

## Interfaces de transport de voyageurs

## MESURE

# A24

### Problématique

Les interfaces de transport sont des lieux de transition entre plusieurs modes de transport, le plus souvent entre différents types de transports publics, mais aussi entre transports publics et transports individuels (voiture, scooter, vélo). Les parkings d'échange, les gares routières et les stations vélos (B+R), souvent combinés à des gares ferroviaires, sont des interfaces fréquentées quotidiennement par de nombreuses personnes au cours de leurs déplacements.

L'accessibilité des transports publics pour tous les voyageurs, notamment les pendulaires, reste une priorité. Or, les transports publics ne pouvant desservir tous les territoires à un coût économiquement acceptable, les moyens de transport individuels sont amenés à jouer un rôle complémentaire à ceux-ci au sein des boucles de déplacement quotidiennes. En outre, pour de courts déplacements, de proximité ou au sein de chaînes de déplacements plus complexes, la mobilité douce recèle d'importants potentiels qu'il est aujourd'hui indispensable d'exploiter.

L'amélioration de l'accès aux transports publics passe en premier lieu par l'aménagement qualitatif et fonctionnel de toutes les interfaces de transport et par la création ou l'extension de parkings d'échange qui ne drainent pour l'instant que 1% des déplacements pendulaires. En second lieu, cela implique l'intégration, au sein des interfaces de transport, d'équipements spécifiquement liés à la mobilité douce (garage pour cycles, plans inclinés, revêtements de sol, éclairage nocturne, etc.). Afin de rendre l'intermodalité réellement attractive pour l'utilisateur, en particulier pour le pendulaire, l'un des enjeux principaux, est de pouvoir changer de mode de déplacement de manière confortable, rapide et sécurisée.

D'autre part, l'évolution de la société fait que les interfaces se transforment progressivement en lieux de vie ou de séjour. Ainsi, afin de développer de nouveaux usages, autres que ceux strictement attachés au transport, il devient nécessaire de favoriser l'appropriation des interfaces par leurs usagers et de prendre en compte leur rôle dans la structuration des espaces environnants. Les interfaces de transport forment potentiellement un levier utile pour restructurer localement le tissu bâti et plus largement pour redynamiser un quartier. La clarté de la signalétique, la qualité des constructions ainsi que les aspirations individuelles en matière de mobilité devront encore mieux être prises en considération afin de rendre ces lieux plus attractifs. Une attention particulière devra aussi être apportée aux services associés à ces lieux de plus en plus fréquentés (commerces, crèches, etc.).

### Objectif

Améliorer la qualité des interfaces de transport et augmenter le nombre de places de stationnement (automobile et deux-roues) dans les interfaces de transport situées en priorité à proximité des gares ferroviaires, et de manière complémentaire à l'entrée des agglomérations.

### Indicateur

Offre en places de stationnement dans les parkings d'échange.

## Mesure

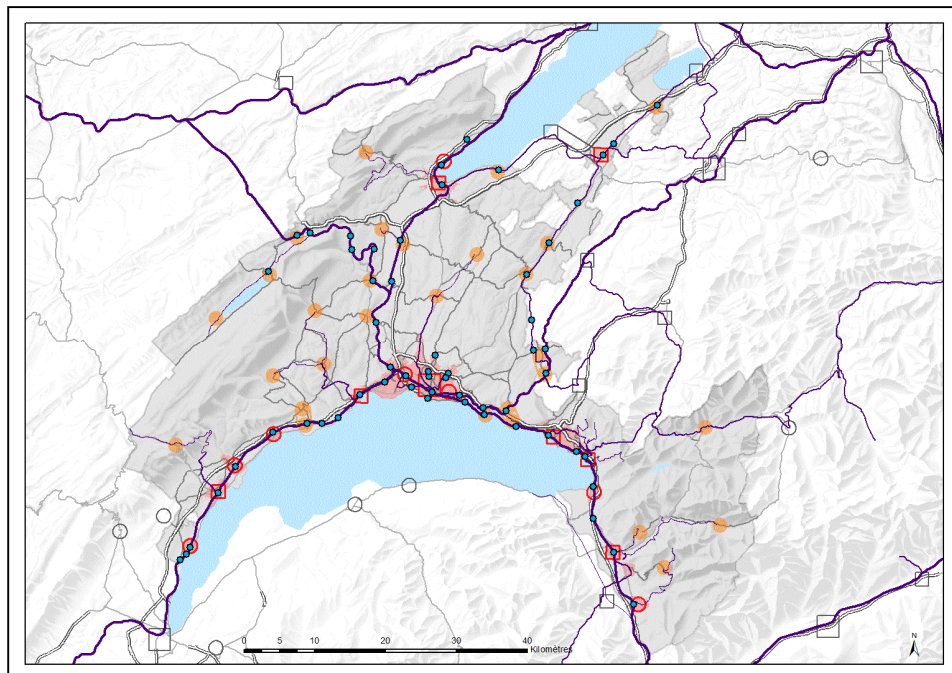
De manière générale, le Canton veille à la qualité de toutes les interfaces de transport. Sous réserve de coûts supportables, il tend à offrir aux usagers un accès aux transports publics situé au plus près de leur domicile. Il participe activement, en collaboration avec les partenaires locaux et/ou régionaux concernés, au développement des principales interfaces de transport.

