

# **L'aménagement et l'exploitation des gares face aux attentes des usagers**

**Nouvelles pistes de réflexion**

Note de synthèse de  
l'atelier « Information-débat » du 22 novembre 2000

Michael Flamm

Institut de Recherche sur l'Environnement Construit

## **Impressum**

### **Auteur et éditeur responsable:**

Michael Flamm  
EPFL – DA – IREC  
Ecole polytechnique fédérale de Lausanne  
1015 Lausanne

Tel. 021 / 693.62.36

Email: michael.flamm@epfl.ch

### **Distribution:**

Cette note de synthèse a été distribuée aux participants de l'atelier. Le document peut être obtenu en format électronique (pdf) auprès de l'auteur.

Lausanne, 7 février 2001

# Sommaire

Préambule	3
1. Introduction	5
2. Discussions de l'atelier	6
2.1. L'éventail des problématiques	6
2.2. Enjeux actuels	7
3. Recommandations	11
Références	13
Annexe A: Liste des participant(e)s	14
Annexes B: Textes de présentations	15

## Préambule

Le 22 novembre 2000, l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) a organisé avec le soutien financier du programme Energie 2000 un atelier «Information-débat» sur le thème « Les gares et les grandes interfaces urbaines – Comment concilier les attentes des usagers avec les contraintes d'aménagement et d'exploitation? Nouvelles pistes de réflexion ».

Cet atelier s'inscrit dans la perspective d'institutionnaliser en Suisse romande une plate-forme d'échange et de débat entre professionnels de la mobilité, représentants des collectivités publiques et milieux académiques, afin de promouvoir le développement de prestations intégrées de mobilité et, plus généralement, la diffusion de comportements favorisant l'usage des transports publics. Les discussions menées dans ce cadre doivent par ailleurs permettre de préciser les besoins de la part de différentes catégories d'acteurs en matière de formation et de transfert de connaissances.

Cette note de synthèse résume les principaux éléments de réflexion qui ont été discutés dans le cadre de l'atelier ou qui ont été recueillis par l'auteur dans le cadre du travail de préparation de cet événement. Dans le cadre de l'atelier, les participants se sont exprimés de façon libre et indépendante de leurs institutions respectives.

Le contenu de cette note de synthèse représente l'opinion de l'auteur, qui ne coïncide pas nécessairement avec celle des participants.

## 1. Introduction

A plusieurs titres, l'aménagement et l'exploitation de gares et autres grandes interfaces urbaines revêtent une importance croissante dans le contexte de l'application de politiques publiques visant à limiter l'usage de l'automobile en milieu urbain. En effet, dans la mesure où elles représentent des lieux de passage obligé pour de nombreux usagers des transports publics, on peut penser que **l'attractivité de ces lieux peut largement influencer la perception de la qualité du système de transports publics dans son ensemble** et, en conséquence, le degré de satisfaction des usagers vis-à-vis de ce mode de transport. Il s'agit donc là d'un facteur parmi d'autres pour assurer le succès des politiques publiques de report modal qui sont menées dans les agglomérations urbaines, en Suisse comme à l'étranger.

A y regarder de plus près, il s'avère toutefois que l'aménagement et l'exploitation d'une gare<sup>1</sup> englobe de nombreuses problématiques et il convient donc d'essayer de cerner plus précisément les principaux enjeux qui se profilent dans ce domaine. L'atelier «Information-débat» du 22 novembre 2000 a offert l'occasion de faire le point dans ce domaine avec une vingtaine de professionnels de la mobilité et de représentants de collectivités publiques et des milieux académiques de Suisse romande.

Cette note de synthèse comprend les parties suivantes :

- Dans un premier temps, les principaux éléments des discussions menées dans le cadre de l'atelier sont résumés (Chapitre 2);
- Ensuite, quelques recommandations pour promouvoir auprès des acteurs concernés une meilleure prise de conscience des enjeux liés à l'aménagement et à l'exploitation de gares et de grandes interfaces urbaines sont proposées (Chapitre 3).
- En annexes, la liste des participant(e)s et les textes relatifs aux présentations de Christophe Jemelin et de Ernst Reinhardt.

---

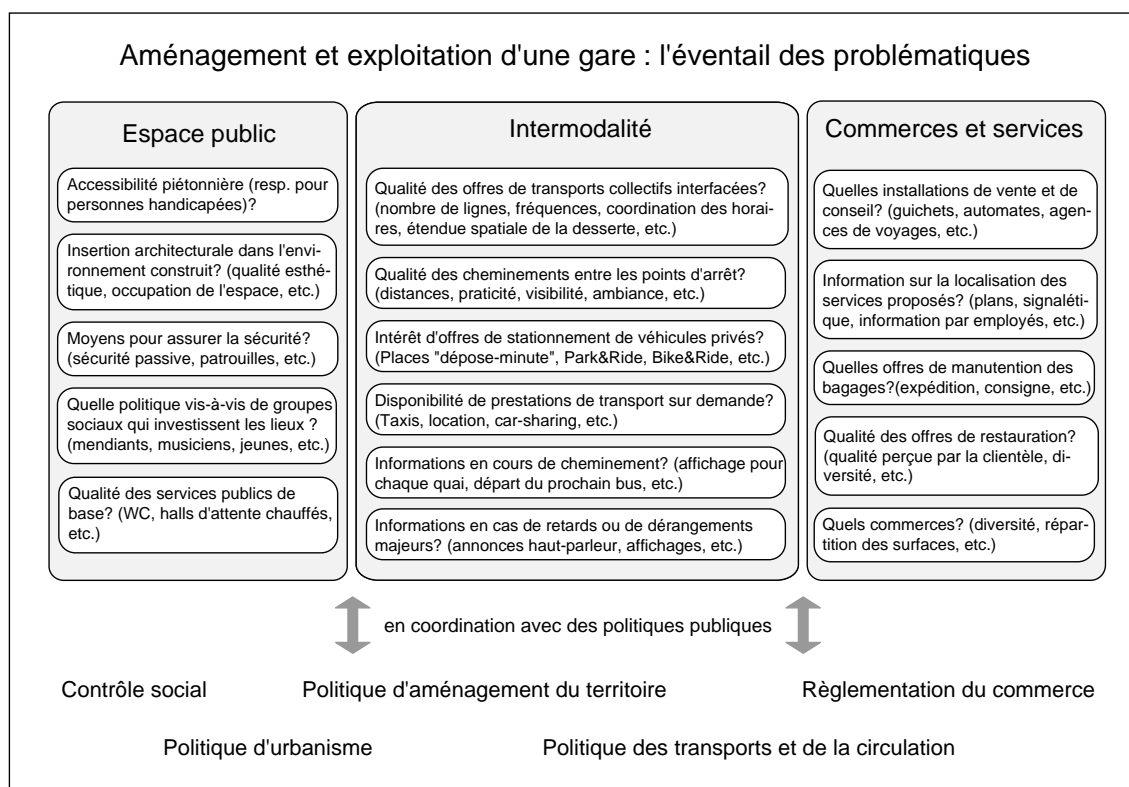
<sup>1</sup> Dans le cadre de cet atelier, la discussion s'est avant tout focalisée sur les gares situées dans des agglomérations urbaines (voire dans des centres régionaux), c'est-à-dire des interfaces de transport qui comprennent à la fois une desserte ferroviaire et une offre de transports publics urbains.

## 2. Discussions de l'atelier

### 2.1. L'éventail des problématiques

L'éventail des problématiques que les responsables de l'aménagement et de l'exploitation de gares et d'autres interfaces de transport doivent traiter est vaste : la Figure 2.1 met en évidence la multitude d'aspects qui, du point de vue de l'utilisateur, doivent être pris en considération par les planificateurs. En gros, ces aspects peuvent être associés à trois thématiques principales: les aspects qui se rapportent aux fonctions de lieu d'interface entre différents modes de transport (l'intermodalité), les aspects relatifs à l'aménagement de commerces et l'équipement de services annexes et, enfin, les aspects qui découlent du fait que les gares sont des espaces publics qui doivent en partie répondre à des exigences de service public et qui, en conséquence, "attirent" des publics autres que les voyageurs, pendulaires ou clients des commerces.

Figure 2.1: L'éventail des problématiques qui, en matière d'aménagement et d'exploitation d'une gare, influencent sa perception et son appropriation par l'utilisateur



Source: M. Flamm

D'ailleurs, la tâche de planification est considérablement complexifiée par le fait que bon nombre de ces problématiques sont interconnectées, imposant par là des pesées d'intérêts en faveur de l'une ou l'autre des catégories d'utilisateurs de la gare (y compris le personnel d'exploitation). De plus, les solutions envisagées doivent être étroitement coordonnées avec toute une série de politiques publiques menées par les collectivités sur le plan communal, cantonal et

fédéral. Enfin, en raison du nombre élevé d'acteurs en jeu, la conduite des processus décisionnels sous-jacents à la planification de l'aménagement et de l'exploitation d'une gare représente un défi de taille en soi, indépendamment du fait que la résolution des problèmes soit techniquement ardue ou non.

## 2.2. Enjeux actuels

On peut penser que, dans les années à venir, les possibilités de procéder à des réaménagements concerneront avant tout des gares secondaires des grands centres urbains (Renens, Genève/Eaux-Vives!?) ainsi que des gares de centres régionaux (Nyon, Aigle, Yverdon, Martigny, etc.)<sup>2</sup>. Dans bon nombre de cas, ces réaménagements seront liés à une réorganisation des lignes de transports publics autour de l'interface en question. A moyen terme, la perspective de la création par les CFF de nouvelles haltes en milieu urbain<sup>3</sup> devrait également offrir quelques opportunités pour des réaménagements d'interfaces plus petites.

D'une manière générale, pour garantir le bon déroulement d'un projet, il est primordial qu'un acteur (ou qu'un petit groupe d'acteurs) directement concerné par le projet de réaménagement prenne en charge la conduite du projet. Les autorités communales et les CFF représentent souvent des acteurs incontournables. Toutefois, **les entreprises de transports publics urbains peuvent également jouer un rôle moteur dans l'élaboration d'un projet, notamment dans la phase initiale de "motivation" des autorités communales et dans l'évaluation de différentes options**. Les autorités cantonales peuvent elles jouer un rôle d'initiateur ou de "patronage" de projets<sup>4</sup>, agissant le cas échéant en tant que "facilitateur" lorsqu'un projet bute sur des conflits d'intérêts intercommunaux.

Dans la mesure où l'on peut admettre que de nombreux projets potentiels dépasseront le contexte strictement communal<sup>5</sup>, les Cantons, voire même la Confédération, sont appelés à s'investir plus concrètement dans l'accompagnement des projets. La question du financement représentant souvent la principale pierre d'achoppement dans la recherche d'accords intercommunaux, des aides cantonale et/ou fédérale à l'investissement peuvent considérablement faciliter l'avancement des projets. A cet égard, il conviendrait que le groupe de travail qui a été constitué par le Département de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication (DETEC) pour étudier la question du **financement du trafic d'agglomération**

---

<sup>2</sup> D'ailleurs, une série de projets concernant ces types de gares sont en cours d'élaboration: Neuchâtel, Delémont, La-Chaux-de-Fonds ou encore les gares principales vaudoises.

<sup>3</sup> Sont notamment évoqués en Suisse romande: Genève / La Praille, Sécheron, Délices et Châtelaine; Lausanne / Malley; Fribourg / St-Léonard; etc.

<sup>4</sup> A Genève, les compétences en matière de transports et de circulation sont de toute manière largement déléguées à l'autorité cantonale.

