

## Encourager le transfert modal avec des interfaces multimodales

**En Suisse, les réseaux de transport sont de plus en plus saturés, alors même que la demande de mobilité continue d'augmenter, surtout dans les zones urbaines. Pour préserver la bonne accessibilité des villes, il convient donc d'amener les automobilistes à se reporter sur les transports publics, le vélo ou les offres de partage le plus tôt possible au cours de leurs trajets.**

À cet égard, les interfaces multimodales sont bien plus que des points de correspondance. Trait d'union entre ville et campagne, elles peuvent contribuer à désengorger les routes du trafic automobile. Dans cette optique, leur attrait et leur lieu d'implantation constituent des critères primordiaux. Les interfaces multimodales assurent un transfert efficace vers les transports publics et vers la mobilité douce. Elles relient rapidement les réseaux d'importance nationale aux réseaux de transport régional et local, tous moyens de transport confondus. Les possibilités de correspondance sont encore plus nombreuses avec les offres de partage de voitures ou de vélos. Les écrans d'affichage rassemblant toutes les informations utiles simplifient en outre l'organisation des trajets et les correspondances.

Une interface multimodale est d'autant plus attrayante qu'elle offre des cheminements courts et qu'elle est le fruit d'un aménagement urbain de qualité. La présence en son sein de commerces et d'autres services représente un plus pour les voyageurs. Par

une bonne articulation avec la planification de l'urbanisation, les interfaces multimodales peuvent encourager la création d'emplois et de logements dans des secteurs bien desservis.

### Trait d'union entre ville et campagne

Près de 20% des trajets pendulaires ont leur point de départ en périphérie des agglomérations. Dans ces zones moins densément peuplées, il est impossible pour les transports publics de proposer des cadences élevées. C'est pourquoi ces trajets sont souvent effectués en voiture. Or, ces flux de trafic posent des difficultés croissantes à de nombreuses agglomérations, qui voient leur réseau urbain congestionné et qui manquent d'espace pour réaliser des aménagements routiers. Pour faire face aux besoins de mobilité actuels et futurs, il est donc nécessaire de mieux interconnecter les espaces urbains et ruraux. Des interfaces multimodales attrayantes permettent un transfert fluide vers des moyens de transport efficaces comme les transports publics, le vélo ou les offres de partage. Il est préférable que ce transfert s'opère au plus près du point de départ, afin que la mobilité combinée déploie le plus d'avantages écologiques. Le lieu d'implantation de ces installations constitue donc un enjeu central.

Lors de la planification, les interfaces multimodales ne sauraient être considérées isolément. De même, une coordination au niveau de la ville ne suffit pas, car le développement d'un point nodal peut avoir des effets sur le système de transport de toute l'agglomération.