Parallèlement au développement de l'offre ferroviaire régionale, le Canton élabore une stratégie de développement des parkings d'échange. Il s'attache à favoriser l'intermodalité en veillant à l'amélioration constante de la fonctionnalité des équipements, tels les parkings d'échange, les gares routières, les stations vélos (B+R), les accès piétonniers, ainsi que celle de leurs interconnexions.

Le rôle de pôles d'échanges et de point de repère à la fois fonctionnel, commercial et symbolique que jouent aujourd'hui les interfaces de transport au sein des systèmes de déplacements font que celles-ci doivent bénéficier d'une insertion réussie dans leur environnement naturel et construit.










Enfin, la restructuration des secteurs de gare revêt une importance stratégique. En effet, ces lieux présentent à la fois un fort potentiel de valorisation des transports publics et de développement économique. La restructuration des secteurs de gare bénéficie du soutien de la Politique des pôles de développement (PPDE) et de l'action du Groupe opérationnel des pôles (GOP).

## Principes de localisation



**A24 - Interfaces de transport et parkings d'échange**

### Situation actuelle

- |  |   |
|--|---|
|  Réseau ferroviaire                                 |  Périmètre compact d'agglomération et de centre cantonal |
|  Réseau routier                                     |  Centre cantonal   |
|  Parking d'échange (connecté au réseau ferroviaire) |  Centre régional   |
|  |  Centralité d'agglomération                              |
|  |  Centre bipolaire  |
|  |  Centre extra-cantonal                                   |

Les interfaces les plus importantes sont situées sur les points d'arrêts des transports publics les mieux desservis. Cependant, une grande vigilance doit être portée à l'ensemble des lieux d'échange afin de concilier qualité et fonctionnalité car l'objectif vise la mise en place de véritables chaînes de déplacement multimodales sur l'ensemble du territoire cantonal.

Concernant les parkings d'échange, les caractéristiques de l'offre sont différenciées en fonction des localisations de ceux-ci :

- parkings d'échange d'agglomération (ex. Puidoux-Chexbres) ;
- parkings d'échange urbains (ex. Vennes) ;
- parkings d'échange (P+Rail) des grandes gares urbaines (ex. gare de Morges).

Le Canton donne la priorité aux parkings d'échange qui offrent aux usagers, notamment aux pendulaires, un accès aux transports publics (cadence au moins à la demi-heure) situés au plus proche de leur domicile.

D'autre part, la Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020, adoptée en 2010 a pour objectif la mise en place d'un réseau de stations vélos (B+R), en particulier près des gares. Ce réseau de stations vélos est coordonné avec les parcours vélos et avec la structure territoriale (rabattement vélo sur les centres régionaux).

Enfin, le Canton recommande aux régions et aux communes, la mise en place d'accès piétons et vélos, sûrs et conviviaux, ainsi que de stationnement vélos sécurisés au niveau des principaux arrêts desservis par les transports publics routiers, notamment régionaux.