<sup>5</sup> Notamment dans les cas où le réaménagement de l'interface est accompagné d'une réorganisation des lignes de transports publics urbains ou encore lorsqu'il s'agit de créer des interfaces équipées de parkings d'échange (P+R) pour "canaliser" les flux de pendulaires entre les centres urbains et les communes périurbaines. A cet égard, on peut d'ailleurs penser que les gares de petite et de moyenne importance, lorsqu'elles sont desservies par des trains directs ou par des trains express régionaux, pourraient jouer un rôle plus important qu'actuellement en matière de plate-formes d'échange entre modes de transport, à condition toutefois de développer leurs capacités de stationnement (d'où un problème de financement avec des répercussions intercommunales).

prévoit des **possibilités d'aide à l'investissement pour des projets de réaménagements d'interfaces**. La mise en place d'institutions compétentes au niveau des agglomérations (comme c'est par exemple le cas pour l'agglomération fribourgeoise) représente encore un autre moyen de faciliter la réalisation de tels projets.

Les choix qui doivent être effectués en matière d'aménagement et d'exploitation d'une gare sont souvent empreints d'une dimension politique, parce que seulement une part mineure des décisions peuvent se fonder sur le critère de la rentabilité économique. En effet, les prestations qui sont offertes dans une gare génèrent des revenus qui ne peuvent que partiellement être confrontés aux coûts d'exploitation respectifs (sans parler des investissements de génie civil et d'équipement de base d'une interface – escaliers roulants, salles d'attente, etc. – qui ne génèrent aucun revenu). Cet état de faits implique que le Planificateur et l'Exploitant d'une gare doivent généralement, dans le cadre de leurs fonctions, **s'orienter d'après des lignes directrices de politique commerciale d'entreprise d'une part et de politique de service public d'autre part**.

L'élaboration d'une politique commerciale en matière d'aménagement et d'exploitation des gares concerne en premier lieu les CFF. Dans ce domaine, les CFF ont développé un certain nombre de concepts directeurs qui sont appliqués principalement en fonction du chiffre d'affaires enregistré dans la gare en question (mais d'autres critères, notamment les circonstances locales particulières, jouent également un rôle important) :

- Gares de grands centres urbains : ces dernières années, les CFF ont rénové et partiellement réaménagé les grandes gares, notamment afin de développer les possibilités commerciales qu'elles offrent en tant que lieux à haute fréquentation. A titre d'exemple actuel, on peut mentionner le projet de rénovation de la gare de Berne, qui vise également à améliorer la fonctionnalité des lieux, notamment en ajoutant de nouveaux accès depuis les quartiers environnants.
- Gares de moyenne importance : il s'agit avant tout de profiler ces gares comme des lieux multi-fonctionnels. Les installations de vente, notamment, sont conçues dans un esprit d'ouverture vers le client. Dans cette perspective, le projet de réaménagement de la gare de Zoug est exemplaire, puisqu'il vise à créer dans un seul et même lieu une véritable centrale de mobilité : les locaux étant partagés par les CFF, par les entreprises de transports publics ainsi que par l'office du tourisme local, les usagers trouveront à cet endroit des réponses et des conseils pour tous les problèmes qu'ils rencontreraient dans l'organisation de leur mobilité.
- Gares de petite importance : pour les petites gares dont le chiffre d'affaires dépasse 400'000 francs, les CFF recherchent des solutions partenariales, de manière à partager les coûts d'exploitation (notamment en matière de personnel engagé). Le concept "AVEC" élaboré conjointement avec Migros et Kiosk AG s'inscrit dans cette logique<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Depuis peu, les CFF envisagent également d'appliquer ce concept dans des gares de plus grande importance, en y apportant quelques adaptations.



- Haltes en libre-service : pour l'aménagement des haltes desservies par des trains régionaux, les CFF envisagent d'améliorer de manière standardisée les installations d'accueil aux haltes régionales. Il s'agit notamment d'équiper les haltes d'un mobilier urbain attrayant et unifié, dans le but de construire une image-type des prestations vis-à-vis de la clientèle.

Toutefois, l'élaboration et la mise en application de ces concepts directeurs est loin d'être close. D'ailleurs, des besoins de communication interne subsistent, notamment entre l'Unité Domaines et la Division Voyageurs, pour effectuer au cas par cas des pesées d'intérêts entre la volonté de maximiser les revenus de location des surfaces disponibles et celle de garantir la fonctionnalité des lieux pour les usagers des transports. A titre d'exemple, des conflits d'intérêts sont apparus dans le cadre de projets de réaménagement qui prévoyaient de modifier les flux des voyageurs et des pendulaires en ajoutant de nouveaux accès à la gare; dans un autre cas, c'est la localisation d'installations de vente des CFF qui a dû être arbitrée par la Direction des CFF (les points de grande affluence dans une gare offrant des potentiels de revenus locatifs particulièrement intéressants).

Ces derniers exemples montrent que la volonté de développer les possibilités commerciales dans les gares peut potentiellement conduire à des aménagements qui ne sont pas optimaux du point de vue des usagers. En effet, les recherches menées récemment, notamment dans le cadre du Programme National de Recherche "Transport et Environnement" (voir KAUFMANN, JEMELIN & JOYE (2000) ainsi que le texte relatif à la présentation de Christophe Jemelin, en annexe), ont mis en évidence que la fonctionnalité des lieux est un critère primordial pour toutes les catégories d'usagers et que cet aspect prime souvent sur les autres (notamment par rapport à l'offre de commerces ou encore par rapport à l'esthétique architecturale). On peut donc se demander si la politique actuelle des CFF ne les conduit pas à considérer de manière trop insistante que les commerces et autres services annexes représentent des "instruments" pour soigner l'ergonomie de l'attente dans une gare, avec pour corollaire que la question de l'aménagement des lieux de passage et d'attente tend à passer au second plan.

**Dans ce contexte, les collectivités publiques ont un rôle à jouer, notamment en clarifiant quelles prestations elles souhaitent voir offertes à titre de service public et en négociant des partenariats en matière de financement.** De nombreux exemples<sup>7</sup> montrent que, lorsqu'une commune entre en dialogue avec les CFF à propos de la planification du futur de la gare, des solutions consensuelles peuvent être trouvées.

En Suisse romande, la **promotion de la combinaison train-bicyclette** par des offres de stationnement adéquates aux abords des gares reste insuffisante, et ce malgré le fait que cette combinaison de moyens de transports offre un réel potentiel de développement<sup>8</sup>. Dans ce domaine, les cantons et les communes (souvent propriétaires des terrains aux abords des gares) sont appelés à montrer plus d'initiative. Vu l'état de la situation, il conviendrait de **mettre**

---

<sup>7</sup> En Suisse romande, on peut par exemple mentionner les réaménagements des gares de Neuchâtel et de Delémont.

<sup>8</sup> D'ailleurs, pour ce qui concerne le transport des bicyclettes en accompagnement du voyageur, les CFF ont développé une offre très attractive (notamment, le passeport-vélo valable pendant une année entière).

**en œuvre quelques projets-pilotes de qualité qui pourraient servir d'exemples pour une promotion ultérieure généralisée.**

De tels projets-pilotes pourraient par exemple s'inscrire dans l'expérimentation du concept MobilStation (cf texte de la présentation de Ernst Reinhardt, en annexe). Ce concept, qui a été élaboré par un groupe de travail sous le patronage du secteur Carburants d'Energie 2000, propose de créer des "centres de logistique de mobilité" standardisés, situés aux interfaces de transports et dans les gares. Ces centres de logistique incluent des équipements favorisant l'utilisation de la bicyclette (places de stationnement protégées, systèmes anti-vol, agence de location, atelier de réparation), des stations de taxi et de car-sharing, des places de stationnement P+R, des stations de recharge pour des véhicules électriques ainsi que divers autres services annexes (restauration, hygiène, conseil, communication, etc.). Le concept prévoit que l'équipement d'un centre de logistique particulier réponde à des standards modulables en fonction de l'importance de l'interface de transport en question, chacun des niveaux d'équipement étant associé à un label spécifique.

**L'intérêt de tels standards est double : d'une part, ils permettent des économies d'échelle au niveau des investissements et, d'autre part, ils facilitent l'appropriation des services par les usagers.** Dans leur recherche, KAUFMANN, JEMELIN & JOYE (2000) ont souligné l'importance de cet aspect : face à des standards d'offres unifiés qui eux-mêmes se basent sur des « règles du jeu » simples à comprendre, les usagers peuvent utiliser les transports publics de manière très flexible, sans planification détaillée de leurs déplacements. Dans de telles circonstances, dans les agglomérations urbaines, les transports publics (en association avec les autres prestations de mobilité combinée; voir FLAMM et al., 2000) peuvent se montrer particulièrement attrayants, notamment du point de vue des usagers habitués à l'automobile.

Enfin, il convient de mentionner encore certains aspects plus "pointus" qui ont été relevés en matière d'aménagement des gares. Ils sont simplement énumérés ici :

- D'une manière générale, il conviendrait de penser de manière plus systématique à aménager tous les côtés d'une gare (non pas seulement la "place de devant") et, dans cette perspective, d'assurer la "perméabilité" de la gare de toutes parts.
- Dans la perspective de travaux de génie civil "lourds", il faut systématiquement chercher des solutions qui permettent d'améliorer globalement la situation, en tenant compte de l'ensemble des problématiques évoquées en introduction de ce chapitre.
- Il s'avère de plus en plus important de prendre en compte l'aspect sécuritaire dès la phase d'élaboration du projet, car les choix architecturaux peuvent, d'une part, considérablement influencer la perception des usagers (notamment par des choix judicieux en matière de luminosité et de sonorité) et, d'autre part, promouvoir ou au contraire limiter certains comportements en matière d'appropriation des lieux.

### 3. Recommandations

Les discussions menées dans le cadre de l'atelier ont mis en évidence bon nombre de difficultés auxquelles sont confrontés les responsables de la planification de l'aménagement de gares et de grandes interfaces urbaines. Deux contraintes majeures prédominent: d'une part, la structure du bâti existant limite considérablement les possibilités de réaménagement – car, dans la plupart des cas, c'est bien de *réaménagement* qu'il faut parler! – et, d'autre part, le nombre particulièrement élevé d'acteurs impliqués complique irrémédiablement l'élaboration des projets. Dans ces circonstances, les responsables de la planification doivent déployer des efforts considérables pour ne pas trop s'éloigner d'une approche "idéaliste" qui mettrait les besoins des usagers au centre des préoccupations, tout en évitant de bloquer les projets en "s'accrochant" à des options qui ne peuvent faire l'objet d'un consensus.

