

Écrits
UTP

10

Perspectives pour augmenter la part modale des transports publics

Plus d'agilité pour préparer le futur

Annexe 2

Fiches de mesure

Table des matières

A. Axe 1 : Améliorer l'offre de transport public	4		
A-1 Améliorer la fréquence de desserte	4		
A-2 Améliorer l'accessibilité au réseau TP	5		
A-3 Prioriser les TP urbains par rapport à la circulation en général	6		
A-4 Réduire les transbordements	7		
A-5 Améliorer l'information et la simplicité d'usage	8		
A-6 Améliorer l'offre avec les nouvelles technologies	9		
A-7 Augmenter la capacité des véhicules et des lignes	10		
A-8 Mettre en place des lignes de transport public supplémentaires	11		
B. Axe 2 : Développer de nouveaux produits de transport	12		
B-1 Proposer des offres modulables pour déplacements de loisirs fixés cinq jours à l'avance	12		
B-2 Développer des offres combinées pour les déplacements d'achat	14		
B-3 Développer des offres combinées pour les déplacements touristiques	15		
B-4 Généraliser l'intégration du prix du transport dans le prix d'un événement	16		
B-5 Développer des actions spéciales pour les heures de la journée qui disposent de réserves de capacité	17		
B-6 Offrir des essais TP à certains usagers spécifiques	18		
B-7 Proposer des offres et services pour encourager la multimodalité	19		
B-8 Développer des mesures d'accompagnement ciblées sur les « moments charnières » du parcours de vie	20		
C. Axe 3 : Agir sur l'aménagement du territoire	22		
C-1 Développer un modèle d'aménagement territorial favorable aux TP	22		
C-2 Augmenter le nombre d'arrêts du trafic longues distances dans les agglomérations	23		
C-3 Equilibrer les flux TP	24		
		C-4 Développer des services et commerces uniquement dans les espaces dotés d'une bonne desserte TP	25
		C-5 Améliorer l'accessibilité aux arrêts TP	26
		C-6 Développer les nouveaux quartiers en simultané d'une desserte TP performante	27
		D. Axe 4 : Agir sur les temps et les horaires de déplacement	28
		D-1 Généraliser les horaires décalés dans les grandes écoles	28
		D-2 Encourager la flexibilisation des horaires dans les entreprises tertiaires	29
		D-3 Optimiser le télétravail et le smart working	30
		E. Axe 5 : Valoriser socialement l'usage des TP	32
		E-1 Valoriser les modes de vie sans voiture	32
		E-2 Améliorer la perception de la fiabilité des TP	33
		E-3 Développer et valoriser les services complémentaires à l'offre TP traditionnelle	34
		E-4 Sensibiliser les usagers aux avantages des TP par l'expérimentation	35
		E-5 Mettre en place un apprentissage des TP pour certains usagers	36
		E-6 Construire une image positive des TP par la communication	37
		F. Axe 6 : Réduire l'attractivité de la voiture individuelle	38
		F-1 Limiter l'offre de stationnement dans certaines zones stratégiques	38
		F-2 Réduire globalement les vitesses de circulation	39
		F-3 Prioriser les trafics logistiques et de service, en limitant les flux motorisés pendulaires	40
		F-4 Rendre plus transparents les coûts des déplacements réalisés en voiture individuelle	41
		F-5 Dissocier l'offre de stationnement de l'offre de logement	42
		F-6 Subordonner les projets d'amélioration des infrastructures TIM à des améliorations équivalentes pour les modes alternatifs	43
		F-7 Adapter la tarification du stationnement pour certains générateurs de trafic	44

A. Axe 1: Améliorer l'offre de transport public

A-1 Améliorer la fréquence de desserte

Description

Amélioration de la fréquence de desserte, de l'amplitude de service TP, notamment dans les espaces de couverture intermédiaire (couronnes urbaines des grandes agglomérations et dans les villes d'échelle intermédiaire), avec une action plus spécifiquement ciblée sur les niveaux de desserte des agglomérations de type AB (soit une agglomération avec desserte A sur la commune centre et B ailleurs, par exemple Neuchâtel) ou AC (Olten-Zofingen) ou BC.

Exemples

- ✓ RER Fribourg/Freiburg (CFF, TPF)
- ✓ Rete celere del Canton Ticino (TILO)
- ✓ Léman Express (Lémanis)

Modes Rail, TP urbains	Motifs Tous	Publics-cible Tous
Territoires-cible Qualité de desserte TP B, C	Horizon temporel Court-moyen terme	Porteurs Cantons, agglomérations

Impacts attendus

Forts

Risques

Répondre à la demande d'une mobilité latente mais non réalisée, au lieu de favoriser le report modal

A-2 Améliorer l'accessibilité au réseau TP

Description

Augmentation du nombre d'arrêts et d'accès aux réseaux TP pour garantir une couverture plus fine du territoire.

La distance par rapport à l'arrêt est un facteur très sensible de choix modal. Il y a donc un optimum à trouver entre augmenter le nombre d'arrêts (mieux desservir) et améliorer la vitesse commerciale des lignes (performance). Une meilleure accessibilité signifie aussi améliorer les cheminements vers les arrêts, créer des raccourcis.

