

# Installations P+R et B+R régionales

## Fiche pratique

Les interfaces multimodales sont des points de convergence de différents modes de transport. Elles facilitent le transfert vers un moyen de transport approprié. Voilà déjà plusieurs années que l'Office fédéral du développement territorial (ARE), en collaboration avec des partenaires issus de différents domaines et niveaux administratifs, s'occupe de cette thématique, notamment en publiant des rapports et en facilitant l'échange entre les acteurs impliqués. Cette fiche technique traite en détail de la question des offres régionales de P+R et de B+R et présente quelques bons exemples en la matière.

### Contenu

1. Brève description	1
2. Concept P+R du canton d'Argovie et installation P+R de Mellingen-Heitersberg	4
3. Stratégie P+R/B+R du canton de Vaud	7
4. PA5 Wil, P+R Lütisburg (SG)	9
5. Genève, Fondation des Parkings	11
6. Stratégie P+R du canton de Thurgovie	12
7. Conclusions	13
8. Littérature	15

### 1. Brève description

#### Publics cibles

- Cantons
  - Organisations régionales de planification
  - Associations de transport
  - Entreprises de transport public
  - Communes
- Selon leur type, leur emplacement et leur taille, les interfaces multimodales (IM) remplissent différentes fonctions pour relier les moyens de transport disponibles. Cette fiche est consacrée aux objectifs, aux mesures et aux effets possibles des installations de Park+Ride et de Bike+Ride (ci-après «installations de P+R et B+R») situées à proximité des arrêts de transports publics (TP) et des gares.
- Dans les zones périurbaines et rurales, les installations P+R et B+R constituent des interfaces stratégiques entre le trafic individuel motorisé (TIM), le trafic cycliste et les TP.
- En effet, dans les régions mal desservies par les TP ou à faible densité de population, elles ont pour fonction d'inter-

cepter le TIM le plus près possible de sa source, de garantir l'accès aux centres urbains et de soulager les communes concernées du TIM inutile.

- Leur emplacement par rapport au réseaux routier, cyclable et des TP ainsi qu'aux zones urbanisées, leur taille, les temps de trajet pour relier le rail et la route, les modalités d'exploitation et les conditions de correspondance sont autant de questions centrales qui doivent être clarifiées avant la mise en place d'installations de P+R et B+R régionales. L'efficacité réelle de ces dernières pour réaliser les objectifs en matière de transport et d'aménagement du territoire dépend fortement de tous ces facteurs.
- Lors de la planification d'installations de P+R, l'offre B+R est automatiquement incluse dans la conception.

#### Importance en matière d'aménagement du territoire et de planification des transports

- Les installations de P+R et B+R régionales améliorent l'interconnexion entre les zones urbaines et rurales et constituent ainsi un levier pour la cohésion entre les différentes régions des cantons. Avec l'essor de l'utilisation de vélos électriques par les ménages suisses, les zones reliées aux installations de P+R et B+R se sont fortement élargies.
- Les installations contribuent à une utilisation pertinente et économe de l'espace et à une réduction des nuisances causées par le TIM dans les zones centrales déjà très fréquentées. Elles permettent en outre d'optimiser l'espace réservé aux places de stationnement dans les centres-villes, qui peut ainsi être utilisé à des fins plus qualitatives, plus complètes et mieux adaptées aux changements climatiques, notamment pour créer des voies réservées aux TP et des infrastructures cyclables.
- Des installations de P+R décentralisées et bien situées d'un point de vue stratégique, c'est-à-dire à proximité des points de départ du TIM, contribuent à réduire le nombre total de kilomètres parcourus en TIM. Les installations situées di-

rectement en périphérie urbaine peuvent causer des trajets supplémentaires et contribuer indirectement au mitage du territoire.