Cela dit, l'existence de ces difficultés ne doit pas fondamentalement remettre en question la recherche d'améliorations et la volonté de les mettre en œuvre. Il convient plutôt d'élaborer et de diffuser dans les milieux professionnels concernés des instruments qui permettent de mieux les surmonter. Dans cette perspective, quelques recommandations visant à promouvoir une meilleure prise de conscience des enjeux liés à l'aménagement et à l'exploitation de gares et de grandes interfaces urbaines peuvent être formulées :

- **Une démarche participative**, qui donne largement l'occasion d'intervenir dans l'élaboration d'un projet et en particulier dans la définition de ses objectifs, **représente sûrement un atout pour impliquer les différents acteurs concernés**. A cet égard, la pratique montre toutefois que, pour un projet de réaménagement d'interface, la conduite d'un processus participatif peut nécessiter des qualifications particulières et des efforts conséquents en matière de communication et d'animation, sans quoi certains des acteurs approchés restent peu conscients des enjeux qui les concernent ou encore se montrent insensibles aux enjeux collectifs. **Mais, il faut veiller à ce que la démarche participative ne conduise pas à une constante remise en question du projet**; pour l'éviter, il peut s'avérer judicieux de limiter le nombre de partenaires du projet après la conclusion d'une première phase "ouverte" à une large participation. Pour faciliter la réalisation de processus participatifs dans le cadre du management de projets urbains, il conviendrait d'élaborer des instruments pédagogiques à l'intention des professions concernées<sup>9</sup>.
- Un certain nombre de remarques exprimées lors de l'atelier ont révélé que le dialogue entre les architectes-urbanistes qui, dans le cadre de projets de réaménagement d'interfaces, sont souvent les principaux interlocuteurs au niveau de la commune (voire du canton) et les autres professions impliquées dans la gestion des lieux, notamment en matière de circulation et de transports, reste difficile<sup>10</sup>. Dans ce domaine, il conviendrait d'**imaginer de nou-**

---

<sup>9</sup> Des travaux dans ce sens sont d'ailleurs en cours à la Communauté d'étude pour l'aménagement du territoire (CEAT), à Lausanne.

<sup>10</sup> Ce constat a également été mis en évidence dans le cadre d'une récente recherche menée conjointement en Suisse et dans d'autres pays européens, dont les résultats seront publiés prochainement : "Panser la coordination – Articuler urbanisme et transports" (Auteurs: Vincent Kaufmann, Fritz Sager, Yves Ferrari & Dominique Joye).

**veaux moyens de sensibilisation pour faciliter les collaborations entre les différentes professions concernées (modules de formation continue, animation externe de séances de commissions relatives à un projet, etc.).** Pour le moment, une brochure produite au début des années 90 (CFF & OFAT, 1991) offre un bon guide général pour la conduite de projets de réaménagement des gares et des terrains environnants. Elle représente sûrement une première base de dialogue entre les différents partenaires d'un projet. A moyen terme, il conviendrait d'**établir un consensus entre les partenaires sur des concepts importants** comme l'intégration de la gare dans son îlot urbain, la fluidité des transbordements, la perméabilité des gares entre leurs façades principales, etc. Dans la perspective du long terme, les grandes écoles sont appelées à **promouvoir ce dialogue entre les corps académiques et les étudiants des différents départements concernés** (notamment le génie civil et l'architecture).

- Pour ce qui concerne les efforts de sensibilisation, les milieux académiques peuvent y contribuer de manière essentielle. D'une part, ils peuvent **intégrer de nouveaux éléments d'enseignement dans les formations professionnelles de base**, notamment celles destinées aux architectes et aux ingénieurs civils. D'autre part, les **travaux de diplôme d'étudiants** peuvent représenter des opportunités intéressantes pour les planificateurs qui souhaitent mener des réflexions exploratoires relatives à un projet concret de réaménagement d'interface avec, à la clé, un double bénéfice pour la pratique et pour l'enseignement.
- Les discussions de l'atelier ayant mis en évidence l'importance d'appliquer des **standards dans l'aménagement et dans l'exploitation des gares**, il faut mener des **recherches ultérieures dans ce domaine afin de caractériser plus précisément les solutions à mettre en œuvre pour les différents types de gares et d'interfaces**. Dans ce contexte, le concept MobilStation représente une avancée intéressante. Toutefois, il ne traite pas l'éventail complet des problématiques qui, en matière d'aménagement et d'exploitation d'une gare, influencent sa perception et son appropriation par l'utilisateur (cf Figure 2.1). Il convient donc de pousser la réflexion dans ce domaine : en premier lieu, en établissant une catégorisation des interfaces en fonction de critères structurels appropriés<sup>11</sup>; ensuite, en évaluant quelles problématiques doivent être traitées de manière prioritaire; enfin, en précisant quelles solutions peuvent typiquement être adoptées pour chacune des problématiques, indépendamment de leur importance relative.
- Enfin, des participants ont encore relevé que la création d'un organe qui réunirait l'ensemble des compétences en matière d'aménagement et d'exploitation d'une gare pourrait faciliter la gestion des différents conflits d'intérêts qui peuvent se présenter. En France, ce modèle a été mis en œuvre pour de grandes gares (notamment à la Gare du Nord de Paris, ainsi qu'à La Défense). Il conviendrait donc d'étudier de manière approfondie dans quelle mesure un tel modèle d'organisation pourrait apporter des solutions en Suisse.

---

<sup>11</sup> A cet égard, BERTOLINI & SPIT (1998) ont déjà discuté de la pertinence d'un certain nombre de critères qui pourraient être pris en compte.

## Références

BERTOLINI Luca et Tejo SPIT (1998): Cities on Rails – The redevelopment of railway station areas. London: E & FN Spon.

CEAT & SAT (2000): Mise en valeur des gares principales vaudoises et de leur environnement proche – Note de synthèse du séminaire du 19 novembre 1999. Document disponible auprès du Service de l'Aménagement du Territoire (SAT) du Canton de Vaud, Lausanne.

CFF & OFAT (1991): Mettre l'aménagement sur les rails – Guide pour l'aménagement des terrains des gares. Berne: EDMZ, No 412.676.f

FLAMM Michael et al. (2000): Gestion de la mobilité et prestations intégrées de mobilité en Suisse romande. Dossier M10 du programme national de recherche "Transport et Environnement". Berne: EDMZ, No 801.634.f

KAUFMANN Vincent, Christophe JEMELIN, Dominique JOYE (2000): Entre rupture et activités: vivre les lieux du transport – De la sociologie des usages à l'aménagement des interfaces. Rapport de recherche A4 du programme national de recherche "Transport et Environnement". Berne: EDMZ, No 801.635.f

## Références complémentaires

PINI Giuseppe, Stéphane JOOST, Gérard WIDMER & Laurent BRIDEL (Ed.) (2000): Interfaces de transport: interfaces de territoires? Actes du séminaire de 3<sup>ème</sup> cycle de géographie du 1<sup>er</sup> au 5 mars 1999. Travaux et recherches de l'Institut de Géographie de l'Université de Lausanne (IGUL), Cahier No 18.

JOSEPH Isaac (Ed.) (1999): Villes en gares. Paris: Editions de l'Aube.

Recherches menées sur le thème des interfaces dans le cadre du 4<sup>ème</sup> programme cadre de recherche de la Commission européenne: voir <http://www.interchanges.co.uk>

## Projets en cours en Suisse romande (liste non exhaustive)

Delémont: "Place de la Gare 2003: concepts de circulation et de stationnement; réaménagement des espaces publics". Rapport destiné à la consultation disponible. Personne de contact: Hubert Jaquier, urbaniste communal de la Ville de Delémont.

Neuchâtel: "Aménagement d'un interface de transports publics au nord de la gare CFF". Rapport destiné à la consultation disponible. Personne de contact: Antoine Benacloche, ingénieur communal adjoint, Travaux publics de la Ville de Neuchâtel.

Canton de Vaud: "Mise en valeur des gares principales vaudoises et de leur environnement proche". Personne de contact: Dominique Zanghi, Service de l'Aménagement du Territoire du Canton de Vaud, Lausanne.

## **Annexe A: Liste des participant(e)s**

Antoine Benacloche, Ingénieur communal adjoint, Travaux Publics, Ville de Neuchâtel

Pietro Cattaneo, Collaborateur scientifique, Office fédéral du développement territorial, Berne

Carole Chevalley, Responsable en marketing de produits en Suisse romande ("Madame Romandie"), Division Voyageurs, CFF

Hubert Dafflon, Administrateur de la Communauté Urbaine des Transports de l'Agglomération Fribourgeoise (CUTAF), Fribourg

Yves Delacrétaz, Ingénieur Transport et Planification, Office des transports et de la circulation, Canton de Genève

Jean-Luc Demierre, Collaborateur scientifique, EPFL – DGC – ITEP, Lausanne

Jean-François Deriaz, Responsable de la planification des installations de ventes, Division Voyageurs, CFF

Yves Ferrari, Collaborateur scientifique, EPFL – DA – IREC, Lausanne

Michael Flamm, Collaborateur scientifique, EPFL – DA – IREC, Lausanne

Jean-Michel Germanier, Responsable de la planification Région Ouest, La Poste Suisse / Car Postal

Eric Grasset, Directeur Planification et Installations, Transports Publics Genevois (TPG), Genève

Pierre Imhof, Collaborateur personnel du Chef du département des infrastructures, Canton de Vaud

Michel Jaques, Ingénieur Transports et Infrastructures, Département de l'Aménagement, de l'Équipement et du Logement, Canton de Genève

Christophe Jemelin, Collaborateur scientifique, EPFL – DA – IREC, Lausanne

Federico Molina, Chef du service de la planification, Transports publics de la région lausannoise (TL), Renens

Lilli Monteventi Weber, Collaboratrice scientifique, Communauté d'étude pour l'aménagement du territoire (CEAT), Lausanne

Henri-David Philippe, Collaborateur, Office cantonaux des transports, Cantons de Neuchâtel et du Jura

Christophe Pousaz, Responsable Planification et Développement, Transports publics du Littoral Neuchâtelois (TN), Neuchâtel

Ernst Reinhardt, Directeur du secteur carburants d'Énergie 2000, Ecoprocess, Zürich

Franck Rolland, Ingénieur, Service des transports, Canton de Vaud

Luigi Staehli, Ingénieur, Cellule d'Étude en Transport, Chemins de fer du Jura (CJ) et Transports Régionaux Neuchâtelois (TRN), La Chaux-de-Fonds

Rappel: Dans le cadre de l'atelier, les participants se sont exprimés de façon libre et indépendante de leurs institutions respectives. Par ailleurs, le contenu de cette note de synthèse représente l'opinion de l'auteur, qui ne coïncide pas nécessairement avec celle des participants.

## **Annexes B: Textes de présentations**

Les textes suivants ont été distribués lors de l'atelier :

- Les gares et les interfaces urbaines : quels usagers, quelles pratiques?, par Christophe Jemelin (Institut de recherche sur l'environnement construit, EPFL)
- MobilStation : Exigences, Standards, Organisation – Eléments d'un plan d'exploitation (version résumée), par Ernst Reinhardt (Energie 2000 / Secteurs Carburants, c/o ecoprocess, Zürich)



**Atelier « Information-Débat »  
Les gares et les grandes interfaces urbaines**

**Lausanne, le 22 novembre 2000**

**Les gares et les interfaces urbaines :  
Quels usagers, quelles pratiques ?**

**Christophe Jemelin  
Institut de recherche sur l'environnement construit (IREC),  
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (CH)**

- Résumé extrait du rapport A4 PNR 41 : « Entre rupture et activités : vivre les lieux du transport »
- Annexe de tableaux



## « Entre rupture et activités : vivre les lieux du transport »

### Un double questionnement :

#### **l'attractivité des interfaces et leur impact sur les pratiques modales**

L'utilisation des transports publics se heurte à deux types d'obstacles spécifiques liés aux interfaces, lieux où l'on passe d'un mode de transport à l'autre :

- L'astreinte à des lignes et des horaires est mal ressentie par la population, qui la compare à la continuité du déplacement offerte par l'automobile. Les lieux où s'opère l'attente d'un transport public sont dès lors les lieux d'expression privilégiés de cette contrainte, puisqu'ils ne sont eux-mêmes pas choisis.
- Les pratiques modales sont associées à des habitudes spatiales, et l'automobile, de par la maîtrise étendue de l'espace-temps qu'elle permet, multiplie les opportunités d'associer des activités à de la mobilité. Les transports publics permettent beaucoup moins ce type de chaînage, ce qui les rend peu attractifs car d'un usage peu flexible.

