



POINT FORT

focus 2/24

mai

Répartition modale – évolution de la Ville de Saint-Gall



Markus Buschor

Conseiller municipal de Saint-Gall, Chef de la Direction planification et construction

Selon les pronostics de la Confédération, le volume du trafic en Ville de Saint-Gall devrait continuer à s'accroître au cours des décennies à venir. Afin d'éviter à la ville de sombrer dans les embouteillages, Saint-Gall mise depuis quelques années sur un développement durable du trafic. Son objectif suprême vise à favoriser les transports publics ainsi que la mobilité piétonne et cycliste, afin d'éviter une hausse du trafic individuel motorisé sur les routes de la ville. En adoptant le règlement concernant le développement durable des transports, les électrices et électeurs ont approuvé, le 7 mars 2010, le plafonnement du trafic individuel motorisé ainsi que la promotion des transports publics et de la mobilité tant piétonne que cycliste.

Depuis lors, des objectifs allant dans le même sens ainsi que des propositions de mesures visant à juguler le futur trafic en Ville de Saint-Gall ont été formulés dans le plan directeur de la ville, dans le projet d'agglomération Saint-Gall / Arbon - Rorschach ainsi que dans le concept énergétique 2025, puis mis en oeuvre au fur et à mesure. En 2015, la ville a intégré ces considérations à son concept de mobilité 2040. Par rapport à la situation en 2010, elle prévoit d'augmenter le nombre de voies destinées aux transports publics de moitié, celles pour la mobilité piétonne d'un tiers, et

même de doubler celles destinées à la mobilité cycliste. Le concept de mobilité 2040, datant de 2015, est en cours d'adaptation de sorte à évoluer vers le concept de mobilité 2050. Il tient notamment compte des mesures mises en oeuvre dans l'intervalle, de l'actualisation des pronostics fédéraux, des conséquences de l'évolution politique et sociétale ainsi que des tendances technologiques.

«La Ville prévoit d'augmenter le nombre de voies destinées aux transports publics de moitié, celles pour la mobilité piétonne d'un tiers, et de doubler celles destinées à la mobilité cycliste.»

L'essor du vélo

Les chiffres actuels concernant la répartition modale montrent que la Ville de Saint-Gall se trouve sur la bonne voie en ce qui concerne son objectif. Quant au trafic individuel motorisé, on peut effectivement constater un plafonnement du trafic en ville (même si le trafic sur l'autoroute de la ville continue d'augmenter). En même temps, le vélo gagne progressivement en importance. En 2021, la part des trajets parcourus en vélo a pratiquement doublé rien que depuis l'année 2015.

Selon le Rapport sur la comparaison des villes en matière de mobilité, qui compare l'évolution de la répartition modale dans les six villes alémaniques les plus peuplées, la part du trafic cycliste à Saint-Gall reste certes nettement inférieure à celle des autres villes. Or, il est frappant de constater qu'à Saint-Gall, la part de la mobilité cycliste a fortement augmenté en dix ans par rapport au volume global du trafic.

Chère lectrice, cher lecteur

La mobilité piétonne, le trafic cycliste et les transports publics – voilà les trois piliers d'une mobilité urbaine durable. Pour la réaliser, il s'agit de modifier la répartition modale – à savoir la part des divers moyens de déplacement dans le trafic global – en délaissant le transport individuel motorisé en faveur des moyens de déplacement mentionnés. Ces trois modes de transport sont moins gourmands en espace et en énergie, et donc propices à une meilleure qualité de vie dans les villes.

Selon le rapport 2021 sur la comparaison des villes en matière de mobilité, les villes pris conscience des enjeux. La mobilité piétonne, le vélo et les TP occupent une place importante dans toutes les villes participantes, tandis que celle de la voiture se trouve en légère baisse. À Bâle, Berne et Zurich, seule une personne sur trois possède une voiture. Comment parvenir à modifier la répartition modale dans les villes en délaissant le TIM? C'est la question à laquelle se consacre la présente édition de focus. Les directeurs des transports de St. Gall (Markus Buschor) et de Bellinzzone (Simone Gianini en interview), lauréat du prix de la mobilité Flux, prennent position. Le Point fort accueille les interventions de Bernhard Adamek et Laurent Roux. Nous vous souhaitons bonne lecture!