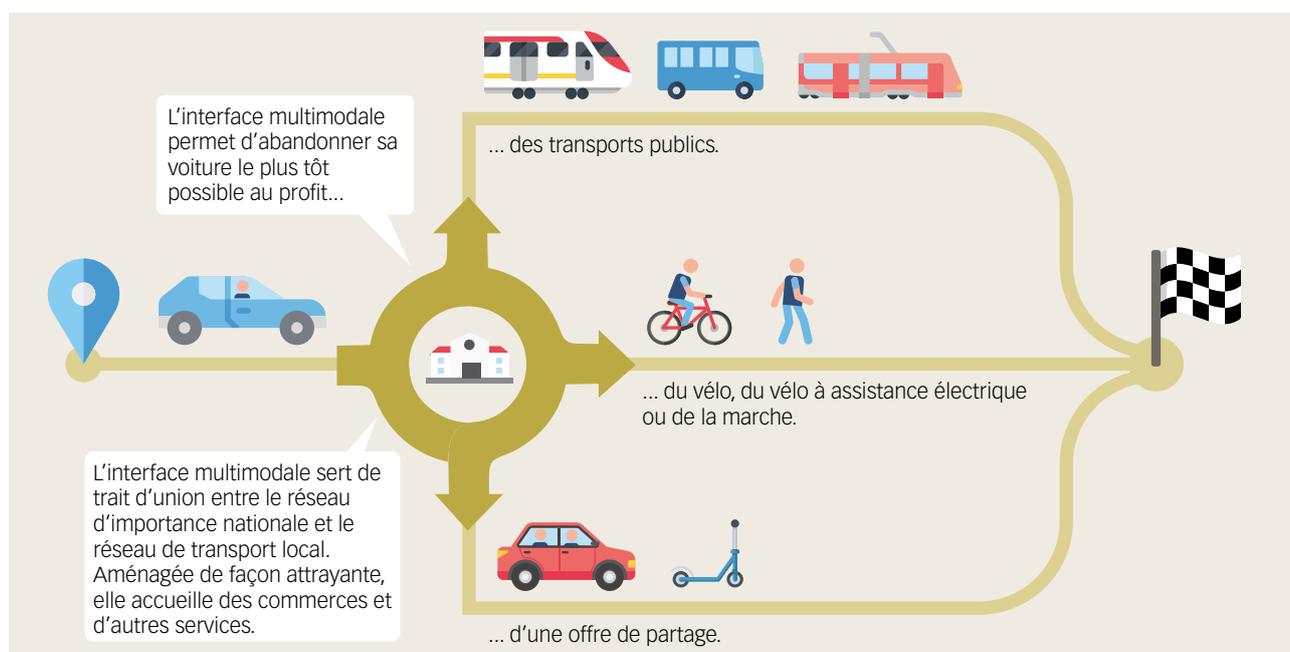


Figure 1: L'interface multimodale permet une transition fluide et rapide de la voiture vers des moyens de transport plus adaptés aux villes.

on. Des stratégies communales telles que celles relatives à la gestion du stationnement, à la régulation du trafic et aux campagnes visant à faire évoluer les comportements de mobilité doivent elles aussi faire l'objet d'une coordination à large échelle.

C'est pourquoi il convient d'élaborer une conception globale des diverses interfaces multimodales de l'espace concerné. Les acteurs doivent dès lors unir leurs efforts et inscrire leurs projets dans une approche concertée tenant compte de l'ensemble de la situation.

### Qu'est-ce que le programme pour les interfaces de transport?

Pour que les interfaces multimodales fonctionnent, une coordination entre la planification des transports et de l'urbanisation et entre les différents niveaux de l'État est indispensable. Forts de ce constat, la Confédération, les cantons, les villes et les communes ont lancé, en 2020, le «programme pour les interfaces de transport», qui entend promouvoir la mobilité combinée et l'aménagement d'interfaces multimodales attrayantes. Dans ce cadre, les trois niveaux de l'État regroupent leurs ressources et collaborent sur le plan politique et technique.

**La Confédération** crée les conditions cadre nécessaires à la promotion des interfaces multimodales, notamment dans le cadre de la partie Programme du plan sectoriel des transports. Elle recalibre ses instruments existants, notamment les projets d'agglomération et les programmes de développement stratégique pour les routes nationales et pour le rail, afin de répondre aux besoins des interfaces multimodales:

- via des études fondamentales livrant des éléments méthodologiques et techniques utiles à la planification et à la réalisation d'interfaces multimodales attrayantes, par exemple sur la gestion du stationnement ou les interactions entre développement des transports et de l'urbanisation;
- via un soutien financier, par exemple dans le cadre des projets d'agglomération et d'un appel à projets du Bureau de coordination pour la mobilité durable (COMO dont la coordination est assurée par l'OFEN);
- via l'examen des dispositions légales régissant la promotion des interfaces multimodales.

**Les cantons, les agglomérations, les villes et les communes** sont en charge, en concertation avec la Confédération, d'élaborer des conceptions ayant fait l'objet d'une coordination spatiale et de réaliser les projets. Il en résultera des exemples pratiques qui, grâce au programme pour les interfaces de transport, bénéficieront d'une plus grande visibilité et seront portés dans leur réalisation.

### Contact

Office fédéral du développement territorial (ARE)  
www.are.admin.ch

### Informations complémentaires

- Fiche «Interface multimodale de Wohlen»
- Fiche «Interface multimodale d'Emmenbrücke»



Figure 2: Nouvelle gare routière de Bellinzzone, avec accès direct à la gare ferroviaire. Source: ARE



Figure 3: Arrêt « Genève-Eaux-Vives » du Léman-Express. Source: Ville de Genève



Figure 4: Parking P+R à la sortie d'autoroute Bern-Neufeld, avec desserte par les TP. Source: ARE