Ces deux types d'obstacles sont a fortiori plus importants pour les échanges entre systèmes de transport, tels que l'intermodalité entre l'automobile et les transports publics par exemple. Dans ce contexte, la **qualité de l'aménagement et la présence de services** dans les gares sont généralement considérés comme une manière d'accroître l'attrait des transports publics. Ce postulat implique cependant deux a priori qui méritent d'être soumis à examen : celui que la qualité de l'aménagement des gares a un impact sur leur attractivité et celui que les services associés aux gares permettent une appropriation du temps qui en modifie la qualité, passant d'un temps « vide » caractérisé par l'ennui à un temps ayant caractérisé par une activité.

Mais en plus de l'esthétique des espaces, de leur confort sensoriel, le passage dans une interface fait appel à des cadres sociaux de **perception du temps et de l'espace**. Par un processus d'attribution, des représentations sociales se construisent autour de ces lieux. On peut tout à fait imaginer que ce sont ces représentations, souvent stéréotypées, qui guident la perception sensorielle des gares. Si c'est le cas, ce n'est plus l'aménagement du lieu et son équipement qui sont à l'origine de son attrait, mais le « filtre » introduit par les représentations sociales entre la personne et le lieu. Il convient enfin d'étudier le lien entre ces représentations et la **position sociale** des personnes. Dans cette optique, la pratique des différents moyens de transport et la fréquentation des interfaces seraient le reflet d'un contrôle social d'accès basé sur la contrainte économique et/ou l'incitation symbolique qui exclut l'usage de certains moyens de transports (avion, train, voiture) par le prix ou la mise à disposition (comme la disposition d'un stationnement réservé ou d'une voiture de fonction).

De cette problématique ressort un **questionnement à deux niveaux**. Premièrement, quelle est l'importance de la qualité de l'interfaçage dans l'attractivité de l'usage combiné des moyens de transports ? Deuxièmement, pour **améliorer l'attractivité des interfaces**, faut-il agir sur ces lieux d'échanges :

- 1) en termes sensoriels ? (importance de la qualité urbanistique)
- 2) en termes d'équipements ? (importance de la qualité du temps passé dans le lieu et des opportunités qui se présentent durant ce temps)
- 3) en termes de coordination d'horaire des offres de transport ? (importance de la fonctionnalité : la minimisation du temps passé dans l'interface et non la qualité du lieu lui-même permettrait d'en améliorer l'image).

Dans la mesure où nous intégrons des dimensions relatives aux systèmes de valeurs, il est possible que l'attractivité des interfaces réponde à des déterminants différents suivant les contextes culturels. Pour intégrer ces aspects aux analyses, nous avons retenu une **approche comparative** entre des sites structurellement contrastés du point de vue du système des transports dans des agglomérations romandes (Genève, Lausanne) et alémaniques (Bâle et Berne).

**La recherche se déroule en trois parties.** Une première partie, descriptive, vise à déterminer qui pratique quelle intermodalité. Elle est basée sur une analyse secondaire du microrecensement transport de 1994. Une deuxième partie, qualitative, vise à confronter huit interfaces à leur appropriation et leur image. La dernière partie, quant à elle, vise à quantifier les différentes attitudes à l'égard des interfaces et finaliser le test des hypothèses de la problématique.

## **Première partie de la recherche :**

### **l'intermodalité intervient davantage au domicile que dans les interfaces**

L'analyse du microrecensement transport de 1994, basée sur les boucles de mobilité du domicile au domicile<sup>1</sup>, a permis de mettre en évidence **cinq types de comportements** (les personnes étant interrogées sur leurs déplacements de la veille) :

*Les ancrés (44.9% de l'échantillon).* Ces répondants se sont peu déplacés, ils n'ont réalisé qu'une seule boucle et se sont peu éloignés de leur domicile. Ils n'ont guère utilisés que les moyens de transports de proximité. Ces personnes sont surtout représentées dans les centres métropolitains et parmi les personnes à la formation la moins élevée ;

*Les automobilistes (9,6%).* Ils se caractérisent par leur usage monomodal de l'automobile. Ils ont parcouru beaucoup de kilomètres et une seule boucle de transport. Ils ne fréquentent pas l'espace public comme lieu d'échange. Ces répondants sont souvent de niveau de formation élevé ;

---

<sup>1</sup> On raisonne ici non plus en termes d'origine-destination, mais de boucles : par exemple la personne quitte son domicile pour le travail puis y revient, et elle ressort pour aller au cinéma (deux boucles de mobilité dans la journée). Ou alors, après le travail, elle effectue encore des achats dans un autre endroit, va au restaurant, puis rentre à la maison (une seule boucle).

*Les multimodaux (18,9%).* Les personnes composant ce type ont réalisé plusieurs boucles en combinant au cours de la journée les motifs de déplacements et les moyens de transports. Ils ne se sont guère éloignés de leur domicile et habitent généralement des centres urbains (métropolitains ou non) ;

*Les intermodaux (7,3%).* Les intermodaux, comme les répondants du type précédent, ont réalisé plusieurs boucles en combinant au cours de la journée les motifs de déplacements et les moyens de transports. Contrairement aux multimodaux, ils ont changé de moyens de transports en cours de boucles et parcourent quotidiennement des distances plus importantes. Ces personnes fréquentent souvent l'espace public comme lieu d'échange, ils ont généralement un niveau de formation élevé ;

*Les hyper-mobiles (19,2%).* Ce dernier type se caractérise par un usage monomodal des réseaux de transport (automobile ou transports publics) et la réalisation de boucles nombreuses au cours de la journée enquêtée. Les répondants de ce type habitent généralement en couronne périurbaine métropolitaine.

Ces cinq types montrent que la combinaison d'usage des systèmes de transport, et notamment **l'intermodalité**, est **associée à des espaces pratiqués spécifiques** : plus ou moins contigus et plus ou moins étendus. Ils renvoient à des cadres sociaux de perception de l'espace et du temps différents et – par extension – aux modes de vie. L'ensemble de l'analyse débouche sur **trois résultats centraux** :

- 1) Nous avons premièrement observé deux modes de succession des activités de la vie quotidienne. Le premier suppose le **retour au domicile** entre les différentes activités, ce retour faisant alors office de transition entre les sphères de la vie quotidienne. Le second se caractérise au contraire par **l'enchaînement des activités sans retour par le domicile**. Dans ce cas, le transport constitue la transition entre les sphères d'activités.

Compte tenu de l'allongement des distances parcourues par la population dans la vie quotidienne, et en particulier en ce qui concerne les déplacements pendulaires pour motif travail, il est probable que le mode de succession des activités impliquant le retour au domicile s'estompe progressivement au profit des enchaînements d'activités sans retour au domicile dans des espaces géographiquement beaucoup plus étendus et éclatés.

**Le rapport à l'espace-temps par enchaînement d'activités est fortement associé à l'utilisation exclusive de l'automobile.** D'après les données du microrecensement de 1994, 83% des personnes ayant ce type de comportement utilisent quotidiennement l'automobile, ce qui est nettement plus que la moyenne nationale d'utilisation de la voiture, qui n'est que de 56%.

- 2) Le deuxième résultat important est que **l'usage des systèmes de transport est très largement monomodal : le trois quart de la population n'utilise qu'un seul moyen de transport dans la journée**. De plus, lorsqu'il y a utilisation combinée de systèmes de transport, le passage de l'un à l'autre se fait beaucoup plus souvent au domicile qu'au cours d'une boucle de mobilité quotidienne. Ainsi, le domicile apparaît d'une certaine manière comme étant le principal interface de transport : c'est au domicile qu'on passe de l'automobile aux transports publics, du vélo à la voiture, etc..

Notons cependant que **l'intermodalité semble être préférée à des usages monomodaux** par certains répondants de position sociale élevée. Reste à découvrir pour quelles raisons : est-ce pour le gain de temps procuré par rapport à la solution monomodale ? pour les opportunités de combiner des activités dans des interfaces ? est-ce lié à la possibilité d'utiliser son temps dans le train ?

- 3) Le troisième point à relever est que la fréquentation de l'espace public comme lieu d'échange est fortement associé à l'utilisation des transports publics. Il s'agit en particulier d'échanges internes au système des transports publics, soit entre transports urbains, soit d'échanges entre réseau urbain et régional (bus-train, bus-car), soit d'échanges entre réseau urbain et réseau interurbain, soit encore entre lignes de chemins de fer.

## Deuxième partie : la perception des interfaces dépend autant des caractéristiques d'équipement que des caractéristiques sociales de leurs utilisateurs

La deuxième phase de la recherche a consisté à étudier de manière détaillée **huit sites** dans les agglomérations mentionnées : Genève Moillesulaz (terminus du tram 12), Genève Cornavin, Renens (VD), Lausanne Flon – St-François, Bern Hbf, Zollikofen, Basel Hbf et Dornach-Arlesheim. Suite à une description complète de la configuration des lieux et des équipements et services à disposition dans ces interfaces, des enquêtes par questionnaires (600 au total) ont été menées auprès des personnes pratiquant l'intermodalité – en excluant donc les usagers se rendant à la gare à pied. L'analyse des résultats a permis de constater que les attentes diffèrent en fonction du type de déplacement :

- Pour les **mobilités de la vie quotidienne**, nous avons constaté une sensibilité des utilisateurs à la conception du lieu, que ce soit en termes de « tortuosité » des cheminements, en termes esthétiques ou fonctionnels. **Nombreux sont ceux qui recherchent encore davantage de rapidité de passage d'un mode à l'autre, même lorsque les cheminements sont déjà rapides** (moins de deux minutes de marche). Lorsque les personnes interrogées vivent un temps d'attente pour des échanges intra-urbains, deux comportements ont été clairement identifiés : *actif* et *passif*. La passivité est associée à une image négative du lieu, tandis que l'activité tend à la positiver. La prégnance de ces deux comportements est liée au site. En particulier, le respect des horaires de transport et la présence de cafés-restaurants favorise une attente active.
- Pour les **voyages**, soit des mobilités généralement de plus longues distances et plus occasionnelles, les personnes interrogées se sont montrées moins sensibles à la conception du lieu. Pour ce type d'échanges, la rapidité de passage d'un mode à l'autre n'est pas non plus un critère déterminant de l'attractivité perçue d'une interface. Par contre, les équipements de la gare sont ressortis comme très importants pour son image en général et la qualité du temps qui y est passé en particulier. Nous avons observé que l'appropriation des équipements n'est que peu fonction du contexte, mais renvoie à des aptitudes : dans une situation similaire, **certains s'approprient les services de la gares et utilisent leur temps tandis que d'autres attendent passivement et déclarent s'ennuyer**.