Exemples

- ✓ S-Bahn de Zoug (2004 et 2009) qui a radicalement amélioré l'accessibilité aux TP. Le nombre élevé d'arrêt et la faible distance entre eux ont été rendu possibles grâce à un matériel roulant particulièrement bien adapté (accélération élevée, grand linéaire de porte, quais à niveau avec le plancher du véhicule)

Modes Mobilité douce, Rail, TP urbains	Motifs Tous	Publics-cible Tous
Territoires-cible Tous	Horizon temporel Court-moyen terme	Porteurs Villes, Agglos, Cantons

Impacts attendus

Forts

Risques

Réduction sensible de la vitesse commerciale liée à des arrêts supplémentaires

A-3 Prioriser les TP urbains par rapport à la circulation en général

Description

Amélioration de la rapidité et la fiabilité de la progression des TP : aménagements de bus en site propre, actions sur la régulation des carrefours, priorisation générale des TP sur les principaux axes, résolution des points noirs de progression des bus.

Exemples

- ✓ Bus à haut niveau de service (BHNS) Lausanne
- ✓ R-Bus Lucerne

Modes TP urbains	Motifs Tous	Publics-cible Tous
Territoires-cible Tous	Horizon temporel Court terme	Porteurs Agglomérations

Impacts attendus

Moyens car l'essentiel est déjà réalisé

Risques

-

A-4 Réduire les transbordements

Description

Planification de nouvelles lignes (notamment des relations tangentielles) et renforcement des correspondances afin de réduire les temps d'attente. En effet, un trajet direct (sans transbordement) est parfois plus important pour l'utilisateur que le temps total de déplacement avec correspondance. Certaines observations CFF ont établi qu'un transbordement implique une perte de 20 % de clientèle.

Exemples

- ✓ Berne-Simmental à fréquence horaire sans changement
- ✓ Liaison Genève-Le Châble pour les skieurs de Verbier
- ✓ En projet: relation Bienne-Oberland sans changement

Modes TP urbains	Motifs Tous	Publics-cible Tous
Territoires-cible Tous	Horizon temporel Court terme	Porteurs Entreprises de transport

Impacts attendus

Moyens

Risques

Offre plus avantageuse mais plus complexe à déchiffrer

A-5 Améliorer l'information et la simplicité d'usage

Description

Diffusion d'une information totale (numérique) : simplifier et rendre plus ergonomique (plus accessible) l'information liée aux TP (horaire, accès, dérangements et alternatives possibles), y compris l'état du réseau, afin d'améliorer la fiabilité du service TP et le flexibiliser. Sur base volontaire et par l'intermédiaire des opérateurs téléphoniques, il s'agit de disposer d'une information continue sur la capacité, l'occupation des TP et donc les flux, et en contrepartie restituer des informations ciblées aux usagers.

Exemples

- ✓ Transports publics genevois par mise à disposition de l'information relative aux réseaux, lignes, arrêts, fréquences, etc. en open data (depuis 2013)
- ✓ CFF: plateforme open data, dans le but de favoriser la création d'outils numériques destinés à la clientèle

Modes Rail, TP urbains	Motifs Tous	Publics-cible Tous
Territoires-cible Tous	Horizon temporel Court terme	Porteurs Entreprises de transport, Confédération

Impacts attendus

Moyens

Risques

Disposer de certaines données en temps réel (opérateurs de tél, données GAFA) semble nécessaire

A-6 Améliorer l'offre avec les nouvelles technologies

Description

Intégration, par exemple, des véhicules autonomes dans les réseaux de transports publics, au fur et à mesure qu'ils seront opérationnels (complément au transport collectif en zone de faible densité ou durant les heures de très faible affluence). Il s'agit de propositions particulièrement adaptées pour les territoires périurbains, en rabattement vers les gares ou pour des sites étendus et peu denses (hôpitaux, centres de formation, de loisirs, etc.).

Exemples

- ✓ Navette autonome à Sion (centre-ville)
- ✓ Navette autonome à Genève (Belle-Idée)

Modes TP urbains	Motifs Tous	Publics-cible Tous
Territoires-cible Périurbain, secondes couronnes.	Horizon temporel Moyen et long terme	Porteurs Entreprises de transport, Communes, Villes

Impacts attendus

Faibles (en raison des incertitudes techniques et sociologiques à surmonter) même si certaines études prospectives aboutissent à des impacts élevés

Risques

Difficulté techniques à surmonter
Gagner des postes de chauffeurs mais augmenter les postes de surveillance et de maintenance technique

A-7 Augmenter la capacité des véhicules et des lignes

Description

Utilisation de véhicules de plus grande capacité, amélioration des outils d'exploitation afin d'augmenter la capacité des nœuds (gares) à infrastructure constante.

Exemples

- À développer : rames IR à deux étages plus nombreuses et plus généralisées
- À développer : mise en œuvre plus complète de ERTMS (déploiement de l'ETCS2 notamment)

Modes TP urbains	Motifs Travail, Formation	Publics-cible Pendulaires, actifs
Territoires-cible Tous	Horizon temporel Moyen et long terme	Porteurs Entreprises de transport, Confédération

Impacts attendus

Moyens

Risques

Investissements significatifs sur des grandes parties de lignes pour gagner en flexibilité et en capacité

A-8 Mettre en place des lignes de transport public supplémentaires

Description

Prolongement et création de lignes nouvelles aussi bien à l'échelle régionale qu'à l'échelle des agglomérations.

Exemples

- ✓ Glattaltram, avec développements urbains liés
- ✓ En projet : prolongement des lignes LEB Lausanne-Echallens-Bercher (vers Yverdon)
- ✓ En projet : prolongement des lignes du Léman Express (vers Bernex)

Modes Rail, TP urbains	Motifs Tous	Publics-cible Tous
Territoires-cible Agglomérations et couronnes	Horizon temporel Court-moyen terme	Porteurs Collectivités

Impacts attendus

Moyens

Risques

Mauvaise estimation des coûts-bénéfices

B. Axe 2: Développer de nouveaux produits de transport

B-1 Proposer des offres modulables pour déplacements de loisirs fixés cinq jours à l'avance

Description

Elaboration d'un dispositif souple, à fixer en début de chaque semaine par exemple, si une offre est disponible ou pas selon la probabilité météo. Certaines destinations de loisirs sont très dépendantes de la météo, en particulier entre-saison. Inscrire à l'horaire certaines courses entre-saison risque d'être coûteux et inutile. Cette capacité d'adaptation permet d'optimiser les ressources et l'attrait des déplacements TP pour les loisirs à coût constant.

