



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

Développer les plateformes multimodales et les services de mobilité en collaboration avec les cantons et les villes

Conférence des villes pour la mobilité
Webinar du 17 juin 2020

Ulrich Seewer, sous-directeur, ARE



Aperçu

Objectif et finalité des plateformes multimodales

Plateformes multimodales – esquisse des questions centrales

- De quoi s'agit-il ?
- Où sont-elles prometteuses ?
- À quoi contribuent-elles ?
- Quelles conséquences ont-elles sur les réseaux urbains et nationaux ?
- Dans quelle mesure accepte-t-on les changements en cours de trajet ?

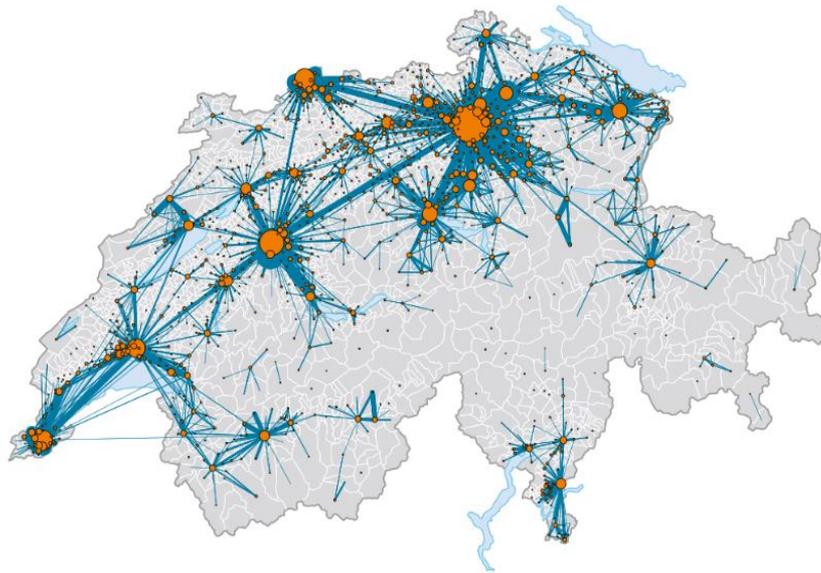
Information :

- Programme d'action commun de la Confédération, de villes et de cantons

Conclusion



Objectif : garantir l'accessibilité des villes...



Flux pendulaires en Suisse en 2014 (source : OFS)

Anzahl Arbeitspendler/innen
(Summe beider Richtungen)



Anzahl Zupendler/innen¹
in die Gemeinde



¹ ohne Grenzgänger/innen aus dem Ausland

0 25 50 km

Raumgliederung:
Gemeinden (Stand 2014)

- 85 % des personnes actives travaillent dans une agglomération
- 20 % des trajets pendulaires commencent en périphérie
- La plupart de ces trajets sont effectués en voiture
- Le réseau routier urbain est surchargé et fait face à des sollicitations multiples
- L'extension du réseau routier est difficile et politiquement peu souhaité

... par un transbordement de la voiture aux transports publics, au vélo et à la marche le plus tôt possible, grâce aux plateformes multimodales



Plateformes multimodales : de quoi s'agit-il ?



Parking entièrement automatisé sous la bibliothèque à Aarhus, Danemark (source : DOKK1)



Plateforme multimodale au site Westside à Bern-Brünnen (source : BLS)

