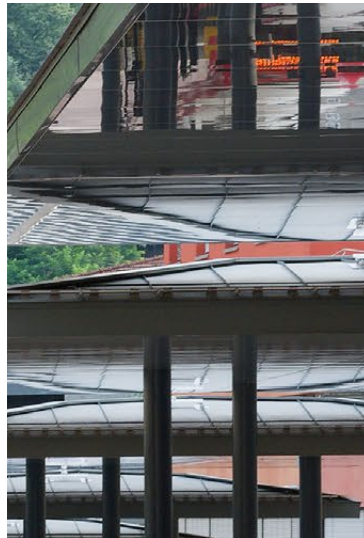


COLLAGE 2/25

Zeitschrift für Raumentwicklung
Périodique du développement territorial
Periodico di sviluppo territoriale
Publikation / publication / pubblicazione FSU



THÈME

Hubs de mobilité
Mobilitätshubs
Hub di mobilità

FORUM

Plaidoyer pour
une ville amène

Interfaces multimodales

À la croisée des chemins...

SARA EL KABIRI

Responsable « Interfaces multimodales »,
ARE (DETEC)

GUNNAR HEIPP

Coordonnateur du Réseau national
« Interfaces multimodales », IRAP (FH Ost)



[ILL. 1]

Les interfaces multimodales ne sont de loin pas une nouveauté en Suisse, et sont depuis la Déclaration d'Emmenbrücke au cœur d'une attention renouvelée. Mais leur potentiel pour une mobilité plus durable reste considérable, notamment avec la progression des offres partagées, de l'automatisation et du numérique. Face à des infrastructures de transport saturées, coûteuses et difficilement extensibles, une multimodalité réinventée serait-elle la clé pour optimiser nos mobilités ?

En matière de mobilité, certaines évolutions sont des évidences. L'extension des infrastructures est limitée et coûteuse. Les usages en revanche continuent de croître et de se diversifier. Dès lors, optimiser les capacités existantes est incontournable. Le Plan sectoriel des transports le souligne et met en avant pour l'horizon 2050 la vision d'un « système de transport interconnecté, qui offre une grande facilité de changements et de transbordements et qui rend possible une mobilité fortement multimodale ».

Le Programme « Interfaces multimodales »

Avec la Déclaration d'Emmenbrücke et le lancement en 2021 du Programme « Interfaces multimodales » (PIM), la Confédération, les cantons, les villes et les communes ont donné une impulsion politique forte à ce sujet. Plus de 20 études de base ont été réalisées entre 2021 et 2023 dont l'ARE a publié une synthèse fin 2023. Il en ressort que des efforts collectifs sont encore nécessaires pour atteindre le potentiel de la mobilité combinée et durable. La clôture officielle du PIM en 2024 ouvre aujourd'hui le chantier de la concrétisation sur le terrain, et de la mise en œuvre des apports de ces travaux.

Une interface se définit autour de trois fonctions principales. Une *fonction transport* liée à l'efficacité des échanges entre modes. Une *fonction services* liée à la fourniture d'une diversité d'équipements utiles. Et une *fonction urbaine* liée au

[ILL. 1] Gare de Gland : point de liaison pour la mobilité douce, place de marché et nouveau pôle urbain. / Der Bahnhof von Gland: Knotenpunkt für den Fuss- und Veloverkehr, Marktplatz und neues Zentrum. / Stazione di Gland: snodo per la mobilità lenta, piazza del mercato e nuovo polo urbano. (Source : flux.swiss)