Il est trop cher d'exploiter toute l'année certains services en montagne ou vers certaines destinations particulières (les équipements de sport). En revanche, on peut valoriser les beaux week-ends. Imaginons que l'on décide d'une offre complémentaire 5 jours avant le week-end selon les conditions générales (neige, météo, etc.) et qu'ensuite cette offre soit maintenue pour le week-end indépendamment de la météo effective. Cette approche permettra des buts d'excursion ou de loisir sur une série de week-ends où la saison est trop incertaine pour être planifiée une année à l'avance.

Exemples

- ✓ Bus des Neiges: ils permettent d'atteindre le point de départ de randonnées à skis et à raquettes inaccessible avec les lignes de transports publics classiques. Les informations concernant les horaires, les prix, etc. sont publiées un site internet dédié, qui permet également de réserver des places. Les bus ne circulent que si la demande est suffisante. Onze lignes sont aujourd'hui en exploitation dans différentes régions touristiques de Suisse (par exemple Zwischenflüh-Meniggrund au Diemtigtal, BE; Disentis-Curaglia-Fuorns-Alpe Casaccia au Lukmanier, GR; Les Verrières-Les Cernets au Val-de-Travers, NE). Le projet est sous la responsabilité du Club Alpin Suisse (CAS) et de l'Association transports et environnement (ATE) en partenariat avec CarPostal SA, Mountain Wilderness Suisse et d'autres partenaires locaux; également par Energie Suisse et l'Office fédéral de l'environnement pour la phase pilote.
- À développer: Projets pilotes sur ce type d'offre, par exemple pour des destinations comme l'Arc jurassien, les Préalpes ou les Alpes en automne et au printemps en fonction des conditions météo, par exemple: Col du Marchairuz, accès au Chasseral, Weissenstein, etc.

Modes	Motifs	Publics-cible
Rail	Loisirs	Tous
Territoires-cible	Horizon temporel	Porteurs
Tous	Court terme	Entreprises de transport, Associations touristiques

Impacts attendus

Quantitativement faibles mais impacts significatifs sur la possibilité de vivre sans voiture

Risques

Générer une nouvelle demande de transport plutôt que du report modal

B-2 Développer des offres combinées pour les déplacements d'achat

Description

Création et développement de produits qui permettent aux usagers de prendre des habitudes concernant leurs déplacements liés aux achats, en montant qu'ils peuvent parfaitement être compatibles avec l'usage des TP la plupart du temps. Ces produits (offres ciblées sur des périodes de l'année ou des générateurs spécifiques) peuvent être coordonnés avec les offres de services de livraison à domicile déjà existantes dans la plupart des galeries et centres commerciaux, ou offerts par des plateformes spécifiques. Il s'agit d'accompagner l'utilisateur dans des nouvelles pratiques qui consistent à se rendre sur les lieux d'achat et de consommation sans systématiquement transporter les objets avec eux.

Exemples

- À développer : durant les périodes de forte affluence commerciales (avant Noël par exemple), instaurer des offres spéciales pour les transports publics en agglomération et accompagner la démarche d'une offre renforcée, d'une communication adaptée, de stands d'information et de conseils

Modes Rail, TP urbains	Motifs Achats	Publics-cible Tous
Territoires-cible Tous	Horizon temporel Court terme	Porteurs Entreprises de transport

Impacts attendus

Moyens

Risques

« Concurrence » entre les commerces des centres-villes et les zones commerciales périphériques moins bien ou mal desservies

B-3 Développer des offres combinées pour les déplacements touristiques

Description

Développement des offres TP spécifiques (cartes d'hôte) pour les touristes, hôtes de passage, etc. afin de lier séjour et usage des transports publics, sous forme de cartes journalières offertes aux hôtes dans certaines régions touristiques ou urbaines (en fonction des nuits d'hôtel), ou offres combinées. Il s'agit également de promouvoir des loisirs qui favorisent un usage accru des TP.

L'idée est de généraliser les produits de niche en lien avec le vélo dans les régions touristiques. Le matériel roulant pourrait être disponible le samedi et le dimanche, avec des rames de bonne capacité de transport des vélos sur certains parcours le week-end. Ou encore de promouvoir des randonnées pédestres qui impliquent un point de départ et d'arrivée en des lieux différents, et qui sont faciles à organiser grâce aux transports publics.

Exemples

- ✓ Offres Snow'n'Rail et RailAway découverte de la ViaRhôna à vélo et en train
- ✓ Neuchâtel Tourist Card, Anniviers Liberty, Ticino Card, qui offrent en plus des transports publics des accès gratuits à certains sites touristiques
- ✓ Offre Rail & Bike des Chemins de fer rhétiques le week-end, avec produit graubündenPASS Bike

Modes Rail, TP urbains	Motifs Loisirs	Publics-cible Tous
Territoires-cible Tous	Horizon temporel Court terme	Porteurs Entreprises de transport, privés, office du tourisme

Impacts attendus

Faibles

Risques

—

B-4 Généraliser l'intégration du prix du transport dans le prix d'un événement

Description

Systématisation des offres combinées «entrées+billet TP» pour les événements sportifs ou culturels générant de très grands flux de visiteurs.

