monter dans le train**

Les plates-formes d'entrée surbaissées dans les RER contribuent à garantir une montée et une descente sans problème, sûres et rapides. Un besoin d'agir à cet égard se fait toujours sentir aujourd'hui: les larges entrefers parfois encore existants entre le quai et l'entrée du wagon doivent être supprimés aussi vite que possible. Ce sont justement les personnes à mobilité réduite, en chaise roulante ou avec voiture d'enfant qui doivent pouvoir jouir d'une montée/sortie sécurisée.

Dans grandes lignes de trains, les personnes en chaise roulante sont dépendantes d'un lift mobile qui doit être précommandé auprès des CFF. Les chemins de fer doivent proposer ce service dans le plus grand nombre de gares possible.

### **1.3 Sécurité en attendant le train/bus**

Un abri d'attente illuminé sur le quai accroît la sécurité et le confort, en particulier en hiver. Des annonces faites par haut-parleurs formulées distinctement, plus ciblées et se référant au quai le plus proche sont nécessaires, spécialement dans les plus grandes gares.

Malheureusement, il y a encore et toujours de nombreux arrêts de bus dans les zones urbaines qui n'ont pas d'abris couverts et éclairés.

### **1.4 Assainissement des passages à niveau non surveillés**

Les passages à niveau non surveillés auraient dû être adaptés aux nouvelles prescriptions avant la fin de 2014, conformément à l'Ordonnance sur les chemins de fer. Il reste toutefois des centaines de passages de ce genre qui ont besoin d'un assainissement en Suisse. Il y a aussi de nombreuses lignes de tram ou de nombreux trains de banlieue qui circulent près de la route et qui croisent des routes. En de nombreux endroits, on a ainsi créé des passages à niveau dangereux et non surveillés qui doivent impérativement être assainis.

Ici, on doit faire pression sur les services compétents pour que ces mesures soient mises en œuvre très rapidement.

## **2. Sécurité personnelle**

### **2.1 L'usage des transports publics est-il encore sûr?**

Les moyens de transport public représentent une façon très sûre (et respectueuse de l'environnement!) de voyager. La mobilité ne cesse de croître, tant pour les moyens de transport privés que pour les transports publics. Malheureusement, les bus et les trains ne sortent pas indemnes des évolutions sociétales négatives (vandalisme et violence). Malgré cela, la sécurité pendant les voyages dans les transports publics est encore et toujours sensiblement plus grande que si l'on utilise d'autres moyens de transport, p. ex. la voiture ou la moto. Il importe de conserver ce standard, voire de continuer de l'améliorer, pour pouvoir accroître l'attractivité des TP.

Les trains sans personnel d'accompagnement en particulier la nuit, sont un problème (nouvel exemple: train à deux étages de Saint-Gall à Coire à travers la vallée du Rhin, durée du trajet 1:22, sans agents d'accompagnement du train!). Beaucoup de gens ne se sentent plus en sécurité lorsqu'ils voyagent dans de tels trains, en particulier pendant les heures creuses. Il est inadmissible que les entreprises ferroviaires et les pouvoirs publics (Confédération et cantons) économisent ici au détriment de la sécurité personnelle des voyageurs. Il existe un danger bien réel: celui de voir les gens utiliser toujours plus la voiture pour aller par exemple au théâtre ou au cinéma s'ils ne se sentent pas en sécurité lorsqu'ils empruntent les TP.

### **2.2 Sécurité par surveillance**

Les installations vidéo peuvent contribuer à accroître la sécurité. Leur utilisation permet de documenter des accidents et des cas de harcèlement. Il faut toutefois veiller à protéger la sphère privée. Aujourd'hui, l'utilisation de tels films/de telles photos est toutefois réglementée par la loi (obligation de les supprimer dans un délai de 48 heures).