Les 600 questionnaires courts ont été complétés par des entretiens qualitatifs longs (1 - 2 h) avec des utilisateurs de ces mêmes interfaces, permettant de mieux appréhender la place et le rôle de l'interface dans la mobilité de ces personnes. **Trois modes de programmation** des activités de la vie quotidienne sont ainsi apparus au cours des entretiens qualitatifs. Ils semblent associés à des appropriations spécifiques des gares-interfaces :

- **La pré-programmation** : il s'agit d'une programmation de la mobilité qui s'imbrique avec des activités déployées en cours de route. Le déroulement de ces activités dans le temps et dans l'espace est **prédéfini** de manière très précise. Cette manière de procéder suppose une **très bonne connaissance de l'offre** de transport public (notamment la possession d'horaires) et des possibilités offertes par les interfaces en termes d'équipements ; elle suppose aussi une maîtrise du temps assez poussée.
- **La succession passive** : à l'inverse des premiers, d'autres répondants vivent leur déplacement comme une simple transition entre deux activités. Dans ce cas, le passage dans une interface est passif et non programmé. Cette non-programmation, au niveau des horaires de transport public notamment, a souvent pour corollaire de générer des attentes importantes. Ce type de comportement semble associé à un sentiment de « captivité » des transports collectifs. Dans ce cas de figure, **les**

**usagers n'ont pas choisi** le transport public, ni le fait de devoir transborder en cours de route, ni enfin le lieu où se produit ce transbordement. Le passage dans une interface est alors décrit comme un temps mort ennuyeux. Les équipements et services disponibles dans les interfaces sont vécus comme une sorte de décor et l'appropriation de ce lieu de transition, pour les raisons décrites ci-dessous, semble sortir du champ des possibles.

- **L'ouverture aux opportunités** : contrairement au premier type, qui se caractérise par une programmation a prioriste, minutée et rigide, la réalisation d'un programme d'activités s'accompagne ici de **créativité**. Ces répondants, qui parcourent généralement de grandes boucles, décrivent leur mobilité de façon très réactive : par rapport à des contraintes nouvelles et des envies, ils sont très flexibles et combinent volontiers les activités et les moyens de transport au cours d'un déplacement si des occasions se présentent. Les équipements situés à proximité des interfaces jouent un rôle important : leur découverte peut entraîner une appropriation qui modifie l'intention de départ, ils fonctionnent comme des stimulés. La bonne connaissance de l'offre de transports publics, l'assurance par exemple de la continuité spatio-temporelle du service, est nécessaire comme pour les personnes caractérisées par leur pré-programmation, par contre il n'est pas indispensable de disposer d'information sur les équipements dans les interfaces, leur appropriation pouvant se faire de façon spontanée.

Au terme de cette analyse qualitative de gares-interfaces, nous débouchons sur le constat général que dans certains cas, le passage par une interface est vécu comme une opportunité positive et non comme un temps mort. Cependant, ce vécu positif ou négatif dépend non seulement des caractéristiques du lieu, mais aussi des aptitudes de la personne à se l'approprier. **L'amélioration urbanistique et ergonomique des gares n'est donc pas suffisante pour rendre leur fréquentation plus attractive. L'attractivité d'une gare-interface pour un utilisateur dépend aussi de la manière dont la mobilité est intégrée aux programmes d'activités de la personne considérée.**

### **Troisième partie : Une enquête quantitative confirmatoire**

La dernière phase de recherche est essentiellement consacrée à l'articulation des principaux résultats brièvement évoqués plus haut. Ceux-ci renvoient en effet à des investigations menées sur des sources spécifiques qu'il n'est pas possible de mettre en relation, ne serait-ce qu'à cause de leur nature très différente (**microrecensement transport** et **enquêtes qualitatives**).

Nous avons donc retenu une approche comparative entre des quartiers différenciés du point de vue de la forme urbaine et de la qualité de l'offre de transports publics, en construisant cette fois un **questionnaire quantitatif**, par le biais d'un sondage téléphonique représentatif de la population (1600 interviews de 15 minutes). Cette méthodologie permet de mettre en évidence l'impact des accessibilités sur la programmation des activités, l'appropriation des gares-interfaces et les pratiques modales de la mobilité quotidienne.

**Nous avons choisi de comparer quatre quartiers dans deux agglomérations, Berne et Genève.** La première est une agglomération où la couverture spatio-temporelle de l'offre de transports publics est complète. Quant à l'agglomération genevoise, la couverture dans le temps et l'espace de l'offre de transports publics n'est que partielle, en raison de l'articulation de l'urbanisation aux infrastructures routières et du contexte transfrontalier. Dans chaque agglomération, deux quartiers ont été sélectionnés : un dans un tissu urbain central dense, l'autre dans un quartier suburbain ayant connu une forte

croissance de l'urbanisation ces trente dernières années et qui se trouve situé en frange de l'urbanisation contiguë. C'est ainsi que nous avons retenu à Berne le quartier de Mattenhof et la commune de Zollikofen, à Genève le quartier de Plainpalais et la commune de Thônex.

L'analyse des résultats illustre le rôle du contexte :

- **Les pratiques monomodales se différencient suivant le type de tissu urbain** (davantage de personnes ayant tous les jours une voiture à disposition dans les types suburbains, deux fois plus d'utilisation de l'automobile comme conducteur tous les jours, moins de ménages sans voitures), par contre les personnes multimodales – utilisant différents moyens de transport durant la semaine – se trouvent à part égale dans les deux types de tissus, avec une proportion un peu plus élevée dans l'agglomération bernoise.
- **Les représentations sociales** des modes de transport sont de manière générale **positives pour l'automobile** dans les secteurs suburbains, quelle que soit son utilisation, alors que dans les secteurs urbains centraux, c'est la pratique qui semble déterminante : les utilisateurs irréguliers en ont une image plus négative. De même pour les transports publics, leur utilisation irrégulière révèle des **représentations négatives, quel que soit le contexte**.

Concernant les **attentes à l'égard des gares-interfaces**, nous nous sommes intéressés à l'importance respective de trois aspects : la fonctionnalité (la qualité des correspondances entre moyens de transport et la qualité des cheminements à l'intérieur de l'interface), la sensorialité (l'ambiance dans la gare et l'esthétique architecturale) et les services (les commerces et services qui équipent la gare).

Il ressort de cette analyse que **ce sont très clairement les aspects liés à la fonctionnalité des lieux qui ressortent comme prioritaires**, suivis des équipements commerciaux et de services. Les aspects sensoriels relatifs aux ambiances et à l'esthétique architecturale ressortent en revanche en dernier. Cette hiérarchie de critères se retrouve dans tous les quartiers étudiés.

Tableau 1 Part des répondants estimant très importants les critères suivants [plusieurs réponses possibles : total supérieur à 100%] :

	Genève		Berne	
	Plainpalais	Thônex	Mattenhof	Zollikofen
<b>Qualité des correspondances</b>	63%	64%	63%	71%
<b>Qualité des cheminements</b>	50%	47%	39%	46%
<b>Commerces et services</b>	29%	33%	36%	34%
<b>Ambiance dans la gare</b>	27%	26%	33%	35%
<b>Esthétique architecturale</b>	19%	14%	27%	26%

## Une typologie pour nouer la gerbe

Pour mettre en évidence les liens entre la multimodalité, les attentes à l'égard des interfaces, les boucles de mobilité quotidienne et les modes de programmation des activités de la vie quotidienne, nous avons réalisé une typologie. Contrairement à celle qui finalisait l'analyse du microrecensement, la présente typologie renvoie aux **habitudes** et non au **comportement de mobilité un jour donné**. A ce titre, elle lui est complémentaire. Avec celle-ci, il devient possible d'évaluer de façon concomitante les relations entre les facteurs relevant de la perception et ceux relevant de la structure, car elle permet à la fois d'établir un lien entre les formes de mobilité et la composition sociale, mais aussi dans le même temps entre le contexte et les formes de mobilité.

- *les automobilistes enchaînant leur activités*. Utilisant surtout l'automobile, réalisant peu de boucles, sans forcément parcourir beaucoup de kilomètres, ils sont généralement de statut socioprofessionnels élevés et habitent surtout dans les deux quartiers suburbains étudiés. Ces répondants **attendent des gares qu'elles offrent des services commerciaux**.
- *les automobilistes programmant au cas par cas*. Ils ont des programmes d'activités très complexes. Liés à des statuts socioprofessionnels élevés dans les deux quartiers de villes-centres et à la présence d'enfants dans le ménage dans les sites suburbains, on les rencontre dans les quatre quartiers dans les proportions à peu près équivalentes. Ils ont un **niveau d'exigence très élevé envers les gares-interfaces** dont ils attendent fonctionnalité, services et ambiance agréable.
- *les multimodaux enchaînant leurs activités*. Réalisant peu de boucles, mais parcourant beaucoup de kilomètres, ces répondants ont des profils sociaux et familiaux assez diversifiés, on les rencontre dans les quatre sites étudiés dans les proportions équivalentes. Ils attendent d'une gare-interface la **facilité de passage entre deux moyens de transport**.
- *les multimodaux programmant au cas par cas*. Utilisant de façon très régulière l'automobile et les transports publics, ils ont des profils sociaux et familiaux peu marqués. Ils attendent des gares interfaces qu'elles soient avant tout un **espace fonctionnel** permettant le passage rapide d'un moyen de transport à l'autre.
- *les pré-programmateurs usagers des transports publics*. Ils ont des programmes d'activités très complexes. Ces personnes vivent davantage dans les quartiers urbains centraux. Elles sont souvent seules ou en couples à Genève, et ont un profil familial beaucoup moins marqué à Berne où elles sont en revanche beaucoup plus nombreuses. Elles attendent des gares-interface d'être un espace fonctionnel qui permette un **échange facile** entre moyens de transport dans une **ambiance agréable**.
- *les usagers des transports publics ouverts aux opportunités*. Ils utilisent les transports publics plutôt par choix, et ont des programmes d'activités très complexes. Résidant surtout dans les villes-centres, ils ont des statuts socioprofessionnels bas dans l'agglomération genevoise. Ils sont en revanche socialement peu marqués dans l'agglomération bernoise où on les rencontre plus fréquemment. Ces répondants attendent des gares-interfaces qu'elles offrent des **fonctionnalités et des services développés**.

Tableau 2 Distribution de la typologie selon les quartiers enquêtés

	Genève		Berne	
	Plainpalais	Thônex	Mattenhof	Zollikofen
<b>automobilistes enchaînant</b>	14%	22%	7%	18%
<b>automobilistes cas par cas</b>	6%	6%	3%	7%
<b>multimodaux enchaînant</b>	24%	25%	21%	23%
<b>multimodaux cas par cas</b>	33%	35%	22%	27%
<b>pré-programmés TC</b>	5%	2%	17%	8%
<b>TC ouverts aux opportunités</b>	18%	5%	30%	17%

Par rapport aux différentes observations déjà réalisées, cette typologie illustre plusieurs constats :

- L'utilisation de l'automobile dans la mobilité quotidienne est associée à des modes de programmation au cas par cas et aux exigences les plus élevées au niveau de la qualité et de l'équipement des gares-interfaces.
- La préprogrammation des activités est liée à l'usage des transports publics, tout comme l'ouverture aux opportunités.
- Dans tous les types, les attentes à l'égard des gares-interfaces impliquent la fonctionnalité. Les personnes utilisant l'automobile et les transports publics n'attendent généralement que de la fonctionnalité dans les gares-interfaces.
- Le contexte favorise certains comportements : les automobilistes enchaînants sont davantage présents dans les quartiers suburbains, c'est-à-dire dans des quartiers où l'insertion sociale se développe dans des espaces géographiquement plus étendus et aux accessibilités orientées sur l'automobile ; les « TC ouverts aux opportunités » sont davantage présents dans les deux quartiers de ville-centre où la proximité accessible à pied est riche et où l'offre de transports publics offre une couverture spatio-temporelle complète.

