

Interface multimodale d'Emmenbrücke

À Emmenbrücke, la gare ferroviaire et la gare routière forment un important point nodal pour les TP de l'agglomération lucernoise. Dans ce secteur, le paysage urbain est en pleine mutation. En effet, le périmètre de la gare se situe, avec Viscosistadt, Seetalplatz, Ibach et des parties de Reussbühl, dans la zone de planification du pôle de développement stratégique Luzern Nord, où un nouveau centre régional, qui offrira de nombreux emplois, logements et places d'études, s'apprête à voir le jour. Pour que ce secteur en plein essor soit paré pour l'avenir, l'interface multimodale d'Emmenbrücke est appelée à se développer à moyen et long terme.

Intégration dans les planifications globales

Le plan directeur du canton de Lucerne privilégie le développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti. Dans le même temps, il ancre les mesures du projet d'agglomération de 3^e génération conçu pour Lucerne. La vision d'ensemble tend vers une structure territoriale polycentrique (figure 2). Elle prévoit une croissance de la population et des emplois principalement localisée à Lucerne et dans les trois centres que sont Luzern Nord (qui recouvre Luzern, Emmenbrücke/Seetalplatz et Rothenburg), Luzern Ost (qui recouvre Ebikon, Buchrain, Dierikon, Root, Gisikon et Honau) et Luzern Süd (qui recouvre Kriens, Horw et Luzern). Les

quatre centres vont devenir des points de cristallisation du développement urbain présentant un large éventail d'affectations et une forte densité. Ils doivent être aménagés en conséquence et offrir une qualité de séjour élevée.

Développements et objectifs liés aux transports

La ville de Lucerne et les trois zones de développement Luzern Nord, Ost et Süd seront étroitement interconnectées via des optimisations au niveau du RER, de nouvelles liaisons par bus rapide et d'autres améliorations de l'offre. Les zones d'habitation et d'activités économiques seront ainsi mieux desservies par les TP et le centre de Lucerne sera désengorgé. Selon la stratégie globale de transport définie dans le projet d'agglomération de Lucerne, les déplacements supplémentaires dans les centres de l'agglomération devront se faire principalement avec les TP et la mobilité douce. Pour absorber le surcroît de déplacements en TP estimé à 40 % d'ici à 2040, les trois nouveaux centres et la gare de Littau doivent se muer en points nodaux attractifs. À Emmenbrücke, le réseau de bus fera l'objet de nouvelles optimisations en ce sens. De plus, la construction de la gare de transit de Lucerne renforcera les capacités ferroviaires.

À Luzern Nord, l'aspect des transports a été pris en compte très tôt dans l'aménagement urbanistique d'Emmenbrücke, démarche vertueuse qui a été mise à l'honneur par la Confédération en



Figure 1: Le terminal de bus de la Seetalplatz, doté de zones d'attente abritées, et le système de bus rapides ont été mis en service en 2019. Photo: Marion Nitsch/ARE



2006 dans le cadre du projet-modèle de l'ARE «coordination optimale entre territoire et transports». Dans plusieurs secteurs, notamment celui de la Seetalplatz, sont réalisés des aménagements territoriaux à fort potentiel et coordonnant de façon optimale transports, urbanisation et espaces ouverts. La Seetalplatz a déjà été convertie en interface multimodale entre 2016 et 2018 (c'était une mesure du projet d'agglomération de 1^{re} et 2^e générations) avec l'appui financier de la Confédération.

La gare d'Emmenbrücke, située sur l'axe de développement Lucerne-Emmenbrücke-Sursee-Zofingue, est desservie par deux lignes RER et un RegioExpress. Elle offre ainsi aux voyageurs, aux heures de pointe, jusqu'à six liaisons par heure dans les deux sens. Après la mise en service de la gare de transit de Lucerne, des trains nationaux s'arrêteront aussi à Emmenbrücke. De nombreuses liaisons par bus complètent cette offre.

Composantes de l'interface multimodale

La gare d'Emmenbrücke va voir passer un nombre croissant de voyageurs. L'interface multimodale vise à relier de manière optimale Emmenbrücke, riche de ses nouveaux quartiers et affectations, et le centre de Lucerne. Des mesures seront par ailleurs prises pour faciliter la transition entre la voiture, le vélo ou les lignes interurbaines (lignes affluentes) d'un côté et le réseau ferroviaire et le réseau urbain de proximité de l'autre côté. Les passages inférieurs pour piétons ont déjà été élargis et rendus plus attractifs. Des travaux sont en cours pour garantir l'accessibilité sans obstacle du quai intermédiaire.