Une plateforme multimodale est bien plus qu'un parking ou un arrêt de train

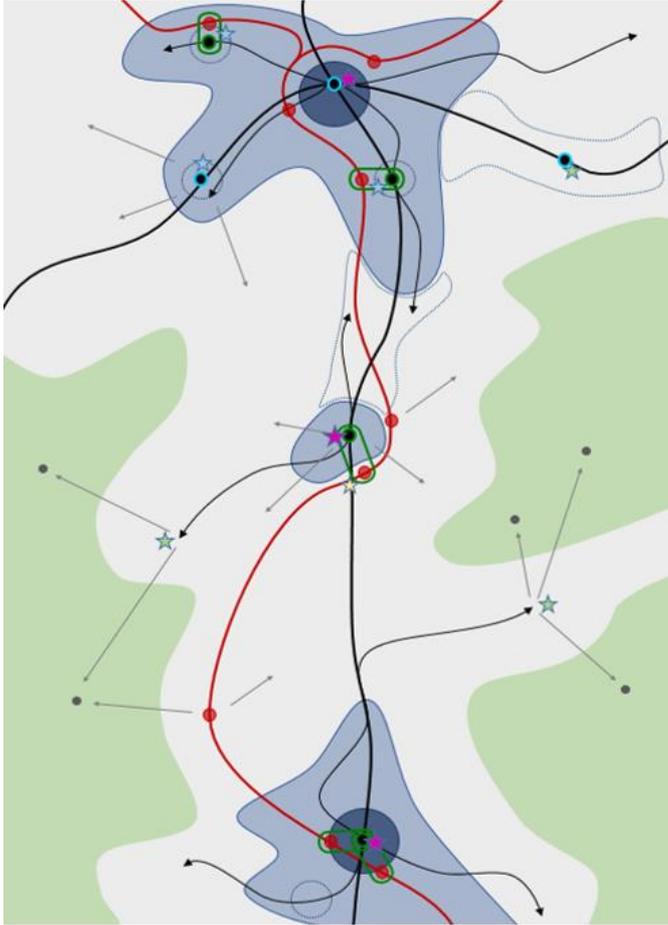
- Offre multimodale : voiture, TP (longue distance, régional et local), déplacements à pied et à vélo, systèmes d'autopartage
- Aménagement convainquant du point de vue urbanistique et peu gourmand en surface
- Orientation et information simples
- Avantages durant le déplacement : possibilité de faire des achats, d'obtenir des prestations, de se restaurer
- Attrait pour habiter et travailler dans des sites bien desservis

Exemples réussis

- À l'étranger (ex. DOKK 1 à Aarhus, Danemark)
- En Suisse (ex. Bern-Brünnen, nouveaux arrêts du Léman Express, Rotkreuz)



Plateformes multimodales : où sont-elles prometteuses ?



Plateformes de différents types

selon l'emplacement et la fonction (→ plan sectoriel des transports, consultation à partir de septembre 2020)

Plateforme principale d'une grande agglomération
(TP → TP, autopartage, marche, vélo) *Ex. gare de Berne*

Plateforme secondaire d'une grande agglomération :
(TP → TP, autopartage, marche, vélo) *Ex. Wankdorf*