### **2.3 Sécurité dans les gares**

Les lacunes existantes – comme les passages sous voie mal éclairés, seulement des escaliers dans les passages sous voie ou les longs passages souterrains – doivent être comblées rapidement. Des éclairages adéquats, des plaques indicatives claires, des posters aux murs et éventuellement de la musique appropriée créent une atmosphère conviviale et accroissent le sentiment de sécurité des voyageurs.

De telles mesures doivent impérativement être intégrées aux travaux de transformation ou de réfection. Des systèmes d'appel d'urgence facilement accessibles et bien marqués aident eux aussi à accroître le sentiment de sécurité.

#### **Nous demandons que**

- **les lacunes constatées sur les quais/dans les gares (p. ex. espaces trop grands entre le quai et l'entrée du wagon, passages sous voie inhospitaliers, entre autres) soient comblées rapidement,**
- **les passages à niveau non surveillés soient assainis aussi rapidement que possible,**
- **un nombre aussi élevé que possible de trains circulent avec des accompagnatrices/accompagnateurs de train ou que toutes les mesures techniques soient prises pour que les voyageurs se sentent en sécurité (tournées de contrôle plus fréquentes par des patrouilles, dispositifs d'alarme, entre autres),**
- **des campagnes d'information soient menées ou/et des moyens auxiliaires soient mobilisés pour attirer l'attention des voyageurs sur le fait qu'il faut adopter un comportement correct et plus respectueux.**

#### **C. Tarification**

La tarification dans les TP, et en particulier chez les CFF, connaît deux tendances. D'une part: l'inexorable augmentation des prix des billets. D'autre part: la recherche de nouveaux modèles de tarification.

La décision concernant le projet de FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) a donné au fonds d'infrastructure ferroviaire un fondement durable pour le financement des installations fixes du chemin de fer. En fait, on corrige ainsi seulement une partie des manques en termes d'infrastructure accumulés au cours des décennies. Les frais d'exploitation et d'entretien vont eux aussi continuer d'augmenter à l'avenir. On a déjà procédé à une augmentation de prix de près de 3% à la fin de 2014. Pour les vingt prochaines années, on annonce au moins 1,5% de renchérissement par année. Selon l'Index de l'Union des transports publics (UTP), les billets individuels se sont renchérissés de 55,1% entre 1990 et 2013. Pour un abonnement général (AG) de 2e classe, les passagers doivent dépenser 65,1% de plus. Et même 84,1% pour la 1re classe. À titre comparatif: le renchérissement en Suisse a atteint 31,2% pendant cette période.

Le souhait des CFF d'exiger pour certaines fenêtres temporelles et pour certains trains une majoration des prix des billets n'est pas nouveau. Les pendulaires, qui sont liés à des heures de travail fixes, devraient payer eux-mêmes les coûts qu'ils occasionnent en partie. En d'autres termes: les seniors et les touristes, qui peuvent aussi voyager à des heures de moindre affluence, sont appâtés avec des rabais. Un e-ticketing basé sur une puce RFID (identification par radiofréquence) ouvre de nouvelles possibilités d'infléchir les habitudes des voyageurs. Dans le même temps, il est toutefois aussi possible de collecter (et de commercialiser) ainsi des données utilisateur supplémentaires. Par ailleurs, notre culture des TP se différencie de celle d'autres pays où un billet n'est plus valable si l'on souhaite voyager à une autre heure ou avec une autre société ferroviaire.

#### **Nous demandons que**

- **les prix du TP restent abordables pour tous, en particulier pour la génération des seniors,**
- **des différences de prix plus nettes entre TP et TIM incitent davantage les gens à emprunter les TP,**
- **la transparence des prix soit maintenue, notamment pour éviter l'augmentation des prix de tronçons et de trains particuliers,**
- **l'introduction d'un e-ticket n'empêche pas les gens de pouvoir acheter une alternative au même prix à l'automate ou au guichet.**

#### **D. Offre TP complémentaire dans les régions périphériques, p. ex. taxi collectif écologique**

Il y a en Suisse, en particulier dans les régions de campagne et de montagne, encore de nombreuses zones bâties qui ne sont pas desservies par les transports publics et dont les habitantes et habitants se déplacent presque exclusivement avec le véhicule à moteur individuel: ce sont les zones de maisons individuelles ou les zones de hameaux éloignées. Les autorités municipales de telles communes voient ce problème et essaient des fois de réaliser un projet de service de bus local. Leur projet se heurte très souvent au

problème de la disproportionnalité coûts/fréquences et souvent à des préoccupations écologiques (trop de courses à vide).