Sommaire

Point fort	1
Interview	3
Le thème	4

Développement de l'offre et évolution de la mobilité

Afin d'obtenir un changement durable des comportements en matière de mobilité, il faut, outre des mesures d'incitation et de fidélisation («Push and Pull »), également une prise de conscience et un changement de comportement des usagères et usagers par rapport à la mobilité. Cela signifie que les personnes chargées de la planification doivent placer la plus-value pour les usagères et usagers au centre des préoccupations et qu'il s'agit de développer un modèle de transports et d'offres intégré allant au-delà des limites du système. Ces dernières années, la Ville de Saint-Gall a réussi à améliorer les conditions

La répartition modale ...

...décrit la répartition en pourcentage du volume de trafic sur différents modes de transport ou groupes de modes de transport. Les répartitions modales peuvent être calculées au moyen de différentes unités de mesure, p. ex. par rapport au nombre de trajets, aux distances ou aux temps de trajet. Une évaluation courante de la répartition modale des données du microrecensement est effectuée au moyen des principaux modes de transport par trajet. Dans cette approche, les unités étudiées ne sont pas les personnes mais leurs trajets.

Comparaison des villes en matière de mobilité: Bâle, Berne, Lucerne, Saint-Gall, Winterthour et Zurich, ont pour la troisième fois rédigé le rapport commun. [Comparaison des villes en matière de mobilité.](#)

nécessaires à un usage accru des modes de transport durables, en développant non seulement les offres de transports publics, mais aussi les infrastructures destinées à la mobilité piétonne et cycliste, voire également aux transports publics. Grâce au boom des vélos électriques et à une certaine évolution de la société, favorisés par le débat climatique et la pandémie du Covid-19, la voie s'est ainsi ouverte vers une mobilité plus durable.

Ce succès a confirmé la ville dans son choix de poursuivre sur la voie entamée. Le développement futur du trafic en Ville de Saint-Gall dépendra toutefois de nombreux paramètres. Les facteurs centraux résideront, outre dans l'amélioration de l'infrastructure, notamment aussi dans l'évolution resp. la croissance de la population de la ville et de la région, ainsi que dans le comportement des habitantes et habitants en matière de mobilité. Les considérations futures devront en outre mieux tenir compte des tendances technologiques (numérisation, conduite automatisée). Mais la responsabilité n'est pas imputable à la seule ville; il incombe également aux communes périphériques, au canton et à la Confédération de participer aux efforts permettant d'optimiser l'accessibilité de la ville et de la région et, en même temps, de réduire au minimum l'impact de la mobilité sur l'environnement.

Outre l'évolution de la répartition modale, un développement supportable du trafic joue lui aussi un rôle important en termes de qualité de vie en zone urbaine. C'est pourquoi la ville mise davantage sur des limitations de la vitesse, en comptant sur une meilleure compréhension et un soutien renforcé de la part du canton et de la Confédération.

Prise de Position de l'UVS Pour une mobilité urbaine efficace et respectueuse de l'environnement et de la société

Afin de garantir leur accessibilité, d'améliorer la qualité de vie et de séjour en milieu urbain, et de relever le défi climatique, les villes poursuivent deux objectifs principaux:

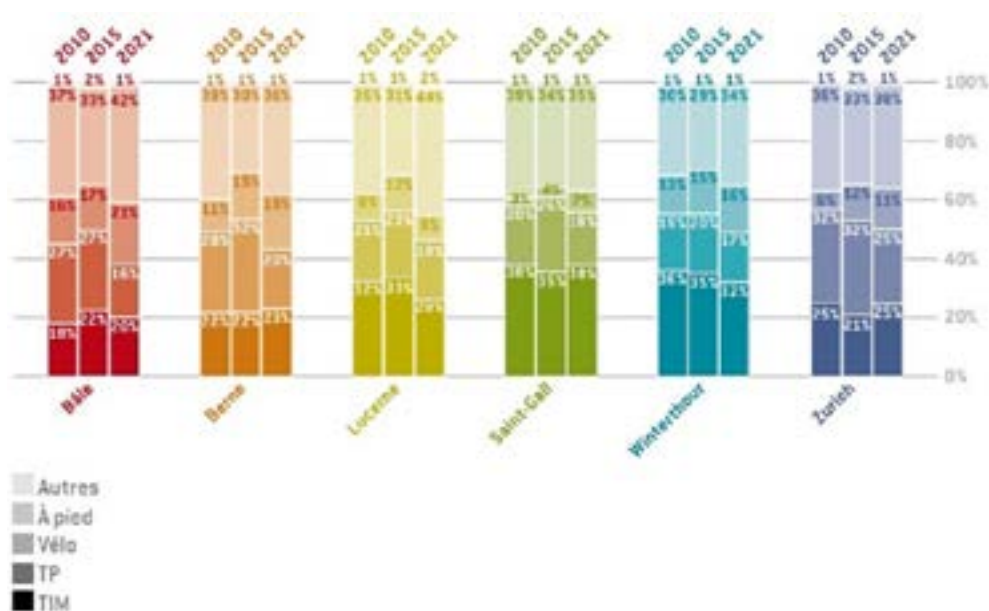
1. Rendre la mobilité urbaine plus efficace en matière de consommation de l'espace.
2. Rendre la mobilité urbaine plus durable, tant d'un point de vue social, qu'écologique (émissions de gaz à effet de serre et consommation de ressources) et économique. Plus de transparence s'impose quant aux coûts externes des différents modes de déplacement et à la consommation de mobilité.

Pour atteindre ces objectifs, les villes misent successivement sur les trois piliers d'une mobilité urbaine durable,

1. la marche,
2. les transports publics et
3. le vélo,

ainsi que sur une harmonisation optimale de l'urbanisation, des transports et du paysage.

Prise de position de l'UVS



INTERVIEW

«Le couronnement du travail»



Simone Gianini (48), ancien conseiller municipal de Bellinzone. Gianini, marié et père de trois enfants, copropriétaire d'une étude d'avocats et de notaires basée à Lugano, a été conseiller municipal de Bellinzone de 2012 à 2024 (adjoint au maire à partir de 2021) en tant que chef du département du territoire et de la mobilité, responsable de l'aménagement du territoire, des constructions privées, du registre foncier et de la mobilité publique et privée. Il est président de la Commission régionale des transports de Bellinzone depuis 2012 et a été élu au Conseil national le 22 octobre 2023.

Sur la photo : Simone Gianini reçoit le Prix FLUX 2023 des mains de la présidente du jury, la conseillère nationale Florence Brenzikofer.

L'année dernière, Bellinzone a remporté le prix de la mobilité «FLUX - Pôle d'échanges d'or» pour le réaménagement du parvis de la gare. Quels étaient les objectifs du projet?

En décembre 2019, après l'extension massive de l'offre de transports publics par la route en décembre 2014 et la rénovation de la gare CFF de Bellinzone achevée en 2016, la construction du nouveau nœud intermodal a également été achevée, véritable plateforme d'échange reliant le réseau local de transports publics et la mobilité privée au chemin de fer via une nouvelle station d'arrêt de bus et des infrastructures de stationnement renouvelées. Ce secteur de Bellinzone, nœud fondamental des transports publics de l'agglomération et porte d'entrée du Tessin pour AlpTransit, a fait l'objet d'importants travaux de réorganisation des flux de circulation, améliorant les connexions pour ceux qui y arrivent en train, en bus ou en transport privé, y compris les vélos. Pour la commune, le nœud intermodal a représenté une véritable révolution dans la gestion des transports et l'obtention du prix national «FLUX - Pôle d'échanges d'or» est venu couronner le travail réalisé en synergie entre les autorités communales, cantonales et fédérales.

Comment le trafic, la qualité de vie et l'économie ont-ils évolué depuis lors?

Le nœud intermodal a effectivement permis un meilleur accès au réseau de transport public (TP), favorisant ainsi une réduction du trafic individuel motorisé (TIM), au bénéfice de la qualité de vie et de l'environnement. Une attention particulière a été accordée à la

mobilité douce (MD), avec l'introduction d'un réseau dense de partage de vélos, la construction d'espaces de stationnement pour vélos et la première vélostation au sud des Alpes. Le nœud s'est immédiatement imposé comme un nouveau point central de la ville, facilitant l'arrivée des voyageurs, y compris des touristes, et augmentant ainsi la clientèle potentielle des entreprises locales.