## Conclusion : les interfaces vécues comme une rupture ne sont pas une fatalité

Les analyses menées dans cette étude permettent de conclure que **dans certains cas, le passage dans une gare interface peut être un atout** susceptible de contribuer à rendre l'usage des transports publics plus attrayants. De rupture de continuité dans un déplacement, l'échange entre moyens de transport peut se muer en **opportunité de réaliser des micro-activités** et ainsi de gagner du temps ou d'optimiser ses trajets. Il faut cependant se garder d'en déduire que c'est uniquement par la qualité des équipements que l'on peut optimiser l'attractivité des gares-interfaces, car ce vécu ne renvoie pas seulement aux lieux, il est aussi fonction des caractéristiques de la personne qui fréquente le lieu et de celles de l'offre de transport qui la dessert. L'optimisation des qualités urbanistiques et des équipements des gares-interfaces est de facto une condition nécessaire mais pas suffisante pour rendre l'intermodalité attractive. En particulier, il faut souligner que le vécu positif ou négatif du passage dans une interface est largement lié à :

- la capacité à s'approprier ce lieu, capacité elle-même liée à la situation des usagers, à leur position sociale et leur façon de programmer leur mobilité ;



- la qualité de l'offre de transport qui la dessert, notamment en ce qui concerne le respect des horaires de transports publics, la synchronisation des correspondances (les horaires des différentes lignes de transports publics sont-ils coordonnés), et les fréquences de passage.
- l'ambiance, l'atmosphère des lieux : est-il agréable de lire à cet endroit, les petits pains de la boulangerie de la gare sont-ils appétissants, est-ce que l'on se sent en sécurité ?

Actuellement, dans la mesure où les territoires des bassins de vie s'articulent largement autour de l'usage de l'automobile, les potentiels de micro-activités réalisables par un automobiliste en cours de déplacement se multiplient : les shops de station-service, les drive-in et autres équipements d'entrée de ville (supermarchés, distributeurs d'argent, cafés et kiosques). Pour les piétons et les usagers des transports en commun, ces mêmes potentiels ont plutôt tendance à se réduire dans la mesure où le tissu commercial de proximité (petits commerces, kiosques, cafés, etc.) tend à disparaître dans de nombreux quartiers. Dans ce contexte, favoriser la combinaison d'usage des moyens de transport dans la vie quotidienne renvoie non seulement à l'acquisition d'une « culture de la mobilité » spécifique, mais aussi au redéveloppement de ces services dans les interfaces, permettant d'offrir les mêmes opportunités dont disposent les automobilistes.

## Recommandations

Les résultats démontrent que **le vécu de l'interfaçage joue un rôle important dans l'attractivité des transports en commun**. C'est de cette conclusion que nous repartons pour formuler des recommandations en vue de favoriser l'utilisation combinée des moyens de transport dans le cadre de la mobilité quotidienne. Trois aspects ressortent, au vu de notre recherche, comme étant importants :

- **Prévoir les ruptures de charges uniquement dans de véritables interfaces** conçues comme telles et non dans des no man's land sans présence humaine, comme c'est souvent le cas lors d'échanges entre lignes de bus en franges d'agglomération. Concrètement, cela implique de développer une politique de construction d'interfaces et de restructurer les réseaux de bus de façon à limiter les terminus hors interfaces.
- **Soigner l'ergonomie de l'attente, l'information en temps réel, le sentiment de sécurité et les nouveaux services** dans les interfaces. Pouvoir développer des activités dans un lieu d'attente suppose des conditions de confort minimum, que ce soit au niveau des possibilités de s'asseoir, de la luminosité, du niveau sonore ou de la température ambiante. De même, pouvoir s'appropriier les services d'une gare-interface implique de disposer d'informations précises et fiables sur les horaires de passages des différents moyens de transports publics, en particulier lors de perturbations. Enfin, un lieu perçu comme non sûr est par définition inappropriable, car il donne envie de s'échapper le plus vite possible. Le **développement de nouveaux services** (par exemple des crèches dans certaines gares, comme vient de l'introduire la compagnie ferroviaire Connex en Angleterre) permettrait également d'offrir des alternatives à l'utilisation nécessaire de la voiture durant toute la journée pour un seul trajet (accompagnement d'enfant dans ce cas).
- **Développer au maximum des cheminements directs et visibles** entre les différents pôles d'une interface. Cette recommandation vise à faciliter la lisibilité des cheminements – permettant par ailleurs d'alléger la signalétique – et la maîtrise des temps de parcours dans les interfaces pour en favoriser l'appropriation. Dans certains des sites étudiés (par exemple Renens et Dornach), l'ajout de passerelles améliorerait grandement le caractère direct de plusieurs cheminements, tout en supprimant le sentiment de frustration à voir le tramway à 15 mètres à vol d'oiseau, mais à devoir

effectuer plusieurs centaines de mètres de détour par un passage souterrain. Il n'est pas impossible d'ailleurs que cette situation tende parfois à provoquer des comportements dangereux (franchissement des voies par exemple).

Pour permettre une programmation des activités souples, au cas par cas, deux éléments ressortent de cette étude comme étant importants :

- **Développer un système de transports publics permettant des appropriations multiples** et non prédéfinies. Pour ce faire, nous préconisons de **développer des standards d'offres unifiés** définissant des « règles du jeu » identiques partout. De ce fait, il serait possible de mémoriser quelques éléments permettant de s'approprier tout le système de transport, et donc de programmer ses déplacements au cas par cas. Une telle recommandation concerne naturellement l'offre de transports publics, dont les fréquences de passage et l'amplitude de l'exploitation devraient être unifiées (par catégorie d'offre naturellement) et calibrées pour tous les types de mobilité quotidienne et pas uniquement les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Elle concerne également **l'équipement des gares-interfaces, qui pourrait lui aussi être unifié (par catégorie de gare), voire labellisé**, de façon à pouvoir être connu à l'avance sans avoir été préalablement fréquenté. Elle concerne enfin la tarification. Si cette recommandation est déjà largement effective en Suisse au niveau du réseau ferroviaire, elle ne demande qu'à être étendue à l'ensemble des services de transports publics, urbains notamment.
- **Articuler l'urbanisation aux infrastructures de transports publics** de façon à couvrir l'espace-temps des bassins de mobilité quotidienne par l'offre de transports collectifs. Permettre une programmation souple des activités en misant sur l'utilisation des transports publics implique que les principaux pôles d'activités soient facilement accessibles par ce système de transport. Cet aspect renvoie à l'**aménagement du territoire**. Concrètement, il s'agit d'articuler le développement urbain autour des points nodaux des réseaux de transports en commun. Cette recommandation est de fait prodiguée depuis plusieurs décennies dans les cercles de spécialistes et n'est pourtant souvent pas appliquée, faute d'une volonté politique suffisante. Cette recommandation est d'autant plus importante que les répondants qui utilisent habituellement plusieurs moyens de transports pour se déplacer dans leur vie quotidienne utilisent leur domicile comme interface : comment passer de l'automobile au transports publics à son domicile si le quartier n'en est pas correctement équipé ?

Tableau A Caractéristiques de la population enquêtée en matière de transports

	Genève		Berne	
	Plainpalais	Thônex	Mattenhof	Zollikofen
<b>ménages sans voiture</b>	36%	9%	44%	20%
<b>dispose tous les jours d'une automobile</b>	30%	54%	37%	56%
<b>travaille à plus de 10 km de son domicile</b>	9%	22%	29%	42%
<b>stationnement réservé au lieu de travail</b>	26%	52%	26%	33%
<b>disposition d'un ou plusieurs abonnements transport public</b>	50%	37%	79%	69%
<b>trajet domicile – lieu de travail direct en transports publics</b>	36%	48%	56%	60%

Tableau B Habitudes modales de la population enquêtée

	Genève		Berne	
	Plainpalais	Thônex	Mattenhof	Zollikofen
<b>exclusifs automobile</b>	10%	27%	5%	14%
<b>exclusifs transports publics</b>	43%	22%	48%	28%
<b>automobilistes réguliers</b>	38%	65%	31%	58%
<b>transports publics réguliers</b>	66%	44%	81%	57%
<b>multimodaux</b>	30%	31%	35%	38%

- *automobilistes réguliers*: personnes qui utilisent l'automobile 3 fois par semaine au minimum ;
- *transports publics réguliers*: personnes qui utilisent les transports publics 3 fois par semaine au minimum ;
- *multimodaux* : personnes qui utilisent au moins une fois par semaine l'automobile et les transports publics ;

Tableau C *Indice des modes de programmation des activités*

	Genève		Berne	
	Plainpalais	Thônex	Mattenhof	Zollikofen
<b>succession passive</b>	4%	5%	1%	3%
<b>pré-programmation</b>	6%	4%	25%	14%
<b>ouverture aux opportunités</b>	44%	50%	37%	49%
<b>dépend des cas</b>	46%	42%	37%	34%

(voir résumé pour le descriptif des trois types)

Tableau D *Quels sont les aspects les plus pénibles lors de l'utilisation des transports publics ? (chaque personne interrogée pouvait citer deux aspects)*

	Genève		Berne	
	Plainpalais	Thônex	Mattenhof	Zollikofen
<b>Les possibles retards</b>	47%	48%	38%	51%
<b>L'attente à l'arrêt</b>	51%	37%	49%	42%
<b>Le changement de ligne</b>	26%	29%	34%	38%
<b>La lenteur</b>	28%	32%	23%	18%
<b>Le fait de voyager avec d'autres personnes</b>	10%	14%	10%	11%
<b>Ne sait pas</b>	9%	10%	10%	11%

Tableau E *Part des répondants estimant très importants les critères suivants pour juger une gare :*

	Genève		Berne	
	Plainpalais	Thônex	Mattenhof	Zollikofen
<b>Qualité des correspondances</b>	63%	64%	63%	71%
<b>Qualité des cheminements</b>	50%	47%	39%	46%
<b>Commerces et services</b>	29%	33%	36%	34%
<b>Ambiance dans la gare</b>	27%	26%	33%	35%
<b>Esthétique architecturale</b>	19%	14%	27%	26%

Tableau F Comment les utilisateurs réguliers des transports publics (au moins 3 fois par semaine) et irréguliers jugent-ils la **qualité des correspondances** entre les moyens de transport (organisation des correspondances, nombre de trains/trams7bus/) pour évaluer une gare ?

	Utilisateurs TP réguliers	Utilisateurs TP irréguliers
<b>très importante</b>	65%	65%
<b>plutôt importante</b>	29%	29%
<b>plutôt pas importante</b>	3%	3%
<b>pas du tout importante</b>	0%	1%

Tableau G Comment les utilisateurs réguliers des transports publics (au moins 3 fois par semaine) et irréguliers jugent-ils la **qualité et la facilité du cheminement dans la gare**(couloirs, escalators, ...) pour évaluer une gare ?

	Utilisateurs TP réguliers	Utilisateurs TP irréguliers
<b>très importante</b>	43%	49%
<b>plutôt importante</b>	43%	39%
<b>plutôt pas importante</b>	11%	9%
<b>pas du tout importante</b>	2%	2%

Tableau H Comment les utilisateurs réguliers des transports publics (au moins 3 fois par semaine) et irréguliers jugent-ils **le fait de pouvoir disposer de services annexes** (par exemple des commerces) pour évaluer une gare ?

	Utilisateurs TP réguliers	Utilisateurs TP irréguliers
<b>très importante</b>	32%	34%
<b>plutôt importante</b>	42%	34%
<b>plutôt pas importante</b>	20%	22%
<b>pas du tout importante</b>	5%	9%

Tableau I Quels sont les services jugés indispensables dans une grande gare (Berne ou Genève) par les utilisateurs réguliers des transports publics (au moins 3 fois par semaine) et irréguliers ?