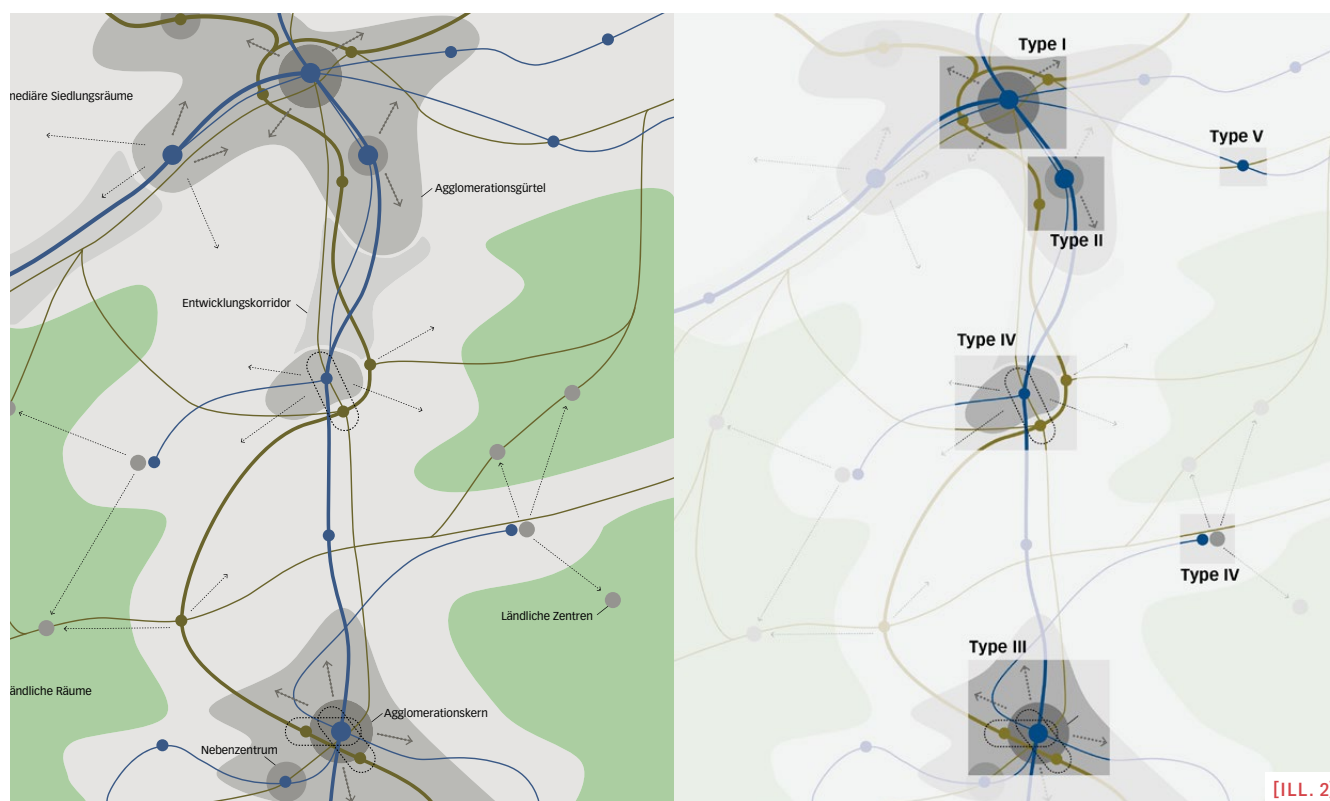
potentiel de densification vers l'intérieur. L'intensité à mettre sur chacune diffère selon la situation ; et avec, les enjeux pour le choix du site, la conception, l'équipement, l'exploitation ou encore l'accessibilité. Pour le savoir, une planification selon une vue d'ensemble est de toute importance, depuis le niveau supérieur jusqu'à l'échelle fine. C'est là une des principales recommandations du PIM. Deux études se sont penchées sur l'élaboration d'une vision directrice à 2040 pour les interfaces, dans le territoire d'action de Lucerne et dans la région de Berne-Mittelland. Avec deux approches différentes, mais un même point de départ: le Plan sectoriel des transports, qui définit des principes pour la qualité des liaisons selon le type d'espace, une proposition de catégorisation typologique des interfaces [ILL. 2] et des stratégies multimodales par territoire d'action. Ces éléments sont une base importante que les collectivités peuvent approfondir et préciser. Une conception à large échelle des interfaces permet de les organiser pour servir les stratégies territoire et mobilité. Elle engendre également un dialogue entre les acteurs et échelons territoriaux aux intérêts parfois divergents. Celui-ci est crucial et l'Union des transports publics a publié en 2023 un excellent guide pour en présenter toute la complexité et les modalités (cf. article suivant).