## Acteurs et processus

- Souvent, ce sont les cantons qui se chargent de la planification stratégique et de la coordination des installations dans le cadre d'une planification directrice et globale des transports. Le cas échéant, les associations régionales de planification précisent les emplacements dans les plans directeurs régionaux. Les communes s'occupent ensuite de la mise en œuvre dans le cadre du droit de superficie et de l'aménagement du territoire.
- En général, les installations de P+R sont gérées par des entreprises de transport ou les communes, qui mettent en place des systèmes tarifaires intégrés entre les TP et le stationnement. Dans certains cas, des acteurs privés peuvent être chargés de l'exploitation opérationnelle des installations ou proposer une offre indépendante, si celle-ci s'inscrit dans la stratégie globale du canton.
- Une collaboration intercommunale avec les communes, les villes, les cantons ou (pour les régions frontalières) les pays voisins est essentielle, car de nombreuses personnes pendulent entre plusieurs cantons, régions ou même pays (p. ex. Zurich–Argovie, Thurgovie–Saint-Gall, Vaud–Genève, sud de l'Allemagne–Bâle, etc.).
- Les installations de P+R régionales font partie d'une stratégie intégrée visant à piloter la demande de transport et le choix du moyen de transport. Elles sont de plus en plus souvent inscrites dans les plans directeurs cantonaux, voire régionaux ou communaux. Le rôle des installations doit déjà être clairement défini dans la phase de planification globale des transports et harmonisé avec les autres principes de planification.
- Plusieurs plans directeurs cantonaux en vigueur soulignent que des installations de P+R doivent être prévues ou développées lorsque la desserte par les TP est insuffisante au niveau de la distribution fine. L'offre de P+R doit donc être considérée comme un complément à l'offre standard de TP, et il s'agit d'abord de supprimer les éventuelles lacunes dans l'offre de TP avant de mettre en place davantage d'installations de P+R.
- Les installations de B+R et le réseau de pistes cyclables qui y est relié doivent être pris en compte dans les plans directeurs.
- Certains cantons collaborent également avec des associations de communes ou des associations d'agglomération.
- Les installations de P+R régionales peuvent également constituer une solution temporaire jusqu'à ce qu'une meilleure desserte par les TP soit assurée à long terme.
- Les installations de P+R régionales doivent être étroitement coordonnées avec les plans directeurs, les stratégies de stationnement (en particulier dans les centres des villes principales), les stratégies de promotion de la mobilité active et les projets d'agglomération.

- Il est également essentiel de prendre en compte, de manière prospective, la structure du territoire, l'offre de TP et l'évolution de la demande.
- L'intégration dans la planification globale des installations de P+R régionales peut contribuer à désengorger les centres-villes et à renforcer les axes de développement régionaux.

## Défis et limites d'application

- Les installations de P+R jouent un rôle de soutien dans le cadre d'une politique des transports multimodale. La mise en place d'installations de B+R en coordination avec le réseau cyclable doit toujours être prise en compte, en fonction de la structure du milieu bâti, et est souvent moins chère à réaliser.
- **Nouveaux clients TP:** les offres de P+R permettent notamment de convaincre les groupes de population adeptes de la voiture d'opter pour la mobilité combinée et d'utiliser régulièrement les TP. Cela permet de créer une marge de manœuvre pour diverses mesures de gestion du trafic, qui sont parfois difficiles à mettre en œuvre dans les destinations typiques des agglomérations.
- Les répercussions de la construction des installations sur l'utilisation des sols doivent être prises en compte dans le sens d'une gestion économe des sols (sur le plan économique et écologique).
- **Situation complexe pour les communes:** la mise en place d'installations de P+R régionales entraîne, selon la répartition des tâches entre les cantons et les entreprises ferroviaires, des tâches supplémentaires en matière de financement, d'exploitation et d'entretien. En particulier les petites communes atteignent souvent leurs limites dans ce genre de situation, tandis que ce sont en général des personnes d'autres communes politiques qui profitent des installations. C'est pourquoi une planification globale régionale est essentielle.
- **Soutien cantonal nécessaire:** les services spécialisés des cantons doivent apporter leur soutien technique et financier aux communes afin d'assurer la planification à long terme.
- **Nuisances supplémentaires dans le quotidien:** la mise en place de nouvelles installations de P+R peut entraîner une augmentation du trafic, du bruit ou des conflits d'utilisation dans les communes concernées (voies d'accès, parkings). Ces effets doivent être pris en compte dans la planification dès le début. Les installations B+R permettent de réduire les nuisances pour les communes concernées, à condition qu'elles soient reliées au réseau cyclable de manière sûre et attrayante.
- **Trafic cycliste:** les installations de B+R sont reliées au réseau cyclable via le réseau routier. L'attractivité de ces installations dépend donc de leur accessibilité et de leur intégration dans un réseau de pistes cyclables sûres, directes et continues qui mènent aux lieux de départ des trajets prévus. Évidemment, les installations de B+R doivent également répondre aux exigences courantes (nombre suffisant de places de stationnement pour vélos, éclairage, possibilités de sécurisation, toiture, proximité du quai, etc.).

