

# Chemins de correspondance courts dans les transports publics urbains

Prise de position de l'UTP concernant les exigences relatives à de bonnes relations de correspondance dans les villes





# 1 Introduction et contexte

Du point de vue urbanistique, la qualité de séjour et les espaces libres sont des caractéristiques centrales d'une ville attrayante. Des zones destinées à avoir un effet positif sur les quartiers et leur population sont créées à l'aide de réaffectations spatiales et de mesures de construction telles que de généreux trottoirs et places ou d'espaces verts contribuant à lutter contre les îlots de chaleur, à encourager la biodiversité et à limiter l'imperméabilisation des sols.

L'attrait d'espaces urbains se définit également fortement par une offre de mobilité attrayante. Ce, d'autant plus dans les endroits où la concentration de personnes est grande sur une surface relativement réduite, où une mobilité à la fois efficace et durable est le facteur-clé permettant de combiner de façon responsable qualité de vie et trafic. Efficaces énergétiquement, causant peu d'émissions et utilisant efficacement la place qui leur est dévolue, les transports publics jouent un rôle décisif dans ce cadre pour absorber les flux de personnes, tant pour la population locale que pour les pendulaires, les personnes qui consomment des offres de loisirs ou les touristes.

La place disponible en ville est déjà très souvent rare. Les conflits d'utilisation sont particulièrement exacerbés dans les lieux centraux, et c'est là que se trouvent les interfaces de transport multimodales et les nœuds de transports publics aux gares, et que les besoins essentiels de mobilité peuvent entrer en collision avec de nombreux autres enjeux tels qu'un édifice emblématique du lieu et la carte de visite de la ville, la conception des espaces libres et verts, l'amélioration climatique urbaine et la ville-éponge, les surfaces auxquelles ont droit les cyclistes et les piétons, mais aussi la concentration des flux de passants. Les exemples de nombreuses villes telles que Berne, Lausanne, Winterthour ou Zurich montrent que la priorité actuelle en matière d'urbanisme est la conception des espaces libres. Parallèlement, des lignes de transports publics voient leur tracé remis en question et sont menacées d'être supprimées ou déviées à moyen terme. Les correspondances entre le trafic local et le réseau d'ordre supérieur constitué des RER, du trafic régional et du trafic longues distances s'en trouvent découplées, encore plus séparées sur le plan spatial, et donc peu intéressantes.

## 2 Prémisse

Un système de transports publics efficace constitue l'épine dorsale de la mobilité urbaine en faveur de l'attrait d'une ville. Cela nécessite en particulier de bonnes relations de correspondance aux interfaces de transport et nœuds multimodaux, vers les réseaux d'ordre supérieur du RER, du trafic régional et du trafic longues distances et aux endroits fortement fréquentés du réseau de trafic local. La proximité immédiate des correspondances entre ces réseaux de transport doit être maintenue, et devra même être densifiée et optimisée à l'avenir.

Les transports publics doivent avoir la priorité dans la planification urbanistique, en particulier aux stations et gares multimodales et centrales ainsi qu'aux autres lieux de correspondance du réseau local fortement fréquentés, faute de quoi ils ne peuvent pas remplir les objectifs de politique des transports définis par les villes. Rallonger les chemins de correspondance serait en contradiction avec les investissements élevés des pouvoirs publics et des entreprises de transport visant à renforcer l'attrait de l'offre de transports publics, à offrir des accès sans obstacle, à augmenter l'efficacité des systèmes de transport et à les accélérer. Les moyens déjà engagés ou planifiés à cette fin manqueraient ainsi leur objectif.

## 3 Exigences posées aux relations de correspondance aux endroits centraux des villes

L'attrait de l'offre est un critère de décision central du choix en faveur des transports publics. Il se définit principalement par la fiabilité, la rapidité, le confort et l'accessibilité sans obstacle des chaînes de mobilité. Dans ce contexte, de bonnes relations de correspondance sont le facteur décisif, car elles influencent grandement le confort et la durée d'un voyage en transports publics vis-à-vis d'autres formes de mobilité. La plupart des relations de correspondance des transports publics prennent place à des endroits centraux tels que la place de la gare; ces lieux revêtent donc une importance particulière.

Dans le trafic local, la qualité des relations de correspondance se mesure avant tout aux distances à parcourir d'un moyen de transport à l'autre. Dans la majorité des villes suisses, les places adjacentes aux grandes gares sont devenues au fil de l'histoire des interfaces entre les différents modes de transport du trafic local, RER, régional et longues distances. De notre point de vue actuel, cette réunion des modes de transport est déterminante pour le taux élevé d'utilisation des transports publics dans la population urbaine.

L'évolution démographique de la Suisse mène à un vieillissement de la société, d'où une augmentation naturelle du nombre de personnes à mobilité réduite. Les correspondances sont un défi en particulier pour les personnes âgées et celles qui vivent avec un handicap, mais aussi pour les voyageuses et voyageurs qui se déplacent par exemple avec des bagages ou une poussette. Elles doivent donc être conçues de façon que la distance à parcourir soit aussi courte que possible pour augmenter leur attrait. En d'autres termes: il n'est pas judicieux de transformer de nombreux arrêts pour les rendre conformes à la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées si les distances de correspondance sont rallongées dans le même temps aux interfaces de transport.

De courtes distances de changement dans les transports publics ont une immense utilité d'un point de vue de l'aménagement des villes. Cela permet notamment de limiter la quantité de cheminements destinés aux passants et le besoin de surface correspondant, avec les nombreux éléments d'infrastructures qu'ils nécessitent, par exemple les abris contre les intempéries, les éléments facilitateurs pour les personnes à mobilité réduite, les systèmes de guidage des personnes et l'éclairage.

En résumé, cela signifie que plus les moyens de transport sont efficaces dans leur utilisation des surfaces et adaptés à regrouper les flux de personnes, plus les transitions entre ces offres de mobilité doivent être denses. Moyen de transport de masse, les transports publics sont faits pour absorber efficacement de grandes affluences de voyageurs. Par conséquent, la connexion des bus et des trams aux interfaces de transport multimodales et aux accès des gares doit être maintenue et même renforcée afin de leur permettre d'offrir des correspondances courtes et donc attrayantes avec les trains.



## 4 Conclusion de l'Union des transports publics concernant les relations de correspondance dans les villes

La Confédération ainsi qu'un grand nombre de cantons et de villes s'efforcent d'augmenter la part des transports publics sur le total du trafic. Les entreprises de transport et l'UTP apportent elles aussi leur soutien pour y parvenir. Principales destinations de départ et d'arrivée des voyageurs, les villes et les agglomérations doivent par conséquent particulièrement veiller à maintenir l'attrait des offres de transports publics pour tous les groupes d'utilisateurs.

1. Des chemins de correspondance courts sont un critère central pour l'attrait des transports publics. C'est pourquoi les relations de correspondance dans les villes doivent se faire sur des distances aussi faibles que possible, aussi bien au sein du réseau du trafic local qu'avec les réseaux régionaux et longues distances aux interfaces multimodales.
2. Le système de nœuds des transports publics suisses doit être maintenu et renforcé. Un aménagement du territoire libéré des transports publics doit prioritairement se faire ailleurs qu'aux places centrales devant les gares et qu'aux interfaces multimodales de transport.
3. Les entreprises de transports publics urbaines et les exploitants des offres ferroviaires doivent être impliqués largement en amont et de façon étroite dans la planification urbaine.





**VÖV UTP**

Verband öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12  
3005 Berne

[www.utp.ch](http://www.utp.ch)  
[info@utp.ch](mailto:info@utp.ch)

Novembre 2024