Pour piloter de telles démarches, le rôle des cantons est important, notamment en vue d'une intégration au plan directeur cantonal. Les planifications régionales, communales ou d'agglomérations peuvent alors disposer d'une base uniforme pour poursuivre des objectifs cohérents et agir de manière

coordonnée. Le PIM a par exemple souligné l'importance de capter le trafic individuel motorisé le plus en amont possible (interfaces TIM-TP), ou encore de soutenir des liaisons tangentielles pour décharger les nœuds de l'hypercentre (interfaces TP-TP).

La fonction services

Pour le transport de voyageurs, le potentiel d'une interface dépend beaucoup de son offre en transports publics. Quand on sait que 97% de la population suisse habite aujourd'hui dans un rayon de 5 km d'une halte ferroviaire, on imagine les réserves de report modal. Seulement, la desserte n'est pas toujours attractive et les liaisons pas toujours directes. Une étude du PIM pilotée par les CFF a tenté de catégoriser les haltes du réseau ferroviaire selon une démarche systématique, partant des bases du Plan sectoriel et d'indicateurs quantitatifs sur l'offre et la demande. L'approche se fonde sur l'idée que l'offre ferroviaire doit être canalisée dans des lieux à haut potentiel (interfaces) pour accroître la vitesse et les cadences. Car, faut-il le rappeler, avec 60% des déplacements TIM sous les 15 min et 80% sous les 30 min, proposer une offre TP compétitive avec la voiture individuelle reste un défi. La démarche mérite d'être approfondie en impliquant les collectivités. Car le champ ouvert par les nouvelles formes de mobilité (partagée, à la demande, automatisée) promet une multimodalité réinventée et plus flexible à l'avenir. En périphérie, des plateformes performantes pourraient alors prendre place autour de nœuds