Exemples

- ✓ Matches de l'EURO
- ✓ Grands festivals et concerts : Greenfield à Interlaken, avec réduction des prix des trajets et entrées si achat des billets par site CFF ; Gurten Festival, avec trajets gratuits sur certaines zones Libero, accès au funiculaire et navettes par BLS

Modes Rail, TP urbains	Motifs Loisirs	Publics-cible Tous
Territoires-cible Tous	Horizon temporel Court terme	Porteurs Entreprises de transport

Impacts attendus

Moyens

Risques

Le coût marginal de transport risque d'augmenter le prix d'entrée à la manifestation de manière dissuasive

B-5 Développer des actions spéciales pour les heures de la journée qui disposent de réserves de capacité

Description

Démultiplication des propositions de déplacement TP aux heures très capacitaires, sur base d'un principe de mobility pricing incitatif. Il s'agit par cette mesure de stimuler la demande pour des usages « nouveaux », sans devoir renforcer l'offre de transport.

Exemples

- ✓ Billets dégriffés

Modes Rail, TP urbains	Motifs Tous	Publics-cible Besoins de déplacement en heure creuse
Territoires-cible Tous	Horizon temporel Court terme	Porteurs Entreprises de transport

Impacts attendus

Faibles

Risques

Concurrence entre les offres dégriffées et la fidélisation par le biais d'abonnements de transport

B-6 Offrir des essais TP à certains usagers spécifiques

Description

Mise en place d'un système d'essai ciblé aux TP, pour encourager des publics particuliers à tester un abonnement général et à prendre conscience de la liberté de déplacement qu'offre un tel abonnement - par exemple offre d'un AG d'essai d'un mois.

L'idée est de développer des offres auprès des jeunes, à un âge où ils se posent la question de passer leur permis et d'acheter une voiture. L'objectif est qu'ils puissent se rendre compte concrètement des avantages d'une mobilité sans voiture. Accompagner la démarche d'une émulation par les réseaux sociaux, faire parler sur les retours d'expérience. Des offres similaires peuvent également cibler les personnes qui prennent leur retraite et ainsi peuvent explorer les avantages de déplacement en TP pour des nouveaux loisirs.

Exemples

- ✓ Initiative de la Ville de Martigny qui depuis 2019 permet aux personnes âgées de 65 ans et plus domiciliées sur la commune d'obtenir gratuitement une carte annuelle de libre-parcours sur les lignes TP urbaines et certaines lignes régionales
- À développer : offre d'un AG d'une semaine à 50 ou 55 ans, c'est-à-dire un âge où les enfants commencent à quitter la famille et les adultes entrent dans une nouvelle phase de vie
- À développer : un AG à vie pour les retraités ou bien imaginer que le prix d'un AG baisse année après année au-delà de 70 ans puisque la mobilité baisse avec l'âge

Modes Rail, TP urbains	Motifs Tous	Publics-cible 15-24 ans, 65 ans et +
Territoires-cible Tous	Horizon temporel Court terme	Porteurs Entreprises de transport

Impacts attendus

Moyens

Risques

Le prix de l'AG est dorénavant très élevé, il y a un risque que les personnes utilisent les avantages de l'essai mais sans poursuivre l'expérience

B-7 Proposer des offres et services pour encourager la multimodalité

Description

Développement des offres, produits et services pour favoriser l'usage de différents modes de transport lors d'un trajet donné, où les TP constituent une ou plusieurs étapes dans la chaîne de déplacement. L'objectif est de faciliter, de rendre plus spontanée, l'intégration des TP par les usagers, mais également de fiabiliser et rendre plus confortables les déplacements (choisir un mode ou l'autre en fonction des conditions météo, des envies). Cette mesure implique une centralisation et uniformisation de l'information relative à l'offre, tous modes, et un dispositif centralisé de diffusion de cette information auprès de l'utilisateur (application).

Exemples

- ✓ Offres combinées TP/bikesharing (ex : CarPostal/Publibike)
- ✓ Abonnements combinés par SwissPass (Velocity : accès aux vélostations en gares de Genève, Neuchâtel, Lausanne, Yverdon, Bellinzone et Interlaken ; Mobility car sharing : accès aux véhicules par la carte unique)
- ✓ Projet pilote CFF abonnement combiné location vélo pliable + Abo Libero 2 zones (septembre à novembre 2020)

Modes Rail, TP urbains	Motifs Tous	Publics-cible Tous
Territoires-cible Tous	Horizon temporel Court terme	Porteurs Entreprises de transport, Villes, Communes

Impacts attendus

Moyens

Risques

-

B-8 Développer des mesures d'accompagnement ciblées sur les « moments charnières » du parcours de vie

Description

Elaboration de dispositifs structurés et encadrés de renoncement à la voiture individuelle, sous forme de prime ou d'abonnement TP de longue durée. Il s'agit également d'encourager les promoteurs immobiliers (collectivités publiques, coopératives notamment) à généraliser les offres de logement sans voiture, rendues possibles par une bonne desserte TP.

Dans un contexte où des opérateurs (habitants, coopératives) cherchent de plus en plus à imaginer des solutions alternatives de logement et de déplacement, l'idée est d'imaginer un soutien actif des collectivités (information, expériences-pilotes, accompagnement des habitants par la mise en place de services spécifiques), pour encourager les initiatives de réduction d'usage des véhicules privés motorisés, et donc le report modal.