Quel est l'impact du projet de parvis de la gare sur la répartition modale?

Avec la mise en service ultérieure du tunnel de base du Monte Ceneri en décembre 2020, l'échangeur a contribué à donner un élan décisif à la mobilité collective en doublant le nombre d'usagers quotidiens de la gare CFF de Bellinzone. L'effet est donc très important, puisque la construction de l'échangeur s'est accompagnée d'un renforcement de l'offre de transports publics urbains, ayant permis de doubler le nombre de passagers transportés à Bellinzone en dix ans. La répartition modale s'est également améliorée en faveur des TP et de la mobilité douce: d'un pourcentage de TIM de plus de 70 % en 2012, elle est passée à 64 % dans la région de Bellinzone, ce qui est de bon augure pour atteindre l'objectif du programme d'agglomération de cinquième génération en cours d'élaboration, à savoir une nouvelle augmentation de la part modale des TP (12 %) et de la MD (35 %) d'ici 2040, et donc un pourcentage de TIM ne dépassant pas 53 %.

Bellinzone poursuit en effet une stratégie ambitieuse en faveur du vélo.

Bellinzone a défini dans le plan d'action municipal (PAC), préparé en 2021, l'objectif de passer d'une ville encore plutôt axée sur la voiture à une ville cyclable. Comme premier instrument, le Plan municipal de mobilité cyclable (PMC) a été élaboré. Celui-ci prévoit des investissements de plus de 30 millions de francs au cours des 15 prochaines années: nouvelles surfaces cyclables-piétonnes, pistes cyclables, nouvelles passerelles, introduction du 30km/h sur certaines routes importantes de la ville, et normes d'intervention sur le réseau routier pour assurer la sécurité et l'attractivité de la circulation des cyclistes.

Vous êtes également membre du Conseil national. Dans quelle mesure pouvez-vous exercer votre influence pour que les conditions générales s'améliorent à Bellinzone?

Durant les premiers mois de ma législature à Berne, j'étais effectivement encore adjoint au maire de Bellinzone, fonction à laquelle j'ai ensuite mis fin lors des élections municipales du 14 avril dernier, puisque je ne me suis pas représenté, tout en conservant quelques fonctions annexes comme la présidence de la Commission régionale des transports. Les synergies sont évidentes et les relations également avec les autorités et les entreprises fédérales (je pense notamment, dans le domaine des transports, à l'Office fédéral des routes, à l'Office fédéral des transports et aux CFF) sont fréquentes et certainement utiles en termes d'écoute et d'informations de première main.

LE THÈME

Smart Cities: des TP attrayants sont une partie de la solution

Les transports publics sont bien établis dans les villes suisses. Beaucoup reste toutefois à accomplir sur la voie vers une mobilité urbaine durable, notamment concernant le trafic de loisirs. Il s'agit de rendre l'offre de TP encore plus attrayante et de promouvoir systématiquement, par des mesures ciblées, leur part dans le trafic global.



Bernhard Adamek est directeur suppléant de l'Union des transports publics (UTP)

Laurent Roux est CEO des Transports urbains lucernois vbl.

Les TP apportent une contribution importante à la mise en œuvre de la stratégie climatique et énergétique de la Suisse. Ils sont largement exempts d'émissions de CO₂ et, comparés au transport individuel motorisé (TIM), extrêmement efficaces sur le plan énergétique et peu gourmands en espace. De ce fait, l'augmentation de la part des TP dans l'ensemble du trafic est souhaitable également d'un point de vue politique et constitue un élément central des planifications de la mobilité, en particulier dans les villes.

En comparaison avec nos pays voisins, les TP suisses représentent déjà aujourd'hui une part importante du trafic global. Or selon ladite répartition modale, cette part semble stagner depuis 2005. Une des raisons principales – démontrée par exemple par une étude élaborée en 2019 par le Service d'information pour les transports publics LITRA – réside dans le domaine des loisirs. Si la part des TP est élevée en ce qui concerne les trajets vers le lieu de travail ou de formation, notamment en semaine, il s'avère que de nombreux Suisses et Suissesses continuent à privilégier la voiture durant les week-ends – si bien que le TIM représente plus de

70% des kilomètres parcourus les samedis et dimanches.