Transport routier

- route nationale/
raccordement sur route nationale
- route principale

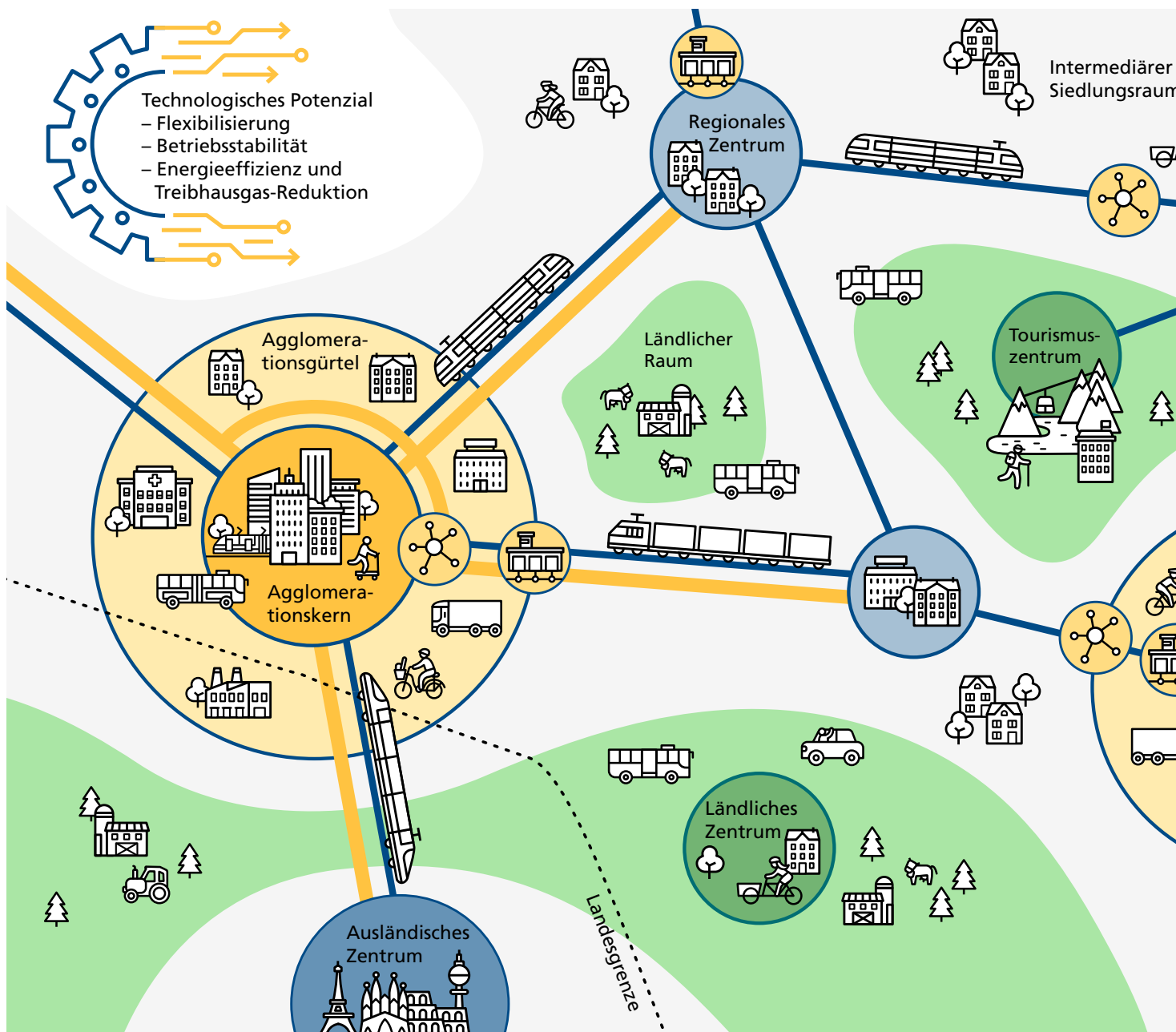
Desserte fine

-→ desserte fine en dehors des
agglomérations et des corridors
- *****→ desserte fine à l'intérieur
des agglomérations

Chemin de fer

- trafic/
gare grandes lignes
- trafic régional/
gare régionale

[ILL. 2] Principes pour la qualité des liaisons et proposition de typologie pour les interfaces de transport. / Grundsätze zur Verbindungsqualität und mögliche Typologie der Verkehrsdrehscheiben. / Principi per la qualità dei collegamenti e proposta di tipologia per le interfacce di trasporto. (Source : DETEC 2021)



[ILL. 3] Image directrice de la Perspective RAIL 2050 / Leitbild der Perspektive BAHN 2050 / Rappresentazione grafica della Prospettiva FERROVIA 2050 (Source : DETEC 2024)

- Améliorations de l'offre ferroviaire
Transport de voyageurs: au sein des agglomérations et vers celles-ci
Transport de marchandises: garantie et aménagement de la capacité en ligne
- Interface multimodale pour le transport de voyageurs
- Plateformes de transbordement intermodales pour le transport de marchandises

ferroviaires attractifs et choisis stratégiquement selon la zone d'influence et les lignes de désir de la population. Leur succès sera porté par la *fonction services*, avec un équipement diversifié et bien proportionné pour la mobilité et autres services, ainsi qu'une accessibilité amont directe et sécurisée en particulier pour les piétons et les cyclistes. Adapter les services aux besoins en présence est essentiel. Les commerces, guichets postaux ou équipements spécifiques jouent un rôle important pour une approche globale de l'expérience usager (user experience). Un service bagages et des agents d'information sont par exemple très utiles pour les interfaces à orientation touristique [ILL. 1].