Le terminal de bus de la Seetalplatz, doté de zones d'attente abritées, et le système de bus rapides ont été mis en service en 2019. L'offre de bus rapides sera étoffée à court ou moyen terme. D'autres améliorations touchant à l'organisation, aux aménagements ou à l'exploitation des bus sont prévues, de même que l'instauration d'une gestion du trafic.

Le parking P+R existant, d'une trentaine de places, ne sera pas agrandi. L'offre de partage, qui englobe voitures et vélos, sera étendue aux trottinettes électriques, et des places de stationne-

Le programme pour les interfaces de transport

La Confédération, les cantons, les villes et les communes mutualisent leurs ressources afin de promouvoir la mobilité combinée et de créer des interfaces attractives. Dans le cadre du programme pour les interfaces de transport, ils travaillent en plus étroite collaboration: la Confédération crée les bases nécessaires à la promotion de ces interfaces, notamment dans la partie Programme du plan sectoriel des transports. Elle recalibre ses instruments, 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. Les cantons, les agglomérations, les villes et les communes se chargent, en concertation avec la Confédération, d'élaborer des conceptions ayant fait l'objet d'une coordination spatiale et de réaliser des projets qui pourront ensuite servir de modèles. www.aren.admin.ch

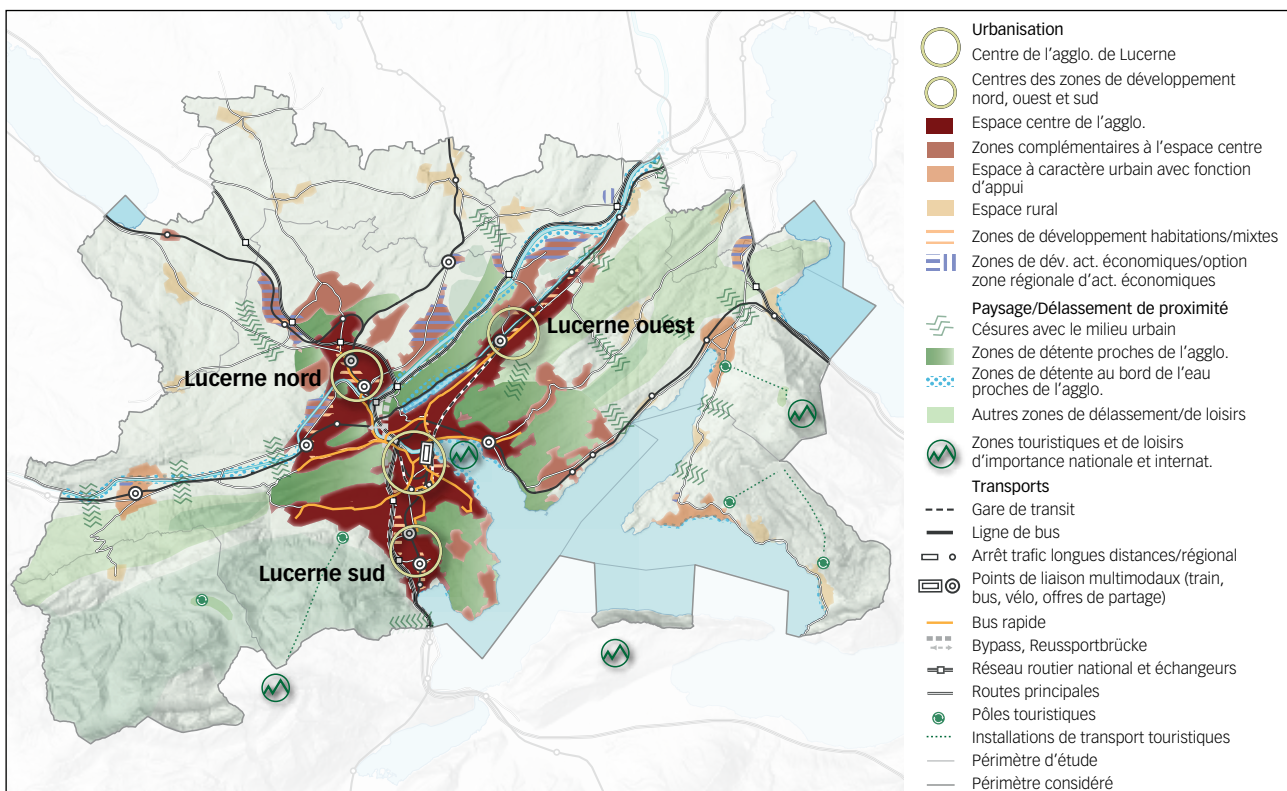


Figure 2: Vue d'ensemble de l'agglomération de Lucerne. Source: Infras/ewp

ment supplémentaires seront créées pour les vélos. Une voie cyclable express est par ailleurs prévue. Son tracé devrait passer en bordure ouest du centre de Lucerne et aller jusqu'à Horw et Kriens. Des itinéraires cyclistes et piétons seront réalisés depuis la gare ferroviaire vers la gare routière et vers les quartiers.