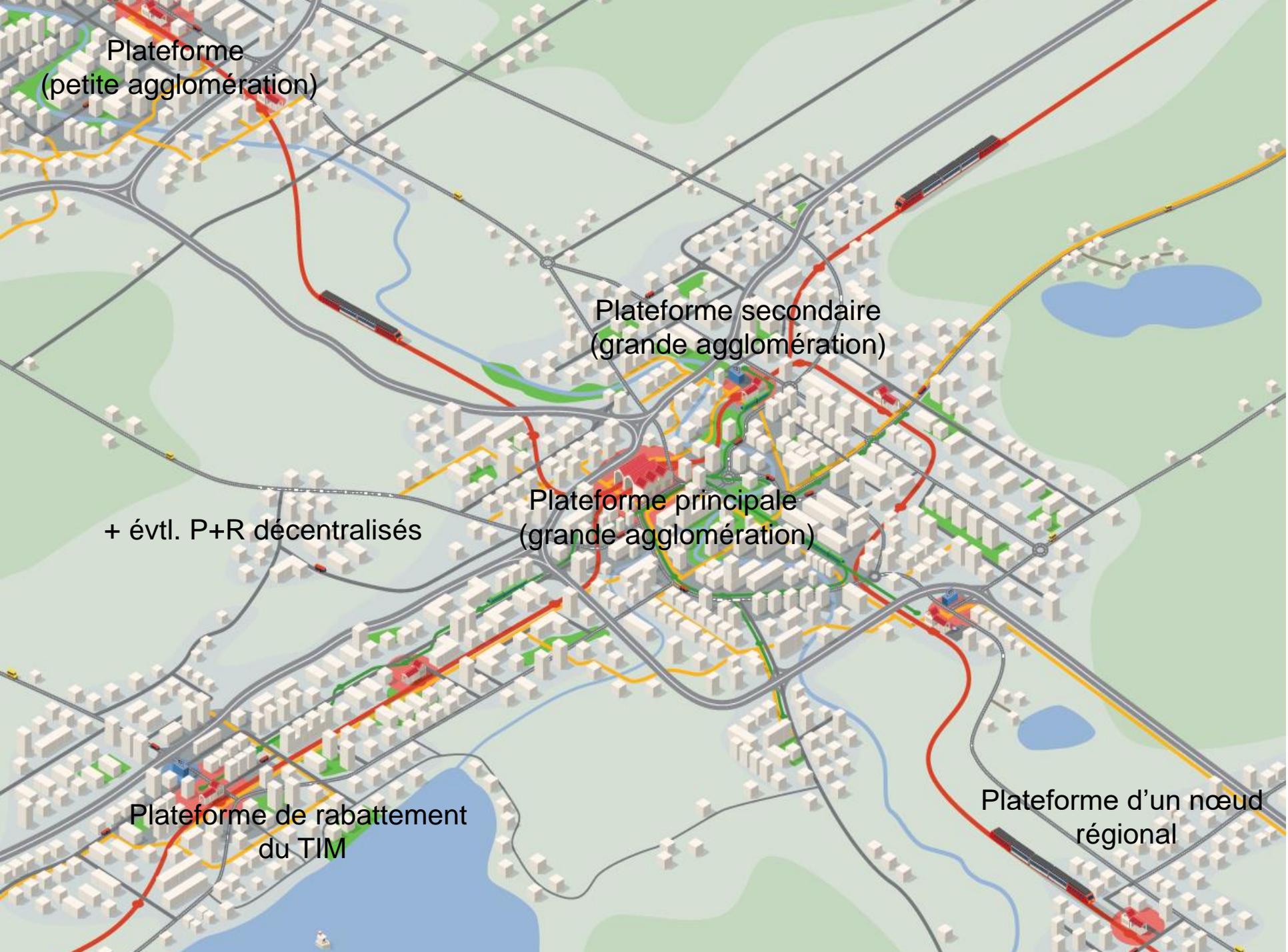
Plateforme d'une petite ou moyenne agglomération
(TP, TIM → TP, autopartage, marche, vélo)
Ex. Thoune

Plateforme d'un nœud régional
(TP, TIM → TP, autopartage, marche, vélo)
Ex. Münsingen

Plateforme de rabattement du TIM
(TIM → TP / TIM) *Ex. Bern-Neufeld*

+ petits P+R décentralisés
(TIM → TP / TIM)

Différents types de plateformes multimodales selon l'emplacement et la fonction (source : plan sectoriel des transports, ARE, 2020)



Plateforme
(petite agglomération)

Plateforme secondaire
(grande agglomération)

Plateforme principale
(grande agglomération)

Plateforme d'un nœud
régional

+ évtl. P+R décentralisés

Plateforme de rabattement
du TIM



Plateformes multimodales : où sont-elles prometteuses ?



Plateforme multimodale à Saint-Louis, France, agglomération de Bâle (source : Euro3Lys)

Passer de la voiture aux transports publics à un point du trajet **le plus proche possible du départ**, au plus tard en périphérie d'agglomération

Mais : pas toujours aussi simple dans la pratique

Ex. « **Plateforme de rabattement du TIM** » :

- Conception intégrée dans l'ensemble du système territorial ?
- Qui sont les usagers et usagères « légitimes » ? (sans offre de TP à disposition ?)
- Interactions entre transports et urbanisation
- Exigences au réseau routier et aux TP locaux ?
- Exigences à la gestion de la circulation sur l'autoroute et en périphérie urbaine ?

➔ **Coordination indispensable entre les niveaux de l'État**

➔ **Invitation des villes et des cantons à collaborer avec la Confédération**



Plateforme à la sortie de l'autoroute à Lausanne-Vennes, agglomération de Lausanne-Morges (source : OFROU)



Plateformes multimodales : à quoi peuvent-elles contribuer ?