	Utilisateurs TP réguliers	Utilisateurs TP irréguliers
<b>Postomat</b>	65%	63%
<b>Bancomat</b>	79%	82%
<b>Boulangerie</b>	68%	64%
<b>Kiosque</b>	90%	90%
<b>Fleuriste</b>	43%	42%
<b>Café / buffet</b>	81%	83%
<b>Epicerie (type Aperto)</b>	44%	40%
<b>Supermarché (Coop/Migros)</b>	44%	32%

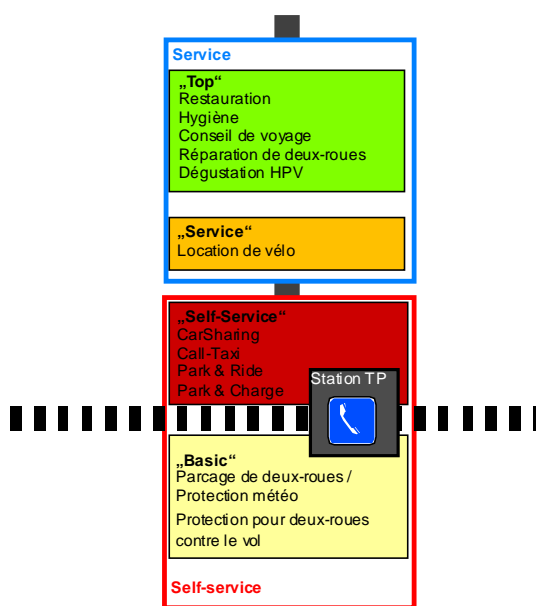
# MobilStation

## Exigences Standards Organisation

Eléments d'un plan d'exploitation

Version résumée

### MobilStation à une station TP



„Top“ se base sur „Service“  
„Service“ se base sur „Self-service“  
„Self-Service“ se base sur „Basic“  
„Basic“ est la prestation de base

Rapport Phase 1

Ernst Reinhardt

Groupe de travail

Fondation La Suisse à vélo; Anrig Peter  
Mobility CarSharing Suisse; Lütolf Thomas  
Trafic régional CFF; Isler Patrick  
Communauté d'intérêts cyclistes; Wälti Martin  
Velobüro; Leupi Daniel  
SVK-CORAC, Frans De Baan  
VBZ, Jürg Rügger  
ATE; Tschopp Jürg  
BFE; Pulfer Martin  
Info VEL; Piffaretti Marco  
Lars Längauer Concepts; Längauer Lars  
Solutions by BR AG; Rutz Bernhard

**Rien ne peut découler d'une  
idée, si l'on n'agit pas.**

Goethe

Zurich, le 7 février 2001

## Sommaire

<b>1</b>	<b>Recommandations et Résumé</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Bases et objectifs du projet</b>	<b>4</b>
2.1	Objectifs du projet MobilStation	4
2.2	Opportunités pour une mobilité combinée durable	5
2.3	Définition „MobilStation“	6
2.4	Exigences minimales requises dans les MobilStations	7
2.5	Informations de voyage - Réservation - Sécurité	7
2.6	Exigences pour des véhicules économiques du point de vue énergétique (Véhicules éco-efficients)	8
<b>3</b>	<b>Réseau</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Organisation</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Rentabilité</b>	<b>9</b>

## 1 Recommandations et résumé

Une « MobilStation » est un centre logistique de mobilité situé à des stations des transports publics. Grâce à une conception et une communication attractives du réseau d'itinéraires et des possibilités de correspondances, MobilStation promeut durablement la mobilité combinée.

Le but premier du projet MobilStation est la promotion des transports publics, resp. des modes de transport écomobiles (Transports publics – CarSharing – Transports sur demande – Trafic lent (vélo, autres deux-roues, piétons)). **L'objectif est d'augmenter le pourcentage de mobilité combinée durable d'au moins 5% en 5 ans.**

Le système MobilStation est construit de manière modulable (les dénominations sont des intitulés de travail provisoires):

1. MobilStations en self-service: type Basic et type Self-service
2. MobilStations avec un service: type Service et type Top.

Les exigences et les prestations de base sont définies. Le système doit être compatible avec les cartes à puces EasyRide et Mobility pour les réservations, l'identification électronique, l'accessibilité (et le paiement) à des consignes et autres locaux protégés, ainsi qu'avec SuisseMobil.

La définition du réseau national est encore en cours et doit concorder en premier lieu avec les stratégies de développement des CFF, de Mobility CarSharing Suisse et de SuisseMobil / La Suisse à vélo. Les intérêts des exploitations de transports publics urbains doivent être intégrés.

Le groupe de travail recommande pour la suite du projet de s'intéresser immédiatement aux points suivants:

1. Organisation d'une instance faîtière nationale avec les leaders du marché
2. Organisation d'une marque nationale
3. Définition du réseau national
4. Design et exploitation de stations pilotes en tant que marché test
5. Calcul de rentabilité
6. Définition d'un programme de développement.

Dans cette perspective, MobilStation peut être un projet clé pour la promotion de la mobilité combinée par le programme Energie 2000, resp. par son successeur SuisseEnergie.

Energie 2000 met ses services à disposition pour le développement du projet.



## 2 Bases et objectifs du projet

### 2.1 Objectifs du projet MobilStation

Le but premier du projet MobilStation est la promotion des transports publics, resp. des modes de transport écomobiles (Transports publics – CarSharing – Transports sur demande – Trafic lent (vélo, autres deux-roues, piétons)). Grâce à une conception et une communication attractives du réseau d'itinéraires et des possibilités de correspondances, MobilStation promeut durablement la mobilité combinée. **L'objectif est d'augmenter le pourcentage de mobilité combinée durable d'au moins 5% en 5 ans**<sup>1</sup>. Ceci correspond à:

- Env. 800 km/ habitant.an<sup>2</sup> de mobilité plus respectueuse de l'environnement;
- Env. 26% des km-personnes sont effectués avec des modes de transport écomobiles (aujourd'hui: 21%).

MobilStation relie **24 heures sur 24** les différentes formes de mobilité du trafic lent avec les transports publics et individuels, le tout avec des avantages pour le client nettement supérieurs à ceux d'aujourd'hui.

Les nouveaux **véhicules économiques du point de vue énergétique et adaptés à un usage commun** (ci-après: véhicules éco-efficients) et les nouveaux systèmes d'exploitation de tels véhicules doivent être amplement intégrés.

A chaque MobilStation, des informations de voyage concernant l'offre de prestations de mobilité combinée ainsi que les événements nationaux, régionaux ou locaux doivent être facilement accessibles.

MobilStation est **facilement identifiable** et **guide les usagers au sein du système de mobilité combinée** ainsi que dans l'environnement immédiat des stations de transports publics.

Le réseau MobilStation améliore avant tout les trajets professionnels et de loisirs de tous ceux qui combinent différents moyens de transport (dans le cadre d'un déplacement). **Aucune connaissance préalable n'est requise de la part des usagers**. Le système est simple, pour les clients fidèles ou occasionnels, comme pour les touristes.

MobilStation, un **système national** et un réseau avec des **standards homogènes**, doit être exploité avec un Pay-back moyen de (5) ans (financement des coûts non amortissables par des apports publics et/ou des sponsors). Les conditions de financement ne doivent pas être plus exigeantes que celles nécessaires aux infrastructures routières.

---

<sup>1</sup> Energie 2000 / Hüsler W., Marketingstrategie Veloverkehr, 1996. Une promotion systématique du vélo a un potentiel de 6% (réduction des Km-personnes motorisés).

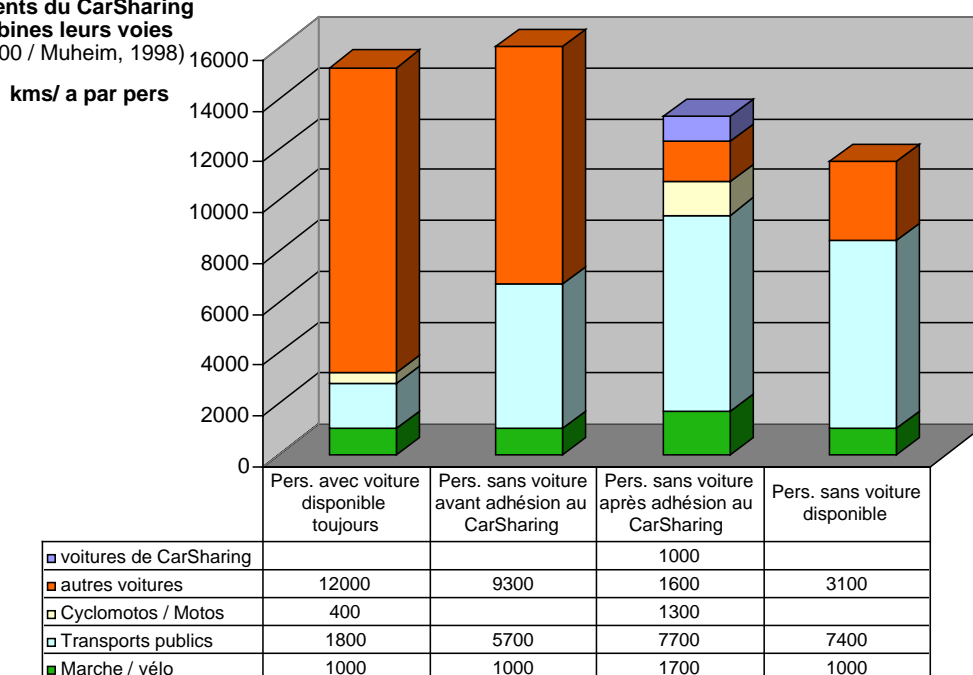
<sup>2</sup> Source: GVF-Bericht 1, 1998

## 2.2 Opportunités pour une mobilité combinée durable

Les opportunités qu'offre le concept de mobilité combinée pour promouvoir une mobilité durable sont aujourd'hui largement documentées. A cet endroit, on se contentera donc de rappeler les principaux constats :

Le CarSharing favorise des comportements à automobilité réduite. Mieux : il représente un instrument de report modal de l'automobile vers les transports publics. Comme le montre le graphique ci-dessous, les personnes qui, avant de faire appel au CarSharing, possédaient une automobile modifient considérablement leur comportement de mobilité, privilégiant dès lors l'usage des transports publics et des autres modes de transport écomobiles<sup>3</sup>.

**Les clients du CarSharing  
combines leurs voies**  
(E2000 / Muheim, 1998)



Dans les zones urbaines, il existe d'importants potentiels d'augmentation de la part des déplacements à pieds et à vélo dans le trafic. Une recherche récente évalue un potentiel de croissance de 20% pour les déplacements à pieds et de 50% pour les déplacements à vélo (pour autant que des mesures importantes soient mises en place en faveur de ces modes de déplacement)<sup>4</sup>.