La fonction urbaine

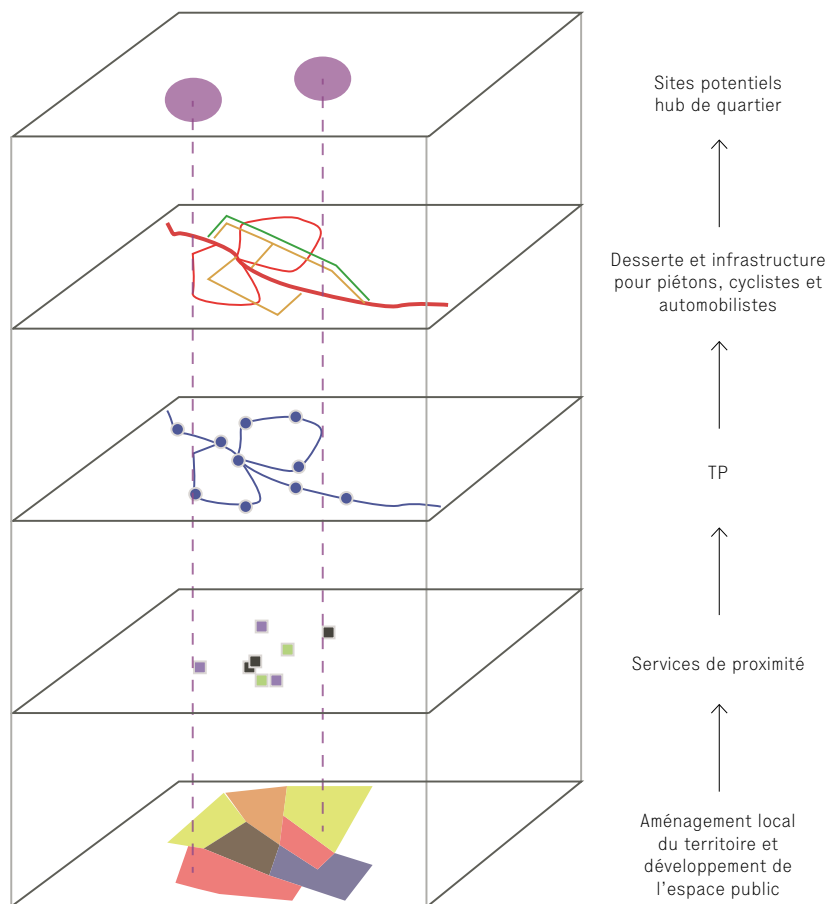
Le potentiel de report restera toutefois le plus grand dans les agglomérations. L'espace urbain accueille aujourd'hui environ 80% de la population et des emplois et devra dans le futur concentrer l'essentiel de la croissance démographique. Pour les +21% d'habitant·e·s et +59% de PIB prévus d'ici 2050 (par rapport à 2017), l'opportunité d'ancrer les bonnes habitudes modales dès l'installation doit être saisie. La densi-



[ILL. 3]

fication devra donc être structurée autour d'interfaces multi-modales offrant un haut potentiel d'accessibilité au territoire. Avec la Perspective RAIL 2050 [ILL. 3], la Confédération oriente le développement ferroviaire vers les courtes et moyennes distances, et une place importante est accordée aux interfaces notamment dans les couronnes des grandes agglomérations et au centre des agglomérations de petite et de moyenne taille.