Bouchon sur l'autoroute (source : news.ch)

Selon le MRMT 2015 : la part du trafic combiné (voiture → TP et vélo) < 3 %

Mais : gros potentiel de développement

1 trajet pendulaire sur 5 se fait entre la campagne et la ville, majoritairement en voiture

L'acceptation dépend de nombreux facteurs :

- temps de déplacement porte-à-porte
- coûts de déplacement porte-à-porte
- nombre de changements
- fiabilité pour planifier
- avantages proposés aux lieux de transbordement
- aménagement urbanistique des plateformes
- information (en temps réel, porte-à-porte)
- conditions météorologiques ...

➔ **Exigences à l'ensemble de la planification**

➔ **Gros atouts grâce aux nouvelles technologies**



Plateforme primée, arrêt Papiermühle , à Ittigen (source : flux d'or)



Plateformes : quelles conséquences sur les réseaux ?



Réseau routier national (source : ARE)



Réseau local de métro ou de tram (source : TL)

Évtl. conséquences de plateformes attrayantes :

- Augmentation de la charge des **TP** nationaux, régionaux et urbains (planification à long terme)
 - Nouvelles lignes de TP nécessaires (tangentielles) ?
 - Augmentation éventuelle du volume de trafic sur le **réseau routier** autour de la plateforme, notamment en raison d'un développement urbain plus dense
 - **Si le développement de l'urbanisation est polycentrique** : ne pas créer de concurrence entre les centres existants (achats, p. ex.)
 - **À éviter** : l'effet rebond (augmentation du recours à la voiture en raison de places de parc attrayantes; gestion du stationnement nécessaire)
- **Nécessité absolue d'une planification globale, anticipatrice et associant les différents niveaux de l'État**



Dans quelle mesure les changements sont-ils acceptés ?



Changement en gare (source : CFF)



Plateforme à la gare de Rotkreuz (source : CFF)

Selon plusieurs études :

- les changements en cours de trajet sont considérés comme du **temps perdu** (« pénalité » dans la modélisation des transports : 2 x plus que rester dans le même véhicule)
 - les plateformes attrayantes et des bonnes offres de transport ne font pas tout
 - une **politique de parcs de stationnement** coordonnée au niveau régional contribue à atteindre les objectifs
- **Ne pas sous-estimer les changements de comportement et les habitudes**
- **Une communication axée sur les objectifs nécessaire**
- **Politique des parcs de stationnement : relève des villes et des cantons**



Info: Programme d'action plateformes multimodales



Collaboration entre les trois niveaux de l'État lors de l'atelier d'octobre 2019 sur les interfaces (source : ARE)



Future plateforme à la gare de Renens (source : CFF)

Initiative du DETEC, dans le cadre des «problèmes d'interfaces» (→ approche multimodale nécessaire)

Programme d'action de la Confédération (DETEC), cantons (DTAP), villes/communes (UVS)

Objectif : promouvoir la planification et la réalisation de plateformes multimodales

La Confédération

- fournit le cadre en terme de planification (PST)
- fournit un accompagnement technique (études de base, travail méthodologique)
- cofinance (programmes d'infrastructure, projets d'agglomération)

Les villes et les cantons

- développent des conceptions territoriales à large échelle
- les mettent en œuvre → projets concrets

Ensemble

- Travail dans des «espaces d'exemple»: Etudes et projets pilotes



Conclusion



Ci-dessus et ci-dessous: plateforme primée, gare de Saint-Gall (source : flux d'or)



- Une **mobilité combinée** ayant de meilleures connexions est possible
- Des **plateformes multimodales** attrayantes peuvent y contribuer
- Optimiser ce qui existe ; oser la nouveauté (→ idée du programme d'action)
- De bons résultats passent par la collaboration (→ idée du programme d'action)
- Les plateformes multimodales supposent une bonne **coordination** :
 - entre les trois niveaux de l'État,
 - entre urbanisation et transports,
 - entre acteurs publics et privés (CFF, hautes écoles, VSS, exploitants des restoroutes, ...).



Organisation de l'éclairage à la plateforme de la gare de Horgen (source : flux d'or)

Merci pour votre collaboration et votre soutien.