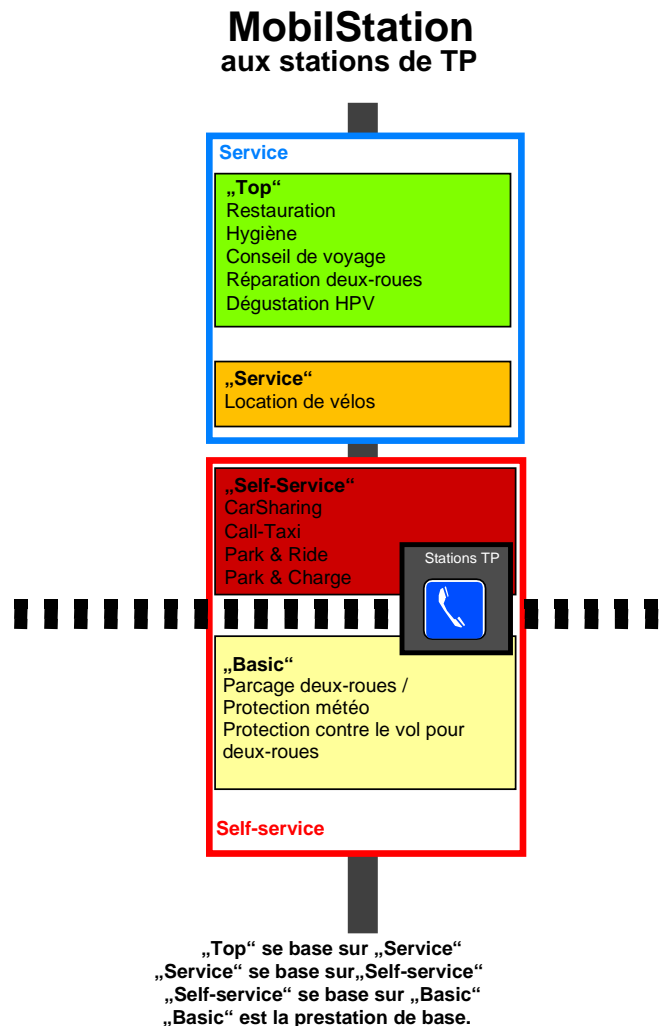
<sup>3</sup> Voir par exemple M. Flamm & al. (2000): "Gestion de la mobilité et prestations intégrées de mobilité en Suisse romande", Dossier du Programme National de Recherche "Transport et Environnement".

<sup>4</sup> Réseau Piétons-Vélos (Ed.)(1999): "L'avenir appartient aux déplacements à pieds et à vélo".

## 2.3 Définition „MobilStation“

Une « MobilStation » est un centre logistique de mobilité situé à des stations des transports publics<sup>5</sup>. Grâce à une bonne organisation et un guidage efficace des usagers, les itinéraires individuels et les possibilités de correspondances entre moyens de transports sont considérablement améliorés. Le but est la promotion d'une mobilité durable et d'avenir, avec comme prestations centrales les transports publics, le CarSharing et le vélo. Un système d'assurance-qualité standardisé dans le cadre de la marque « MobilStation » **assure une identification immédiate** et une **haute qualité d'exploitation** au sein du marché suisse des prestations de transport.

Le schéma suivant présente l'organisation modulaire du projet et les prestations typiques à chaque niveau de modularité. On distingue en premier lieu les MobilStations en **self-service** et celles avec **service**.



<sup>5</sup> D'une manière générale, toutes les interfaces traversées dans le cadre d'une chaîne de déplacements: gares, arrêts des transports publics urbains, centres commerciaux, universités, etc.

## 2.4 Exigences minimales requises dans les MobilStations

Le tableau ci-dessous définit les **exigences minimales standardisées** qui doivent être satisfaites dans les MobilStations. Le dimensionnement des installations doit encore être évalué – IG Velo estime à 200 le nombre minimum de places de stationnement pour bicyclettes. Il convient notamment d'en tenir compte si des MobilStations doivent également être mises en place à certaines stations de transports publics urbains.

	A	B	C	D	E	F	G
1							
2							
3							
4							
5	<b>Domaine</b>	<b>Prestation</b>	<b>Exigences</b>	<b>Basic</b>	<b>Self-Service</b>	<b>Service</b>	<b>Top</b>
6							
7	Cycles légers	Places de stationnement	Accès sûr, sans obstacle, signalisé, illuminé, socialement contrôlé				
8			couvertes 50% places				
9			possibilité de sécuriser le cadre du cycle				
10							
11		Local protégé (garage / armoires)	dépôt sécurisé du cycle				
12			dépôt sécurisé d'accessoires 10% places				
13							
14		Systèmes de fermeture / tarification / paiement	standard national, compatible easy-ride				
15							
16							
17		Distance entre la dernière place de stationnement et le quai	Accès en surface	§ 50 m	§ 50 m	§ 50 m	§ 50 m
18			Accès par souterrain	§ 100 m	§ 100 m	§ 200 m	§ 200 m
19							
20		Services de réparation	Service complet (y compris pompe)				
21			Lavage				
22							
23		Location	Bicyclettes				
24			Cycles électriques				
25							
26		Vente	Pièces de rechange	Automate Selecta	Automate Selecta		
27							
28	Motocyclettes	Places de stationnement	couvertes				
29							
30	Véhicules électriques	Places de stationnement (4-roues)	réservées				
31		Recharge des batteries	Park&Charge				
32		Services d'entretien					
33		Location	Véhicules				
34							
35	Automobiles	Places de stationnement					
36							
37		CarSharing (resp. location)	min. 1 véhicule				
38			plusieurs véhicules / plusieurs catégories				
39			toutes les catégories de véhicules				
40							
41		Taxi	Desserte permanente (station)				
42			Desserte sur demande téléphonique				
43			Obligation de transport d'un vélo				
44							
45	Télécommunications	Téléphone					
46		SMS					
47		email					
48		Internet	Accès en général				
49			Informations spécifiques à l'emplacement				
50		Impression d'informations de voyage					
51							
52	Voyages	Vente de billets	Automate				
53			Guichet				
54		Conseil	pour voyages en Suisse				
55			pour voyages à l'étranger				
56		Réservation					
57		Vente de forfaits de voyages					
58							
59	Hygiène	WC					
60		Douche					
61							
62							
63			Légende		Prestation disponible		
64							

## 2.5 Informations de voyage - Réservation - Sécurité

Les exigences en matière de communication ainsi que les systèmes de réservation et d'accès doivent être garantis selon un **système national homogène** (compatible avec Mobility et avec les transports publics). Les MobilStations sont ainsi **des centrales de mobilité modernes en self-service**.

Les **services de réservation** doivent être compatibles avec ceux de Mobility CarSharing Suisse et ceux en cours de développement de Easy-Ride.

Les systèmes de fermeture des parkings pour deux-roues doivent être compatibles

avec ceux de Mobility CarSharing Suisse et ceux en cours de développement de Easy-Ride<sup>6</sup>.

Ceci est aussi valable pour les moyens de paiement pour l'utilisation des parkings payants pour deux-roues et autres installations similaires. L'intégration des cartes de crédit et des cartes à puce de Mobility, resp. d'EasyRide est à prévoir.

## 2.6 Exigences pour des véhicules économiques du point de vue énergétique (Véhicules éco-efficients)

Par leur logistique, les MobilStations favorisent l'exploitation de véhicules éco-efficients adaptés à un usage commun, ainsi que celle des deux-roues et d'autres véhicules plus grands<sup>7</sup>. La conception et la réalisation de stations de recharge supplémentaires doivent être étudiées en premier lieu par les exploitants des flottes de véhicules éco-efficients, et non pas par l'instance faîtière de MobilStation. L'infrastructure doit être adaptée à un usage commun et pratique pour les utilisateurs de véhicules éco-efficients, par ex. par des points de recharge pour vélos électriques (protection indispensable pour les batteries), des places de parc réservées pour de plus grands véhicules éco-efficients (trois- et quatre-roues, cf. par ex. easy move).

## 3 Réseau

Pour le réseau des gares CFF, on a constaté : les gares CFF représentent env. 70% de toutes les stations de transports publics ferroviaires, sans compter les transports publics urbains<sup>8</sup>. Plus de 220 stations sont d'ores et déjà équipées de plus de 500 véhicules de Mobility CarSharing Suisse.

Type	Nombre env.	Stations CFF
MobilStation "Basic"	620	surtout des stations rurales de trafic régional
MobilStation "Self service"	(partie des 620)	surtout des stations urbaines de trafic régional
MobilStation "Service"	120	Stations de trafic à grande distance
MobilStation "Top"	10-15	Stations de trafic à grande distance

<sup>6</sup> cf. Projet „Velo-Mobil“, en élaboration par le Tiefbauamt de la ville de Zurich, VBZ et Mobility, qui sera intégré au projet MobilStation.

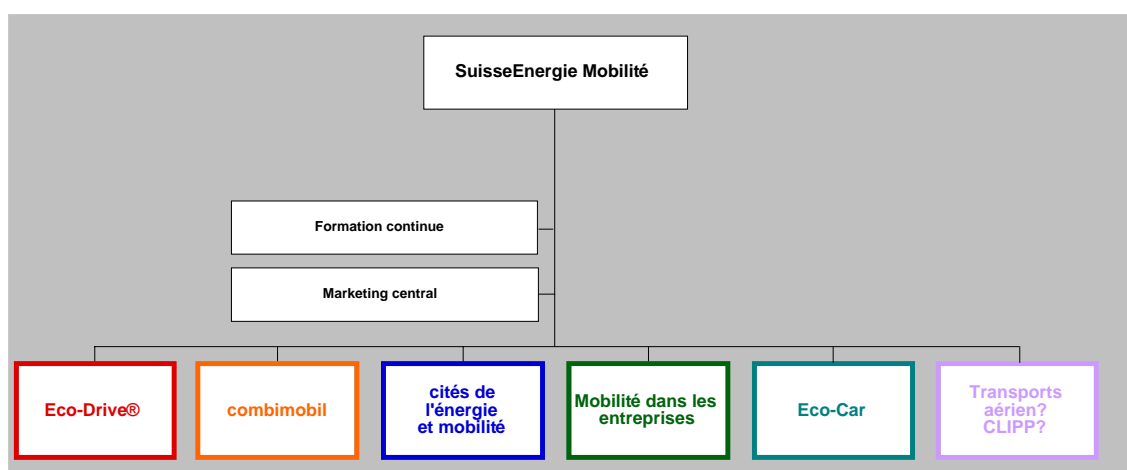
<sup>7</sup> cf. aussi "Nachhaltigkeit im Personen Land-Verkehr: Zukunft LEM, Koordination F+E / Umsetzung." Bases définies lors de la séance du 15.4.99

<sup>8</sup> Information orale des CFF, P. Isler

## 4 Organisation

- Instance faîtière
- Exploitants
- Prestataires

MobilStation (MobilCenter) – un projet clé pour la promotion de la mobilité combinée par SuisseEnergie.



Source: Concept organisationnel SuisseEnergie Mobilité, avril 2000, simplifié après les votations populaires sur l'énergie de septembre 2000

## 5 Rentabilité

On peut supposer que les MobilStations ne seront économiquement viables qu'avec des aides à l'investissement et du sponsoring. L'expérience montre que seules les stations de vélos de plus de 1000 places (autonomes) sont économiquement viables<sup>9</sup>. Ceci ne doit pas faire peur, car cela est valable pour une grande partie de l'infrastructure des transports publics et des routes. Le concept doit donc plutôt être complété par une analyse des sources de financement disponibles pour couvrir au moins les coûts d'investissement non amortissables.

L'étude des avantages du système pour les exploitants (par ex. CFF) doit être réalisée en même temps que le concept de financement, dans la phase 2 du projet. Une enquête réalisée par La Suisse à vélo<sup>10</sup> auprès des cantons a montré qu'il existait souvent des bases légales cantonales, mais que concrètement, la promotion du vélo n'était pas systématique. MobilStation pourrait notablement améliorer cette situation si le projet bénéficie d'un large soutien.

<sup>9</sup> Indications fournies par IG Velo

<sup>10</sup> Rapport existe en version provisoire