Atouts de l'interface multimodale

- Réseau TP bien développé, plusieurs lignes de bus
- RegioExpress, P+R, places de stationnement pour vélos, offres de partage et taxis directement à la gare
- Tracé en site propre sur la Seetalplatz permettant un accès fluide des bus à la nouvelle gare routière
- Accès bien visible à la gare routière et aménagements extérieurs facilitant l'orientation
- Correspondances efficaces grâce à des itinéraires aussi courts et directs que possible entre bus et trains
- Fort potentiel pour l'implantation de nouveaux services dans et autour de la gare
- Valorisation du site du fait des aménagements urbanistiques et extérieurs
- Réalisation d'itinéraires cyclistes et piétons plus sûrs depuis la gare ferroviaire vers la gare routière et vers les quartiers
- Mesures d'accompagnement incluant une gestion du stationnement et du trafic afin de prévenir des effets indésirables

Contact

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

Informations complémentaires

- Fiche «Encourager le transfert modal avec des interfaces multimodales bien conçues»
- Fiche «Interface multimodale de Wohlen»



Figure 3: Des itinéraires courts entre bus, train et location de vélo.
Photo: Marion Nitsch/ARE



Figure 4: Le passage inférieur pour vélos relie la gare ferroviaire et la gare routière. Photo: Marion Nitsch/ARE

- Itinéraires piétons
- Itinéraires cyclables
- Bus
- Train
- Partage de voiture/vélo

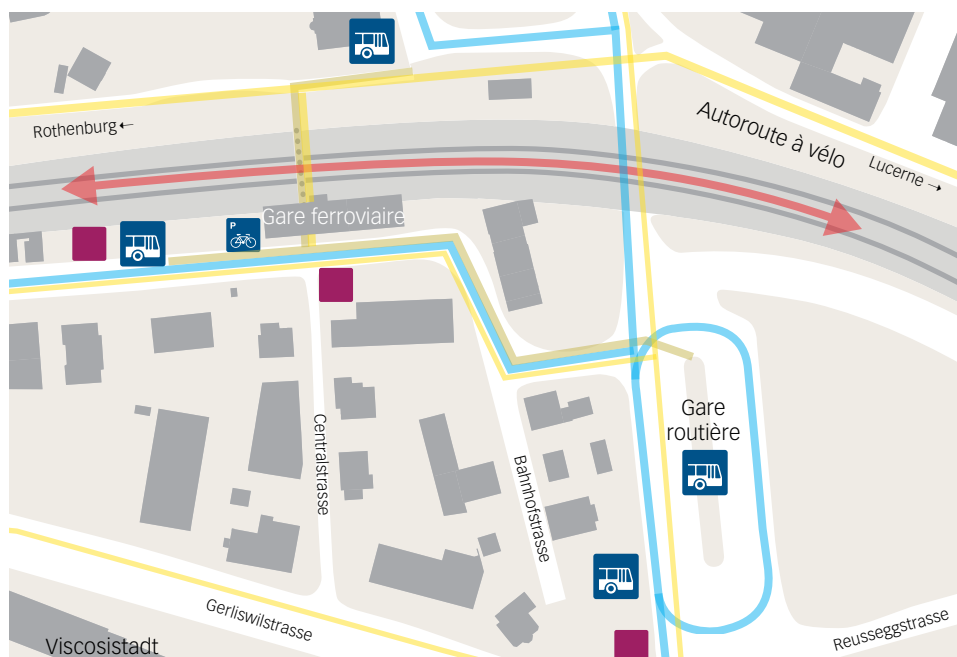


Figure 5: Flux de déplacements à la gare d'Emmenbrücke