Exemples

- ✓ Quartier Burgunder à Bern-Bümpliz; lotissement rue du Wasen à Bienne; Erlenmatt Ost à Bâle; Oberfeld (BE) à Ostermundigen: développements urbains sans stationnement pour voitures individuelles (ou avec une offre très inférieure aux normes usuelles) avec, dans certains cas, obligation contractuelle de ne pas posséder de véhicule motorisé durant la période de location. Ces formes d'habitat sont rendues possible par leur localisation dans des zones d'excellente desserte TP.
- À développer: expériences-pilote d'accompagnement de familles qui « reviennent » en ville (ou ceux qui veulent fonder une famille sans chercher un logement pavillonnaire) est à imaginer, par exemple en lien avec les quartiers qui se développent aux abords des gares
- À développer: accueil par les communes des nouveaux arrivants en informant soigneusement sur les possibilités de mobilité durable. Un conseiller en mobilité peut apporter une aide ou une information ciblée en fonction des besoins des gens

Modes Rail, TP urbains	Motifs Tous	Publics-cible Personnes qui se trouvent dans des « moments charnières » du parcours de vie au niveau du lieu d'habitation, du travail ou de la situation familiale
Territoires-cible Tous	Horizon temporel Court terme	Porteurs Communes, Villes

Impacts attendus

Moyens

Risques

Accompagnement ou aide aux familles qui souhaitent déjà mener un mode de vie basé sur la mobilité durable

C. Axe 3: Agir sur l'aménagement du territoire

C-1 Développer un modèle d'aménagement territorial favorable aux TP

Description

Mise en place de principes d'aménagements coordonnés visant à favoriser fortement les TP : politique foncière (densification aux abords des gares), mixité fonctionnelle, accessibilité aux centralités TP, développement urbain uniquement dans les corridors de desserte TP, etc.

Exemples

- ✓ Développements résidentiels et d'activité aux abords des gares, par exemple : nouveau siège de l'Office fédéral de la statistique et quartier de Crêt-Taconnet à Neuchâtel ; Prime Tower et Europaallee à Zurich ; gares Lancy-Pont-Rouge, Chêne-Bourg à Genève
- ✓ Pôles d'enseignement et de formation supérieure : Hautes Ecoles à Delémont, à Olten, à Saint-Gall, à Sierre
- ✓ Equipements culturels de rayonnement suprarégional : musée cantonal des Beaux-Arts à Lausanne, KKL à Lucerne, nouvelle Comédie à Genève-Eaux-Vives

Modes	Motifs	Publics-cible
Rail, TP urbains	Tous	Tous
Territoires-cible	Horizon temporel	Porteurs
Zones de qualité de desserte TP A, B, C en priorité	Long terme	Communes, Villes, Agglomérations, Cantons

Impacts attendus

Forts

Risques

Risque de rejet de la densité selon la qualité des opérations immobilières et des espaces publics

C-2 Augmenter le nombre d'arrêts du trafic longues distances dans les agglomérations

Description

Réduction de la trop forte polarité de certaines agglomérations en matière d'offre ferroviaire longues distances, afin de réduire la concentration des flux dans les gares centrales et diminuer une partie des transbordements.

L'avantage de ces pôles multiples consiste à mieux diffuser les flux dans les grandes villes et à réduire la nécessité de transbordement entre les trains grandes lignes et la desserte d'agglomération par les réseaux urbains ou une offre régionale utilisée pour une seule station. Cette vision est complémentaire au concept de Rail 2000. Elle transforme les nœuds de transports stratégiques en binôme de desserte des grandes centralités.

Exemples

- À développer: constitution de bipôles de desserte pour les grandes villes : par exemple, Lausanne + Renens ou Lausanne + Hautes Écoles, Berne HB + Wankdorf ou Berne HB + Europaplatz, Zurich HB + Oerlikon, Zurich-Altstetten

Modes	Motifs	Publics-cible
Rail	Tous	Tous
Territoires-cible	Horizon temporel	Porteurs
Agglomérations	Moyen terme	Confédération

Impacts attendus

Moyens

Risques

–

C-3 Equilibrer les flux TP

Description

Mise en place de principes d'aménagements territoriaux qui évitent les flux pendulaires monodirectionnels aux heures de pointe. La stratégie est de renforcer les centres « secondaires », très bien desservis par les transports publics, pour limiter la concentration des fonctions et des flux sur les centralités majeures de Suisse.

Exemples

- ✓ Localisation de l'OFS à Neuchâtel plutôt qu'à Berne
- ✓ Implantation de plusieurs offices fédéraux à Ittigen plutôt qu'à Berne

Modes Rail, TP urbains	Motifs Travail, Formation	Publics-cible Tous
Territoires-cible Agglomération	Horizon temporel Long terme	Porteurs Agglomérations, Cantons

Impacts attendus

Moyens

Risques

–

C-4 Développer des services et commerces uniquement dans les espaces dotés d'une bonne desserte TP

Description

Encouragement à l'implantation des pôles de services, de commerce et de loisirs dans les espaces denses des agglomérations, et de dissuasion hors périmètres denses ou accès réseaux routiers uniquement

Exemples

- ✓ Interdiction des centres commerciaux « hors ville » à l'exemple du canton de Zoug, de la ville de Delémont, de l'agglomération de Berne, etc.

Modes Rail, TP urbains	Motifs Loisirs, Achats	Publics-cible Tous
Territoires-cible Zones de qualité de desserte TP bonnes (A, B)	Horizon temporel Moyen terme	Porteurs Agglomérations, Cantons

Impacts attendus

Forts

Risques

Désertification des espaces mal desservis?

C-5 Améliorer l'accessibilité aux arrêts TP

Description

Renforcement des liaisons de rabattement aux arrêts et aux gares : raccourcis, chemins continus, directs, sécurisés, confortables. Réduire la distance réelle et perçue d'accès aux pôles TP.