#### **Projets d'agglomération**

Le territoire cantonal est concerné par cinq projets d'agglomération. Les mesures R11 à R15 décrivent ces projets et explicitent les objectifs poursuivis, ainsi que leurs principales mesures infrastructurelles et non infrastructurelles. En matière d'interfaces de transport de voyageurs, les mesures des projets d'agglomération sont cohérentes avec les objectifs et les projets de la présente mesure.

#### **Principes de mise en œuvre**

La stratégie de développement des parkings d'échange répond aux critères de mise en œuvre suivants :

- le stationnement dans un parking d'échange est une solution de «dernier recours», la préférence devant aller aux mobilités douces, au «tout transports publics» ou au combiné «vélo-transports publics» ;
- l'automobiliste quittant son domicile laisse sa voiture le plus près de chez lui, de façon à maximiser la part du trajet effectuée en transports publics ;
- les parkings d'échange (notamment les P+Rail) sont gérés de façon à limiter la concurrence potentielle avec les lignes régionales de transports publics ;
- la construction des parkings d'échange est autofinancée et ne s'effectue pas au détriment du financement des transports publics ;
- les pendulaires sont essentiellement pris en charge dans des parkings P+Rail disséminés sur l'ensemble du territoire cantonal le long des lignes de chemin de fer les plus performantes ;
- l'attractivité d'un P+Rail est assurée par un niveau de desserte par chemin de fer élevée – au moins un train toutes les 30 minutes ;
- les parkings d'échange situés aux portes des agglomérations ou dans les agglomérations (parkings d'échange urbains) sont essentiellement réservés aux usagers occasionnels (visiteurs, touristes) et n'accueillent qu'accessoirement des pendulaires ne disposant pas d'une gare de rabattement près de leur domicile.
- la politique cantonale de promotion du vélo constituera l'instrument de référence, hors des agglomérations, pour l'établissement du réseau de stations vélos (B+R). Pour les agglomérations, les mesures régionales R11 à R15 détaillent les projets et mesures envisagées.

## Compétences

### Canton

Le service en charge de la mobilité :

- élabore un concept cantonal d'interfaces de transport et établit des recommandations en la matière destinées aux communes et aux entreprises de transports publics ;
- conseille, en collaboration avec le service en charge de l'aménagement du territoire, les communes dans le cadre des procédures d'aménagement nécessaires à la réalisation des interfaces de transport et des parkings d'échange ;
- collabore avec le Groupe opérationnel des pôles (GOP) dans les secteurs de gare localisés dans les pôles de développement ;
- complète la Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020 par les éléments opérationnels.

### Communes

Les communes :

- réalisent, en fonction du contexte local des interfaces de transport, notamment des parkings d'échange et des stations vélos, en collaboration avec le Canton et les entreprises de transports publics ;
- élaborent ou révisent les planifications directrices et les plans d'affectation nécessaires à la réalisation de ces infrastructures.

### Echelle régionale

Les régions :

- définissent une stratégie en matière d'intermodalité et d'interfaces de transport, notamment de parkings d'échange et de stations vélos ;
- élaborent ou révisent les planifications directrices nécessaires à la réalisation de ces infrastructures.

### Autres

Les entreprises de transports publics :

- réalisent des interfaces de transport, notamment des parkings d'échange, en collaboration avec le Canton et les communes.

Le partenariat avec les milieux économiques et professionnels est encouragé.

### Etat de la coordination

Coordination en cours.

### Service responsable de la coordination

Service en charge de la mobilité.

### Références

#### Références à la législation

Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), art. 1 et 3 ; Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT), art. 47 ; Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), art. 1, 25, 27, 35, 36, 38b, 40 et 41 ; Loi cantonale sur les routes (LRou), art. 8 ; Loi cantonale sur les transports publics (LTPu), art. 1 et 2.

#### Autres références

Service de la mobilité, Macro-modélisation du trafic pendulaire 2000 – 2020, 2005 ; SCRIS, La mobilité des Vaudois. Résultats du microrecensement 2000, 2002 ; Service de la mobilité, Stratégie cantonale de développement et de planification des transports. Vers une mobilité durable. Les transports publics vaudois à l'horizon 2020, adopté par le Conseil d'Etat en 2006 ; SEVEN, Plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges, adopté par le Conseil d'Etat en 2006 ; Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020, 2010.