

MOBILITÉ ET TRANSPORTS

1. DESCRIPTIF

La mobilité et l'urbanisation ont rapidement évolué en l'espace d'une génération. Globalement, la consommation par les transports et l'urbanisation des ressources non renouvelables ne cessent de croître et de manière plus importante que l'augmentation même de la population.

La forte croissance de la mobilité individuelle motorisée et la dispersion de l'urbanisation vont ensemble à l'encontre des principes de développement durable que le canton souhaite appliquer. Des nouvelles stratégies d'actions sont nécessaires, notamment en tenant compte des différents territoires du canton et de la mobilité quotidienne pour tous.

L'**enjeu central** pour la mobilité, les transports et l'urbanisation est de mettre en place une organisation durable du territoire avec une bonne **coordination entre les transports et l'urbanisation**, qui sont indissociables du développement urbain.

Cet enjeu en appelle d'autres :

- Favoriser une offre multimodale dès le domicile : le domicile est le lieu déterminant pour le choix du mode de transport, même si l'on a une pratique multimodale. La qualité du "premier pas" vers la pratique de la mobilité quotidienne est importante. L'offre multimodale doit être si possible à disposition au domicile déjà, à l'origine du déplacement, avec une offre attractive pour les modes durables (marche à pied, vélo, transports en commun).
- Favoriser un développement qualitatif et quantitatif pour des espaces urbanisés bien desservis par les transports en commun
- Mettre à disposition une offre transports en commun attractive

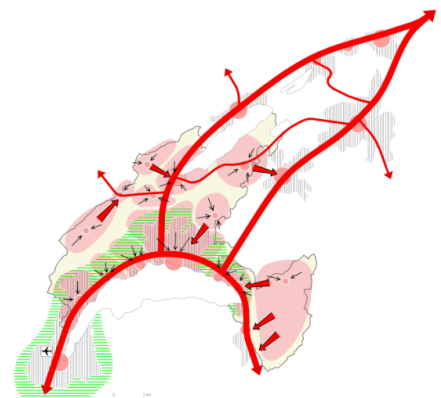
Le développement durable du canton se fait à partir de deux principes majeurs :

- Renforcement de l'**organisation polycentrique**, avec pour base la mise en valeur de l'**armature principale** (grands corridors où se situent les réseaux primaires route et rail). Cette armature dispose d'une offre transports en commun **concurrentielle** à la voiture particulière ;
- Garantie de l'**accessibilité multimodale de chaque centre de chaque région de proximité**, en particulier au niveau des transports en commun (TC). Les régions disposent d'une offre de base TC **alternative** au transport individuel (TI). Le niveau de base de l'offre TC est défini par la cadence horaire et le service par ligne. Hors des grandes villes, l'accessibilité TI est pratiquement garantie sur l'ensemble territoire.

Organisation polycentrique avec mise en valeur de l'armature principale

L'organisation polycentrique est soutenue par une armature principale rail et route de haut standard (autoroutes et liaisons ferrées InterCity et InterRegio). Toutes les régions du canton sont raccordées de manière optimale à cette armature. Le schéma met en évidence les principes suivants :

- Mise en valeur de l'armature principale (corridor rail+route) avec une offre TC concurrentielle à la VP
Trait rouge épais : corridor avec réseau primaire rail et route
Trait rouge fin : corridor avec seulement réseau primaire route



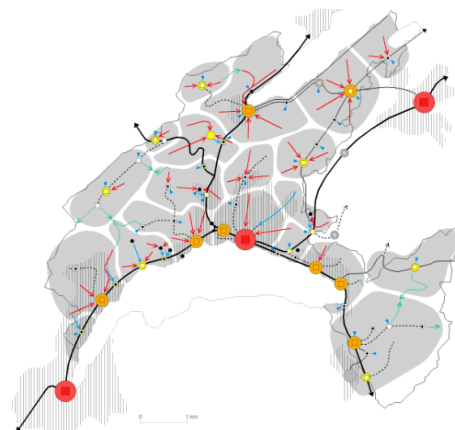
- Soutien des régions du canton (tache rouge sur le plan) pour éviter une trop forte concentration sur l'arc lémanique, avec des liaisons directes vers les grands centres régionaux, et un rabattement optimal sur l'armature principale
Petite flèche noire : liaison directe vers le centre régional
Grosse flèche rouge : rabattement de haut standard sur l'armature principale
- Assurer la qualité du développement des agglomérations et de leurs franges, en coordonnant urbanisation et qualité de desserte TC, tout en contenant la périurbanisation (hachures horizontales vertes)

Accessibilité Transports en commun du centre des régions de proximité

L'accessibilité des centres des régions de proximité exprime la volonté de rattacher la population des régions à leur propre centre, pour tous et pour tous les buts. Le centre desservi est relié aux autres centres du canton par une offre de transport qui, notamment au niveau des transports en commun (TC), doit être soigneusement structurée pour être attractive (l'accessibilité en voiture est relativement évidente en comparaison).

Le schéma met en évidence les principes suivants :

- Liaison directe TC des corridors urbanisés de la région vers le centre principal régional, sans transbordements, avec cadence horaire et durée maximale du trajet de 30 min (flèche rouge)
- Rabattement optimal des centres régionaux éloignés sur l'armature principale avec au minimum la cadence horaire (flèche bleue)
- Desserte des espaces ruraux par un service à la demande, avec rabattement sur les centres régionaux et les interfaces (petite flèche bleue)
- Liaisons directes depuis l'armature principale vers les grands espaces de loisirs, avec offre cadencée horaire (évent. à la demande), et densification de l'offre pour les pointes (flèche verte)



Enfin, cinq orientations thématiques sont proposées :

1. Offrir une mobilité durable à long terme pour tous et pour tous les buts en coordonnant l'urbanisation et les offres de transport
2. Favoriser les modes de transports durables (transports en commun, marche à pied, vélo) en améliorant leur attractivité et leur compétitivité
3. Assurer la complémentarité entre les différents modes par le développement de systèmes de transport multimodaux coordonnés
4. Assurer la desserte de la Suisse Occidentale au niveau des réseaux de transport internationaux
5. Assurer le financement durable de l'ensemble des systèmes de transport

2. RÉFÉRENCES

Auteurs: Metron, Stahlrain 2, 5201 Brugg

Date: Avril 2001

Cette étude est consultable au Service du développement territorial