Exemples

- ✓ Gare d'Aarau : développement d'une vélostation de chaque côté de la gare afin de simplifier les accès et l'intermodalité
- ✓ Gare de St-Gall : prise en compte systématique des accès pour personnes à mobilité réduite (PMR) sur la place et en lien avec tous les arrêts de TP, facilité de franchissement des voies ferrées
- ✓ Gare de Zurich Oerlikon : multiplication des accès en lien avec les quartiers voisins et les arrêts de TP

Modes	Motifs	Publics-cible
Mobilité douce	Tous	Tous
Territoires-cible	Horizon temporel	Porteurs
Tous	Moyen terme	Communes, Villes, Agglomérations, Cantons

Impacts attendus

Moyens

Risques

-

C-6 Développer les nouveaux quartiers en simultanément d'une desserte TP performante

Description

Développement des grands projets urbains structurants en lien avec des réseaux de transports structurants, en particulier interurbains, avec création de nouvelles lignes ou nouvelles gares et organisation de l'urbanisation en conséquence.

Exemples

- ✓ Glatttal, construction du tram et de la ville qui va avec
- ✓ Plan-les-Ouates, quartier des Cherpines (10 000 habitants), mise en service du tram avant l'arrivée des premiers habitants
- ✓ Genève, mise en service du Léman Express (RER transfrontalier) et opérations urbaines aux gares de la ligne, par exemple théâtre (Nouvelle Comédie) aux Eaux-Vives, mutation du quartier Praille-Acacias-Vernets, tour Opale à Chêne-Bourg, banque Lombard-Odier aux Tuilleries-Bellevue, etc.

Modes	Motifs	Publics-cible
Rail, TP urbains	Tous	Tous
Territoires-cible	Horizon temporel	Porteurs
Agglomérations	Long terme	Agglomérations, Cantons

Impacts attendus

Forts

Risques

-

D. Axe 4: Agir sur les temps et les horaires de déplacement

D-1 Généraliser les horaires décalés dans les grandes écoles

Description

Réduction du nombre de personnes présentes de manière simultanée dans les véhicules, notamment par lissage des heures de pointe pour les déplacements liés à la formation.

Exemples

- ✓ Décalage des heures de début des cours sur sites Hautes Ecoles Ecublens/Renens (depuis 2005)
- ✓ Mesure « Réduire la mobilité scolaire aux heures de pointe » du canton de Berne, en collaboration avec une dizaine d'écoles du secondaire supérieur de l'agglomération de Berne (depuis l'année scolaire 2017/2018)

Modes Rail, TP urbains	Motifs Formation	Publics-cible Personnes en formation
Territoires-cible Tous	Horizon temporel Court terme	Porteurs Cantons, HES

Impacts attendus

Moyens

Risques

Effet de lissage s'avère plus efficace en heures de pointe du matin qu'en heures de pointe du soir

D-2 Encourager la flexibilisation des horaires dans les entreprises tertiaires

Description

Réduction du nombre de personnes présentes de manière simultanée dans les véhicules, notamment par lissage des heures de pointe pour les déplacements liés au travail.

Exemples

- ✓ Plans de mobilité d'entreprise, plans de mobilité d'administrations

Modes Rail, TP urbains	Motifs Tous	Publics-cible Tous
Territoires-cible Secteurs A, B, C en priorité	Horizon temporel Long terme	Porteurs Communes, Villes, Agglomérations, Cantons

Impacts attendus

Moyens

Risques

-

D-3 Optimiser le télétravail et le smart working

Description

Mesures d'incitation et d'accompagnement au travail à distance et/ou dans des sites délocalisés, afin de réduire les flux pendulaires à heures fixes.

Exemples

- À développer : accompagnement du coworking pour des solutions de travail délocalisé (y compris des solutions de coworking dans les quartiers plutôt que dans les centres et proches des TP)

Modes Rail, TP urbains	Motifs Tous	Publics-cible Tous
Territoires-cible Zones de qualité de desserte TP A, B, C en priorité	Horizon temporel Long terme	Porteurs Communes, Villes, Agglomérations, Cantons

Impacts attendus

Faibles

Risques

Réduction du nombre de déplacements à destination d'un site de travail fixe, mais augmentation possible du nombre de déplacements à destination d'autres lieux (bureaux partagés, espaces de coworking, etc.)

E. Axe 5: Valoriser socialement l'usage des TP

E-1 Valoriser les modes de vie sans voiture

Description

Mesures visant à retarder la possession d'une voiture individuelle : encouragement (essais TP) ou dissuasion (fiscalité, etc.).

Exemples

- ✓ Ensemble résidentiel de la Rue du Wasen, Bienne : quartier sans emplacement de stationnement, avec obligation contractuelle pour les locataires de ne pas posséder de véhicule motorisé durant la période de location. Les exceptions sont réglementées dans le contrat de location. Situé dans un secteur à bonne desserte TP (zone B)
- À développer : déductions fiscales de frais de transport forfaitairement, sans tenir compte de la distance entre domicile et emploi
- À développer : promotion des stations touristiques sans voiture : Braunwald, Blatten-Belalp, Bettmeralp, Saas-Fee, Zermatt, Stoos, etc.

Modes	Motifs	Publics-cible
Transports individuels motorisés	Tous	15-24 ans
Territoires-cible	Horizon temporel	Porteurs
Tous	Court terme	Cantons, Confédération

Impacts attendus

Moyens

Risques

–

E-2 Améliorer la perception de la fiabilité des TP

Description

Amélioration de l'information autour de la fiabilité et de la régularité des TP ; développement ultérieur des services, de l'information et de l'accompagnement aux usagers en cas de retard ou dysfonctionnement des réseaux.