- **Rôle en cas de «flux de circulation opposés»:** actuellement, les installations de P+R sont principalement conçues pour faciliter les trajets en direction du lieu de travail et des centres-villes, tandis que leur rôle dans les flux de circulation opposés, notamment pour les visiteurs, les touristes ou encore vers les lieux de travail décentralisés, n'est que rarement pris en compte et intégré dans la planification.

gares et de préserver la qualité des sols, surtout au vu du fait que de nombreuses installations ont été mises en place sur des terrains auparavant vierges.

### Facteurs de réussite

- **Création d'offres pertinentes non liées à la circulation à proximité des installations de P+R:** selon les conditions locales, d'autres offres devraient être créées à proximité des installations de P+R, telles que des services et des établissements répondant aux besoins quotidiens. Ces offres constituent des incitations supplémentaires pour les usagers à recourir à la mobilité combinée, en particulier pour les chaînes de déplacement qui comprennent plusieurs activités par trajet. Il convient de s'assurer que les offres non liées à la circulation sont conformes à la zone, notamment en matière de dimensions.
- **Prise en compte de toutes les formes de mobilité:** même si les installations de P+R sont principalement destinées au TIM et à la correspondance avec les TP, d'autres formes de mobilité (bus navettes, vélos et piétons) doivent toujours être prises en compte dans la planification globale et dans les projets concrets afin d'établir un ordre des priorités pertinent des offres par rapport aux installations de correspondance centrales.
- **Trafic cycliste:** les facteurs de réussite déterminants pour les installations de B+R sont l'accès confortable au stationnement (cf. chap. 1.3) et à la sécurisation des vélos.
- **Stratégie cantonale et financement:** les cantons devraient apporter leur soutien technique et financier aux communes afin d'assurer à long terme la planification et l'exploitation d'installations choisies et dimensionnées de manière judicieuse sur le plan des transports. Une tarification intégrée ainsi que l'incorporation des offres dans les systèmes d'itinéraires et de passagers existants en font partie.
- **Coordination et coopération entre les communes:** étant donné que les effets des installations de P+R vont au-delà des limites communales, il est primordial que les communes coordonnent leurs stratégies et répartissent les tâches de manière équitable, notamment aussi avec les associations régionales de planification. Là aussi, les cantons jouent un rôle central, non seulement en tant que gérants des TP, mais aussi en tant que responsables du réseau routier cantonal.
- **Nouvelles formes de mobilité et automatisation:** l'émergence de nouvelles offres et de développements techniques tels que le partage de vélos, la conduite autonome, le covoiturage et les services à la demande peuvent avoir une grande influence sur l'utilisation des installations de P+R. Ces nouveautés doivent être anticipées lors de la planification.
- **Intégration dans le paysage et le milieu urbain:** les installations de P+R doivent être intégrées avec soin dans leur environnement afin de valoriser les espaces autour des

## 2. Concept P+R du canton d'Argovie et installation P+R de Mellingen-Heitersberg

Le concept mis en place par le canton d'Argovie est un exemple type de stratégie cantonale pragmatique suivie depuis longtemps, qui tient compte des objectifs en matière de transport et d'aménagement du territoire, fixe des exigences contraignantes pour les communes et présente une stratégie de financement claire. L'installation P+R de Mellingen-Heitersberg, quant à elle, illustre parfaitement comment la thématique du P+R a été intégrée de manière opportune dans la stratégie globale d'extension du réseau ferroviaire.

### Contexte

La gare de Mellingen-Heitersberg est située sur la ligne ferroviaire Zurich–Olten. Elle a été inaugurée en 2004 dans le cadre du programme Rail 2000 avec la mise en service de la nouvelle ligne express S11. Depuis, elle est une interface régionale importante entre le TIM et les TP pour les communes environnantes.

L'installation P+R se trouve du côté nord de la gare et comprend au total 165 places de stationnement. Deux bornes de recharge sont disponibles pour les véhicules électriques. Le paiement s'effectue via une application. Les tarifs de stationnement s'élèvent à 7 francs par jour, 70 francs par mois ou 700 francs par an. Du côté sud de la gare, à proximité immédiate de la piste cyclable cantonale, environ 108 places de stationnement pour vélos sont en outre disponibles.

Une station-service avec shop aux horaires étendus (presque calqués sur les horaires des CFF), des distributeurs automatiques de billets et une station Mobility de partage de voitures viennent compléter l'offre.