Les projets d'agglomération joueront un rôle décisif pour cristalliser le potentiel de la *fonction urbaine* des interfaces, et assurer la coordination avec le développement de l'urbanisation. Les interfaces sont alors au cœur de projets de développement et offrent une mixité d'usages qui est également favorable aux courtes distances et aux modes actifs. La qualité architecturale des bâtiments, la qualité des espaces publics aux abords et la mise à disposition d'équipements utiles pour la population locale (espaces de coworking, garderies, commerces, espaces de loisirs ou d'animation sociale, etc.) sont parmi les facteurs de succès. En présence de divers acteurs et propriétaires fonciers, assurer l'harmonisation des espaces et la réduction des effets de coupure est également un enjeu important. Les nouvelles gares du Léman Express dans l'agglomération



[ILL. 4] Extrait de l'étude « Hubs de quartier dans les communes » – Procédure pour déterminer les sites / Vorgehensweise zur Bestimmung von Standorten, aus der Studie « Quartierhubs in Gemeinden » / Estratto dello studio « Hub di quartiere nei comuni », procedura per individuare i siti (Source : IRAP 2022)

mération transfrontalière du Grand Genève comptent parmi les réussites dans ce domaine, avec des effets notables sur les comportements de mobilité.

Pour les quartiers plus éloignés, les microhubs urbains peuvent compléter le maillage pour fournir des alternatives flexibles au plus proche de la population. Ces petits îlots d'intermodalité regroupent des offres de mobilité partagée (vélos, autos, trottinettes, etc.), des services divers (pompes à vélos, ateliers techniques par exemple), des box pour la livraison de colis, voire une conciergerie de quartier. Une étude du PIM pilotée par l'IRAP (FH Ost) et le Canton d'Argovie s'est penchée sur ce type d'installations [ILL. 4]. Leur valeur ajoutée est notable en particulier pour les communes très dépendantes de la voiture. Toutefois, pour ces interfaces, comme pour toutes les autres, la mise en place de mesures d'accompagnement adaptées conditionne beaucoup les effets. Le PIM a accordé une place importante à cet aspect avec une étude dédiée et la conclusion est sans appel : ce sont les mesures d'accompagnement, en particulier celles axées sur la demande (comme la gestion du stationnement ou l'accompagnement au changement des comportements), qui font la différence.

La fonction transport

Ces perspectives d'avenir ne doivent pas nous empêcher de regarder du côté des interfaces existantes, notamment les grandes gares centrales lors d'opérations de rénovation ou d'agrandissement. La *fonction transport* et l'efficacité des échanges entre modes restent au centre du succès d'une interface, avec la marche comme mode de connexion interne. L'analyse des flux d'échange, la lisibilité de la conception et du guidage ainsi que l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite sont des conditions essentielles pour cette fonction. La gare centrale de St-Gall ou encore le hub touristique de Fiesch (cf. article p.18) sont parmi les projets récents qui ont porté une attention remarquable à ces objectifs (Prix Flux 2019 et 2020). Le déplacement de 400 m de la gare ferroviaire à Fiesch montre d'ailleurs l'avantage que l'on a à élargir les perspectives et à intégrer dès le départ l'ensemble des parties prenantes.

Le Réseau « Interfaces multimodales »

Les interfaces s'inscrivent dans la vision d'une multimodalité forte capable d'optimiser nos mobilités. Elles relèvent de processus généralement complexes et nécessitent des conditions-cadres, en premier lieu une implication coordonnée des différentes parties. Raison pour laquelle le Réseau « Interfaces multimodales » a été mis sur pied fin 2023 à l'initiative des acteurs importants du secteur, rejoints depuis par de nombreuses organisations. Sous la coordination de l'Institut du développement territorial de la Haute école spécialisée de Suisse orientale (IRAP) et avec l'appui de la Confédération, le réseau a pour mission d'activer l'échange et les connaissances autour du sujet en organisant diverses manifestations, formations, excursions, projets de recherche ou échanges

avec l'international. Le but étant de faire connaître les bonnes pratiques, discuter des questions ouvertes et obtenir un retour d'information utile aux acteurs étatiques et aux gestionnaires d'infrastructures. De nombreux sujets sont à traiter : gestion de la demande, intégration billettique et tarifaire via le numérique, nouvelles formes de mobilité, questions procédurales et d'urbanisme, enjeux environnementaux, plateformes liées au réseau autoroutier, plateformes logistiques pour n'en citer que certains. Tous les acteurs et professionnels intéressés sont invités à participer à ce processus pour dessiner ensemble les contours d'une mobilité plus multimodale demain.