Exemples

- ✓ Système de mesure de la qualité du transport régional de voyageurs : une fois par année communication sur le niveau de qualité et de fiabilité du transport régional de voyageurs à l'échelle nationale
- À développer : amélioration de l'information en situation de retard ou de problème d'exploitation : trouver le bon équilibre entre peu d'annonces, des annonces ciblées et fournissant des alternatives, une aide personnalisée pour ceux qui ont en besoin
- À développer : amélioration de la prédiction des risques de retard (météo, affluence, stabilité du réseau, etc.) lors de la recherche d'un horaire avec une application smartphone

Modes	Motifs	Publics-cible
Rail, TP urbains	Tous	Tous
Territoires-cible	Horizon temporel	Porteurs
Tous	Court terme	Entreprises de transport

Impacts attendus

Moyens

Risques

–

E-3 Développer et valoriser les services complémentaires à l'offre TP traditionnelle

Description

Développement des services (bagages, accompagnement, transport exceptionnel, etc.) d'un usage occasionnel, pour lesquels les TP sont peu performants et qui peuvent justifier l'achat d'un véhicule.

Exemples

- ✓ Offres de Mobility carsharing, vélo en libre-service, transport à la demande, etc. comme complément aux TP classiques
- ✓ Commune de Scuol offrant un service de transport des bagages pour les touristes qui viennent en transports publics
- ✓ Marché des produits du terroir les mercredis soir à la gare de Gland devenu un incontournable du retour à domicile des pendulaires

Modes Rail, TP urbains	Motifs Loisirs, Achats, Déplacements professionnels, Accompagnement	Publics-cible Tous
Territoires-cible Tous	Horizon temporel Court terme	Porteurs Entreprises de transport

Impacts attendus

Moyens

Risques

-

E-4 Sensibiliser les usagers aux avantages des TP par l'expérimentation

Description

Expérimentation, communication, sensibilisation à destination de certains usagers ciblés de l'intérêt des TP pour certains déplacements. L'objectif est de montrer que les TP offrent de nouvelles libertés et des opportunités inattendues, et qu'ils répondent également aux besoins de flexibilité des usagers.

Exemples

- À développer : offres d'abonnement général pendant 1 mois à titre d'essai à 18 ans (avant d'acheter une voiture). Accompagnement de la démarche par une enquête de satisfaction
- À développer : expérimentation similaire à 50 ans (lorsque les enfants quittent la maison) ou au départ à la retraite (nouvelle palette de loisirs)

Modes Rail, TP urbains	Motifs Tous	Publics-cible 18 ans 65 ans et +
Territoires-cible Zones de qualité de desserte TP intermédiaires (B, C, D)	Horizon temporel Court terme	Porteurs Villes, Communes

Impacts attendus

Faibles

Risques

-

E-5 Mettre en place un apprentissage des TP pour certains usagers

Description

Accompagnement de type formatif à une mobilité plus orientée vers les TP (auprès des jeunes, auprès des personnes âgées, auprès des nouveaux arrivants d'une commune ou d'un emploi).

Exemples

- À développer : accueil et information des nouveaux habitants dans certaines communes
- À développer : cours TP pour senior
- À développer : diffusion de reportages sur des choix innovants de mobilité sans voiture

Modes	Motifs	Publics-cible
Rail, TP urbains	Tous	Nouveaux habitants, seniors
Territoires-cible	Horizon temporel	Porteurs
Tous	Court terme	Villes, Communes

Impacts attendus

Faibles

Risques

–

E-6 Construire une image positive des TP par la communication

Description

Appui aux démarches artistiques et de marketing pour élaborer une image désirable des TP, par des actions visant les arrêts, lignes, interfaces. L'objectif est de valoriser les modes de transports publics, de stimuler l'imaginaire collectif, de visibiliser le réseau dans l'espace urbain.

Exemples

- ✓ Utilisation des gares comme lieux d'expositions et d'événements : galeries photos dans les gares SNCF, Thomas Hirschhorn à Bienne, L'Ange protecteur de Niki de St-Phalle à Zurich, etc.
- ✓ Valorisation des récits qui mettent en scène des lieux de transport public et les infrastructures : par exemple démarche « Art&Tram » sur la ligne 14 du tramway à Genève, avec installations à chaque arrêt

Modes	Motifs	Publics-cible
Rail, TP urbains	Tous	Tous
Territoires-cible	Horizon temporel	Porteurs
Tous	Court terme	Entreprises de transport, Villes, Communes

Impacts attendus

Faibles

Risques

–

F. Axe 6: Réduire l'attractivité de la voiture individuelle

F-1 Limiter l'offre de stationnement dans certaines zones stratégiques

Description

Action forte de réduction des places de stationnement dans les zones bien desservies par les TP, afin de réduire l'attractivité des voitures individuelles (au moment des choix de vie mais aussi dans les choix de déplacements quotidiens).

Exemples

- ✓ Politiques de dimensionnement du stationnement en vigueur dans de nombreux cantons (sur bases normes VSS)
- À développer : mise en œuvre de stratégies de mutation des places existantes par négociation ou par droits à construire. Préférer des parkings silo, plus faciles à transformer que des parkings souterrains.

Modes Transports individuels motorisés	Motifs Tous	Publics-cible Tous
Territoires-cible Zones de qualité de desserte TP bonnes (A, B)	Horizon temporel Moyen terme	Porteurs Cantons, Agglomérations, Villes, Communes

Impacts attendus

Forts

Risques

Difficulté de supprimer les places de stationnement existantes sur des terrains privés

F-2 Réduire globalement les vitesses de circulation

Description

Réduction des vitesses autorisées pour les véhicules individuels motorisés, en particulier en ville. Cet abaissement de vitesse favorise la mixité des modes de déplacement et donne des avantages aux piétons qui sont un complément aux TP.