Offres destinées aux jeunes et aux loisirs: attentes dépassées

Compte tenu du fort potentiel que recèle le trafic de loisirs, le secteur des TP a mis ces dernières années un accent particulier sur ce domaine. En flexibilisant l'offre – par exemple par des liaisons directes vers les régions touristiques proposées le week-end – les TP s'orientent davantage selon la demande. Le lancement de nouvelles offres destinées aux jeunes dans le trafic de loisirs a en outre dépassé toutes les attentes. Il s'agit notamment de l'AG-Night, qui permet d'utiliser librement les TP tous les jours dès 19 heures jusqu'à la fin du service pour 99 francs par an, des «cartes journalières Friends Jeune» ainsi que des billets à prix intéressants pour les petits groupes de jeunes jusqu'à 25 ans.

Le succès donne raison à la branche: en 2023, tous les segments des TP ont connu un essor massif. Pour le trafic ferroviaire, il s'agit même d'un record absolu. Cette croissance est en particulier imputable au trafic de loisirs, tandis que le trafic pendulaire se développe de manière plus hésitante du fait de l'évolution de nouvelles formes de travail encouragées durant la pandémie.

Les Smart Cities privilégient les TP

Dans les villes et les agglomérations suisses, les transports publics sont très bien développés déjà aujourd'hui. Les offres restent néanmoins extensibles de manière ciblée – notamment dans le domaine du trafic de loisirs. La possibilité d'intégrer systématiquement le voyage aller et retour en TP dans le billet d'entrée à une manifestation permet d'abaisser le seuil d'utilisation des TP. Le canton de St. Gall a montré l'exemple: depuis la saison 23/24, le public des concerts et du théâtre de St. Gall peut voyager gratuite-

ment le jour en question dans toute la communauté tarifaire «Ostwind» en achetant un billet de théâtre ou de concert. Des modèles similaires qui visent à rendre plus attractifs les trajets en TP vers des manifestations sont proposés également par d'autres villes suisses.

Le principe selon lequel le choix du moyen de transport dépend de l'attractivité de l'offre vaut également pour les villes. C'est pourquoi il est nécessaire, compte tenu d'un contexte où existent divers intérêts concurrents en matière d'usage dans un espace urbain limité, que les entreprises de transports et les acteurs urbains développent très en amont, dans un étroit partenariat, des mesures communes pour des TP performants, ponctuels et fiables. Une infrastructure routière qui accorde la priorité aux transports publics en fait partie. Or, c'est notamment dans ce domaine que les défis restent considérables. L'exemple de Lucerne en témoigne actuellement: la mise en œuvre de mesures judicieuses et dont l'efficacité a été démontrée, telles que des voies prioritaires pour les bus, ne peut pas être engagée au niveau de la ville mais uniquement au niveau cantonal. Des investissements en ce sens font partie de la stratégie de la Ville de Lucerne en matière de mobilité, tandis que leur mise en œuvre piétine au niveau cantonal pour différentes raisons.

Les villes dont les TP sont bloqués dans les embouteillages ou qui manquent d'attrait pour d'autres raisons ont un problème auquel il faut s'atteler: la mesure peut-être la plus prometteuse pour réduire la part de TIM (également) dans le trafic de loisirs demeure celle de la gestion restrictive des places de stationnement. Les villes qui souhaitent promouvoir la mobilité durable créent des conditions favorables aux TP – et réduisent ou renchérissent les possibilités de stationnement pour les voitures privées. Parallèlement, il est important de maintenir l'attrait de l'offre de TP. Un échange dynamique et une collaboration active entre l'Association des transports publics (UTP), l'Association suisse des villes (UVS) et la Conférence des villes (CVM) sur la mobilité peuvent contribuer de manière significative à cet objectif.

Impressum

Éditeur: Union des villes suisses (UVS), Monbijoustrasse 8, Case postale, 3001 Berne. Téléphone: 031 356 32 32, www.uniondesvilles.ch. S'abonner au «focus»: info@staedteverband.ch

Rédaction UVS: Nathanaël Bruchez, Marc Moser. Images: titre: Rolf Siegenthaler; portraits pages 1, 2 und 3: mäd..