Comme solution, nous proposons un taxi collectif écologique, pour lequel les 3 points suivants seraient essentiels:

### **1. Offre adaptée aux besoins**

Les taxis collectifs sont déjà utilisés ici ou là en complément du réseau de TP existant. L'idée du taxi collectif écologique (p. ex. véhicules de 8 à 12 places) consiste à offrir une desserte par les TP dans les communes comptant des zones d'habitation éloignées et non desservies par les TP. Ainsi, la desserte par les TP de toutes les zones d'habitation exigée dans la Loi sur l'aménagement du territoire pourra devenir réalité partout – ce qui, globalement, aura pour effet le passage à d'autres modes de transport. Les taxis collectifs devraient être utilisés dans une mesure limitée et de façon ciblée. Ceux-ci pourraient principalement être mis à disposition pour les pendulaires le matin et le soir et pour le trafic de loisirs (noctambules rentrant tard chez eux). Utiliser ceux-ci comme bus sur appel aurait certainement aussi un sens. L'important est que ce système soit actif en fonction des besoins.

### **2. Véhicules mus par l'énergie renouvelable**

Les modes de propulsion fonctionnant avec de l'énergie produite de façon écologique doivent être encouragés. Ainsi, le taxi collectif écologique aurait un caractère de pionnier aussi dans le domaine de la technique d'entraînement.

### **3. Des tarifs de transport attrayants grâce à un programme d'encouragement**

Il serait souhaitable que les courses en taxi collectif soient incluses dans l'AG ou dans un titre de transport valable sur un tronçon de raccordement. À la rigueur, une modeste majoration du prix pourrait se justifier. Une telle offre est donc irréalizable sans fonds d'encouragement des pouvoirs publics. La contribution que les communes qui profitent de cette offre devraient apporter devrait être modérée. Cela rendrait le projet attrayant pour la commune.

### **4. Pas d'incitation au mitage**

Cette offre TP pour les zones habitées éloignées ne doit pas être une incitation à créer de nouvelles zones de ce genre. Elle doit seulement desservir les zones habitées existantes.

**Nous demandons que**

- **dans les régions périphériques soit proposée une offre de TP complémentaire, p. ex. un taxi collectif écologique.**

## **Espace public**

### **A. Densification des zones habitées avec maintien de la qualité de vie**

D'après la nouvelle Loi sur l'aménagement du territoire, la croissance doit revêtir en premier lieu la forme de la densification. Dans ce contexte, il faut veiller à ce que les surfaces disponibles non bâties restent préservées dans une mesure suffisante, parce les gens en ont besoin pour leurs activités de loisirs et qu'elles sont nécessaires pour des zones vertes. Dans les règlements sur les constructions des communes doivent être fixés des rapports maximaux de surfaces bâties et non bâties.

### **B. Limitations de vitesse dans le trafic motorisé**

#### **1. Limitation généralisée de la vitesse à 30 km/h à l'intérieur des localités**

Là où la vitesse est limitée à 30 km/h, le contact visuel avec les usagers de la route est possible et les distances de freinage sont courtes. En outre, s'il y a des accidents, les conséquences sont beaucoup moins graves que dans les zones où des vitesses plus élevées sont autorisées.

Avec la limitation de la vitesse à 30 km/h, les enfants peuvent aller à la place de jeux et au jardin d'enfants ou à l'école sans avoir besoin d'être accompagnés par des adultes. Cela favorise leur développement social, leur santé et leur forme physique.