LITTÉRATURE

Rapport de synthèse « Interfaces multimodales – Conclusions de diverses études de base » (ARE 2023)
Plan sectoriel des transports – partie Programme (DETEC 2021)
Perspective RAIL 2050 (DETEC 2024)
Guide de planification des interfaces de transports, Tomes 1 et 2 (UTP 2023)
Études du Programme « Interfaces multimodales » sur le site de l'ARE
Site web du Réseau suisse « Interfaces multimodales » / Netzwerk « Verkehrsdrehscheiben » : www.verkehrsdrehscheiben.ch

CONTACTS

sara.elkabiri@are.admin.ch
gunnar.heipp@ost.ch

ZUSAMMENFASSUNG

Verkehrsdrehscheiben

Infrastrukturen können nicht unbegrenzt ausgebaut werden, aus diesem Grund setzt der «Sachplan Verkehr» auf eine starke Vernetzung, die unsere Mobilität optimieren soll. Das 2021 lancierte Programm «Verkehrsdrehscheiben» (PVD) gab Impulse in diese Richtung und legte den Fokus auf Umsteigepunkte im System. Mehrere Studien wurden durchgeführt und Empfehlungen wurden formuliert.

Eine zentrale Frage ist die Definition der Funktionen und der Ziele, die ein Knotenpunkt erfüllen soll. Ziele können sein, den Verkehr zu verlagern und den motorisierten Individualverkehr an geeigneter Stelle abzuholen, die künftige Siedlungsentwicklung zu strukturieren oder Verkehrsnetze und Transportarten effizient miteinander zu verknüpfen. Dazu muss man sich an bestimmte Verfahren halten: Die Drehscheiben müssen umfassend und an die örtlichen Gegebenheiten und den Verkehr angepasst geplant werden, es braucht angemessene flankierende Massnahmen und eine Steigerung der Attraktivität des öV. Das Thema ist so komplex, dass es nicht ohne verstärkte Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteur:innen und territorialen Ebenen geht.

Aus diesem Grund wurde 2023 das «Netzwerk Verkehrsdrehscheiben» eingerichtet. Ziel ist, auch nach Beendigung des PVD die Zusammenarbeit fortzusetzen und den Austausch zu fördern, um lokale Umsetzungen voranzutreiben und sich mit den vielen noch offenen Fragen auseinanderzusetzen.

RIASSUNTO

Piattaforme dei trasporti

Di fronte ai limiti imposti dall'estensione delle infrastrutture, il Piano settoriale dei trasporti punta su una multimodalità che sia in grado di ottimizzare le nostre esigenze di mobilità. Il programma «Piattaforme dei trasporti» lanciato nel 2021 ha dato un impulso in tale senso, evidenziando i punti di articolazione del sistema. Sull'argomento sono stati condotti vari studi e si sono formulate raccomandazioni.

È importante riuscire a definire le funzioni e gli obiettivi di una piattaforma dei trasporti: incoraggiare il trasferimento da una modalità all'altra e intercettare il traffico motorizzato privato nel punto giusto, strutturare lo sviluppo futuro dell'urbanizzazione o ancora collegare le reti e le modalità in modo efficace. Alcune procedure chiave sono la pianificazione delle piattaforme su ampia scala, coordinandole con il territorio e la mobilità, l'attuazione di misure di accompagnamento adatte e migliorare l'attrattiva dei trasporti pubblici. La complessità della questione impone una migliore collaborazione tra le varie parti interessate e tra i diversi livelli geografici.

Per questo, nel 2023 è stata creata la «Rete delle piattaforme dei trasporti». Il suo obiettivo è portare avanti la collaborazione dopo il termine dell'omonimo programma, e incoraggiare scambi che portino ad attivare l'attuazione sul territorio e ad esplorare le numerose questioni ancora aperte.