Exemples

- ✓ Généralisation du 30 km/h sauf sur les grands axes (20% du km des voiries) à Graz en Autriche depuis le milieu des années 90. Bâle avec environ 55% des rues. La majorité des communes de l'agglomération de Grenoble, etc.

Modes Transports individuels motorisés	Motifs Tous	Publics-cible Tous
Territoires-cible Centres d'agglomération, 1 ^{res} couronnes	Horizon temporel Moyen terme	Porteurs Cantons, Villes, Communes

Impacts attendus

Moyens

Risques

—

F-3 Prioriser les trafics logistiques et de service, en limitant les flux motorisés pendulaires

Description

Face à l'engorgement de trafic en ville, mesures visant à favoriser les usagers motorisés « utiles » (livraisons, services, ayants droits, etc.), avec des restrictions d'accès sur des périmètres spécifiques et limitation des flux (pendulaires), qui peuvent plus facilement être assurés avec d'autres modes de déplacement.

Exemples

- À développer : en ville, mettre en œuvre une réglementation spécifique en faveur des véhicules de services, des artisans, des livraisons, etc. Des restrictions horaires ou de périmètre existent déjà avec les zones piétonnes, des expériences pilotes similaires sont envisageables sur des plus grands périmètres urbains que les centres historiques.

Modes Transports individuels motorisés	Motifs Travail	Publics-cible Tous
Territoires-cible Centres d'agglomération, 1 ^{res} couronnes	Horizon temporel Moyen terme	Porteurs Cantons, Villes, Communes

Impacts attendus

Forts

Risques

–

F-4 Rendre plus transparents les coûts des déplacements réalisés en voiture individuelle

Description

Actions sur la fiscalité des voitures individuelles (augmentation) et/ou sur la perception de leurs coûts réels (au km) afin d'intégrer des coûts assumés par la collectivité en général (coûts externes) plutôt que par le consommateur.

Actions de communication pour informer des coûts comparatifs des déplacements effectués en TP et en voiture individuelle.

Exemples

- À développer : redevance pour le trafic individuel visant à ce que chaque consommateur puisse procéder au choix d'un mode de déplacement en pleine connaissance du coût réel et global
- À développer : systématisation de l'usage des comparateurs de coûts monétaires. Par exemple comparateur CFF à l'achat de billets en ligne : ajouter les coûts monétaires des déplacements, en plus des coûts relatifs aux émissions et aux durées de parcours

Modes Transports individuels motorisés	Motifs Tous	Publics-cible Tous
Territoires-cible Tous	Horizon temporel Moyen terme	Porteurs Confédération, Cantons

Impacts attendus

Moyens

Risques

–

F-5 Dissocier l'offre de stationnement de l'offre de logement

Description

Dissociation de la location ou l'usage d'une place de stationnement et de celle d'un logement. Ne pas pénaliser les habitants qui souhaitent renoncer à la voiture.

Exemples

- ✓ Quartier Sihlbogen, Zurich (habitat coopératif) : 220 logements, avec interdiction de posséder une voiture stipulée dans le bail, sauf exceptions. Les personnes qui renoncent complètement à la voiture reçoivent 800 francs en Rail Checks CFF par an, dans le cadre d'un contrat de quartier similaire sur le modèle d'un plan de mobilité d'entreprise. Le quartier est desservi par une halte RER à proximité immédiate et se situe dans une zone de desserte de classe A ; la part modale TP des déplacements de travail et formation y atteint les 50 %.

Modes Transports individuels motorisés	Motifs Tous	Publics-cible Tous
Territoires-cible Centres d'agglomération, 1 ^{res} couronnes	Horizon temporel Court terme	Porteurs Cantons, Communes, Promoteurs immobiliers

Impacts attendus

Moyens

Risques

Actions à coordonner pour l'ensemble des offres de stationnement (privé + public), afin d'éviter les reports de l'une vers l'autre

F-6 Subordonner les projets d'amélioration des infrastructures TIM à des améliorations équivalentes pour les modes alternatifs

Description

Dans une logique de rattrapage (ou d'anticipation), accompagnement systématique de tout développement routier jugé nécessaire par des mesures de mobilité alternatives.

Exemples

- À développer : infrastructures de transport en clé multimodale, en faveur des TP. Par exemple, une route de contournement jugée nécessaire s'accompagne d'une requalification des voiries du centre de la localité, d'une amélioration de l'offre TP et du développement sur un large périmètre de parcours cyclables et piétonniers.

Modes Rail, TP urbains, Transports individuels motorisés, Mobilité douce	Motifs Tous	Publics-cible Tous
Territoires-cible Tous	Horizon temporel Moyen terme	Porteurs Confédération, Cantons, Communes

Impacts attendus

Moyens

Risques

–

F-7 Adapter la tarification du stationnement pour certains générateurs de trafic

Description

Suppression du stationnement gratuit pour certains générateurs, comme les centres commerciaux ou les centres de loisirs, aussi en dehors des zones denses.

Exemples

- À développer : mise en place, pour le stationnement, d'une relation de consommateur-payeur, compte tenu du fait que le parking implique un usage restrictif du sol. Avec affectation des recettes à des mesures d'accompagnement en lien avec la multimodalité.

Modes Transports individuels motorisés	Motifs Loisirs, Achats	Publics-cible Tous
Territoires-cible Tous	Horizon temporel Court terme	Porteurs Cantons, Villes, Communes

Impacts attendus

Faibles

Risques

–