### Acteurs

- Canton (maître d'ouvrage et financement jusqu'à 50 %)
- CFF (financement partiel du P+R et des places de stationnement pour vélos, exploitation et entretien de la gare ferroviaire et du P+R)
- Commune de Mellingen (financement partiel des places de stationnement pour vélos)
- Autres communes environnantes (financement proportionnel pour la construction de l'IM)

### Principes de planification du canton d'Argovie pour les installations de P+R

- Le canton d'Argovie dispose d'un concept P+R complet, qui prévoit que la construction et l'exploitation relèvent de la compétence des entreprises de transport (en général les CFF/Aargau Verkehr AG [AVA]) ou des communes.
- Le canton a classé toutes les lignes ferroviaires en deux catégories: soit dans la catégorie «axe P+R», soit dans la catégorie «axe pour la promotion des formes de mobilité efficaces en matière d'espace». Dans le dernier cas, on renonce en général à élargir l'offre de P+R. Néanmoins, chaque gare doit faire l'objet d'une évaluation individuelle.
- Le canton d'Argovie présente une structure d'urbanisation décentralisée. Plusieurs villes importantes du canton sont situées le long de la ligne Zurich–Olten (c.-à-d. le long d'un «axe pour la promotion des formes de mobilité efficaces en



Illustration 1: Plan de situation de la gare de Mellingen-Heitersberg. L'installation P+R se trouve en haut à gauche, l'abri B+R en bas à côté de la forêt (Source: swisstopo).



Illustration 2: Abri B+R à proximité de la voie en direction de Aarau/Olten (Source: Forum vélostations Suisse).



Illustration 3: L'installation P+R est visible sur le haut de l'image (Source: baden-regio.ch).

matière d'espace»). La densité de population y est nettement plus élevée que le long de l'«axe P+R». Cela signifie que l'offre de TP est relativement grande, non seulement dans les villes principales et dans les périphéries de celles-ci, mais aussi le long des lignes d'accès.

- Le canton d'Argovie essaie de mettre en place des installations de P+R le plus près possible des points de départ afin de limiter au maximum la distance parcourue en transport individuel motorisé (TIM) dans le cadre des trajets combinés visés par cette mesure, et de la maximiser autant que possible en TP.

### Histoire du développement de l'IM de Mellingen-Heitersberg

- Le canton d'Argovie s'est engagé très tôt en faveur de la mise en place d'une installation de P+R à Mellingen-Heitersberg, étant donné que pas toutes les communes de la région du Rohrdorferberg ne pouvaient être desservies par bus.
- En général, ce sont les exploitants d'infrastructures ferroviaires qui assurent la maîtrise d'ouvrage des gares ferroviaires et des installations de P+R. Sur le plan organisationnel, Mellingen-Heitersberg a été une exception à la règle, étant donné que c'est le canton qui s'est chargé de la maîtrise d'ouvrage. Depuis, le canton d'Argovie n'a cessé de faire avancer la stratégie de P+R sur son territoire. En 2010, une évaluation des gares potentiellement adaptées au P+R a été réalisée dans le cadre du concept cantonal de mise

en œuvre. Le concept élaboré par le canton d'Argovie vise à décentraliser les installations de P+R en les plaçant dans les zones rurales. Encore aujourd'hui, le canton contribue au financement d'installations de P+R bien placées (jusqu'à 50 % des coûts de construction). Les coûts restants sont en général pris en charge par la commune dans laquelle se trouve l'installation et/ou l'entreprise de transport qui dessert celle-ci.

- Un an seulement après son ouverture, le taux d'occupation du parking de l'installation de Mellingen-Heitersberg dépassait déjà les 50 %. En 2012, il se montait à environ 80 %. Des enquêtes ont montré que quatre véhicules stationnés sur cinq provenaient des communes environnantes, ce qui relève l'importance régionale de la gare en tant que point d'accès et interface fonctionnelle entre le TIM et le réseau ferroviaire supérieur.

### Facteurs de réussite de l'installation de Mellingen-Heitersberg

- La zone desservie par la gare ferroviaire comprend la région du Rohrdorferberg (zone rurale entre la Reuss et la chaîne du Heitersberg). En direction de Limmattal/Zurich, les usagers ont pu réduire leur temps de trajet d'environ 15 à 30 minutes en changeant de moyen de transport à l'arrêt de Mellingen-Heitersberg au lieu de Baden, comme ils devaient le faire auparavant.