Les seniors peuvent mieux s'orienter et se déplacer dans le trafic plus lent. Que ce soit en tant que piétons ou en tant que cyclistes. Est également valable pour eux: plus de mouvement favorise la santé et plus il y a

de personnes qui se déplacent à pied ou à vélo, plus il y a de possibilités de rencontre. Les contacts sociaux sont un facteur important pour la préservation de la santé.

Il y a déjà des zones où la vitesse est limitée à 30 km/h dans de nombreuses localités. Dans certaines communes, nous les trouvons même sur toute leur superficie, à l'exception des axes principaux contrôlés par le canton. (La ville d'Olten peut servir d'exemple; la ville de Zurich est en phase de planification.)<sup>1</sup> C'est donc faisable, mais il faut encore mener à bien, dans la plupart des localités, un immense travail de persuasion!

## **2. Limitation de la vitesse à 30 km/h aussi sur les axes principaux**

Partout où c'est possible, la limitation de la vitesse sur les axes principaux doit être réduite et passer de 50 à 30 km/h. Aujourd'hui (et depuis longtemps) déjà, on sait bien que l'on ne peut plus circuler à 50 km/h en milieu urbain.

## **3. Zones de rencontre dans les centres**

Dans les centres, il faut aménager partout où c'est possible des zones de trafic mixte limitées à 20 km/h et privilégier le trafic piétonnier. Celles-ci ne se contentent pas de favoriser les contacts entre les personnes: elles rendent aussi les centres des villes plus attrayants.

## **C. Points de rencontre dans les quartiers et les centres des villes**

Dans les lieux de détente et de rencontre, les gens de tout âge doivent se sentir bien et s'arrêter avec plaisir. Ainsi, la récupération et les contacts sociaux, si importants, sont possibles.

Il faut pour cela des plantations écologiques et propices à la biodiversité qui procurent aussi de l'ombre. Un tel projet ne va pas sans un nombre suffisant de possibilités de s'asseoir et plus de toilettes publiques.

Du point de vue des constructions et de l'architecture, ces zones pour les enfants et les seniors doivent être sûres (adaptés aux déambulateurs et à les voiture d'enfant : sans escaliers, sans revêtements gravelés sur lesquels les bicyclettes ne peuvent pas rouler correctement etc.).

L'idéal serait d'avoir des éléments de loisirs comme des installations ou des appareils de jeux, un terrain de pétanque, une possibilité de faire des barbecues, un raccordement en électricité, etc. Ceux-ci accroissent et enrichissent les possibilités d'utilisation.

Un autre aspect à prendre en compte est la sécurité. Ces zones doivent être dégagées et aménagées de telle façon qu'elles ne favorisent ni le vandalisme ni le littering.

## **D. Autres besoins des piéton-ne-s**

Les chemins piétonniers devraient être aménagés de manière à offrir des possibilités de s'asseoir. Cela permet aussi aux seniors de « dompter » des distances d'une certaine longueur (règle générale: une possibilité de s'asseoir tous les 100 mètres). Pour se reposer, il vaut aussi la peine d'avoir du mobilier urbain « sur lequel on peut s'asseoir ».

Aux croisements de routes qui sont contrôlés avec des feux on doit prendre en considération la vitesse de déplacement moins rapide des seniors, mais aussi celle des parents ayant de petits enfants et des personnes à mobilité réduite et prolonger en conséquence la phase durant laquelle le feu est vert.

Le soir, les chemins piétonniers importants devraient être éclairés d'une façon acceptable d'un point de vue énergétique.

### **Nous demandons:**

- **une densification des zones habitées avec maintien de la qualité de vie,**
- **l'introduction de la limitation généralisée de la vitesse à 30 km/h à l'intérieur des localités dans les quartiers et si possible aussi sur les axes principaux,**
- **une limitation de la vitesse à 20 km/h dans les zones de rencontre dans les centres,**
- **l'aménagement de points de rencontre dans les quartiers et les centres des villes,**

---

<sup>1</sup> Selon les dernières enquêtes de l'UPI 48% des personnes interrogées soutiennent les zones à 30 km/h (en 2002 c'était le 39%). Des soutiens supérieurs à la moyenne ont été rencontrés chez les femmes, les seniors, les Tessinois, les habitants des zones à 30km/h et chez les gens qui ne voyagent pas en voiture ou rarement.

- **plus de possibilités de s'asseoir et plus de toilettes le long des chemins piétonniers,**
- **l'adaptation des commandes des feux de signalisation à la vitesse de déplacement des seniors.**

---

Le présent papier a été élaboré par le groupe de travail Transports du PS60+

Ursula Ulrich-Vögtlin et Carlo Lepori, coprésidence

Felix Feiner, Peter Fiechter, Daniel Gorba, Robert Hutter, Jean-Pierre Prodolliet,  
Martin Reichlin, Heinrich Ryser, Regula Ziegler.

Approuvé par le comité PS60+ le 4 novembre 2015 (les feed-back n'ont pas été intégrés.) –  
Légèrement modifié pour la réunion d'automne à Lucerne, état juillet 2016

## Résumé

# Mobilité dans l'espace public

## Transports publics

### Utilisabilité et sécurité

Nous demandons que

- **à l'échelle de toute la Suisse soient introduit des distributeurs automatiques de billets et des systèmes tarifaires aussi simples d'utilisation et aussi uniformes que possible,**
- les temps entre les correspondances des trains soient allongés pour les longs convois ferroviaires,
- dans les horaires figurent des indications précisant quels wagons permettent de changer de train le plus rapidement,
- l'on puisse trouver sur l'horaire électronique, au moyen d'un clic supplémentaire, des options de changement plus lentes,
- soient construits plus de passages sous voie/sur voie,
- la capacité de transport de vélos et le nombre de places de stationnement pour les vélos dans les gares et alentour soient augmentés.
- les lacunes constatées sur les quais/dans les gares (p. ex. espaces trop grands entre le quai et l'entrée du wagon, passages sous voie inhospitaliers, entre autres) soient comblées rapidement,
- les passages à niveau non surveillés soient assainis aussi rapidement que possible,
- un nombre aussi élevé que possible de trains circulent avec des accompagnatrices/accompagnateurs de train ou que toutes les mesures techniques soient prises pour que les voyageurs se sentent en sécurité (tournées de contrôle plus fréquentes par des patrouilles, dispositifs d'alarme, entre autres),
- des campagnes d'information soient menées ou/et des moyens auxiliaires soient mobilisés pour attirer l'attention des voyageurs sur le fait qu'il faut adopter un comportement correct et plus respectueux.

### Tarification et offre complémentaire des TP

Nous demandons que

- **les prix du TP** restent abordables pour tous, en particulier pour la génération des seniors,
- des différences de prix plus nettes entre TP et TIM incitent davantage les gens à emprunter les TP,
- la transparence des prix soit maintenue, notamment pour éviter l'augmentation des prix de tronçons ou/et de trains particuliers,
- l'introduction d'un e-ticket n'empêche pas les gens de pouvoir acheter une alternative au même prix à l'automate ou au guichet,
- dans les régions périphériques soit proposée une offre de TP complémentaire, p. ex. un taxi collectif écologique.

## Espace public

Nous demandons

- une densification des zones habitées avec maintien de la qualité de vie,
- l'introduction de la limitation généralisée de la vitesse à 30 km/h à l'intérieur des localités dans les quartiers et si possible aussi sur les axes principaux,
- une limitation de la vitesse à 20 km/h dans les zones de rencontre dans les centres,
- l'aménagement de points de rencontre dans les quartiers et les centres des villes,
- plus de possibilités de s'asseoir et plus de toilettes le long des chemins piétonniers,
- l'adaptation des commandes des feux de signalisation à la vitesse de déplacement des seniors.