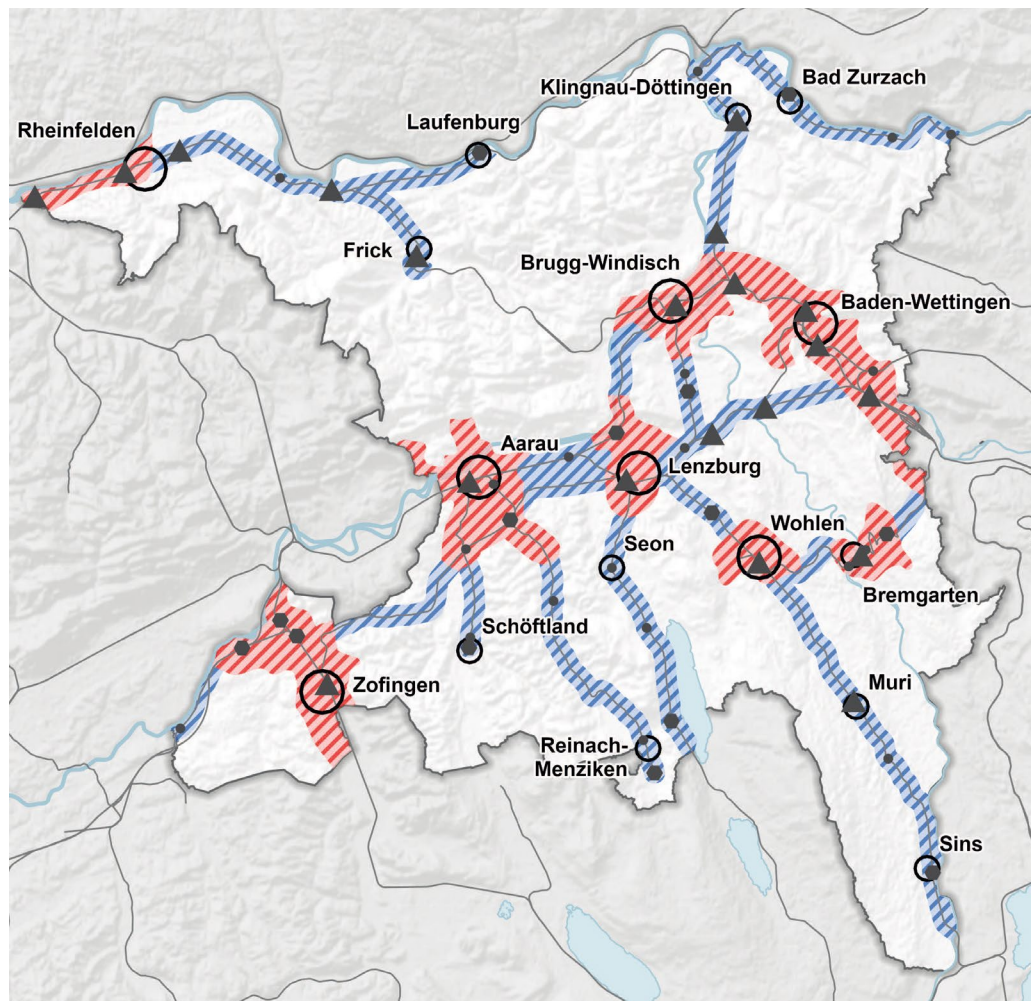


Illustration 4: Aperçu des axes P+R à promouvoir dans le canton d'Argovie (Source: BVU AG).

- Le facteur central du bon fonctionnement de l'installation de P+R est l'absence d'autres utilisations concurrentes à proximité. Ainsi, le parking P+R n'est pas utilisé à d'autres fins que pour accéder aux TP (comme faire des achats p. ex.).
- Aujourd'hui, Mellingen-Heitersberg est desservie par la ligne S11, qui circule en direction de Zurich et de Aarau toutes les demi-heures. Au départ, les trains (ligne S3) ne circulaient que toutes les heures, avant que la cadence semi-horaire ne soit mise en place aux heures de pointe en 2018.
- Dans ce cas, le financement régional a été une réussite, étant donné que toute la région profite de la réduction significative des temps de trajet vers la vallée de la Limmat et Zurich. La mise en place de l'installation de P+R a permis aux communes non desservies par les bus d'accéder aux chemins de fer. C'est pourquoi toutes les communes étaient disposées à participer au financement selon une clé de répartition spéciale.

### Remarques concernant la transférabilité

Le canton d'Argovie suit une stratégie qui vise à placer les installations de P+R dans les zones décentralisées du territoire cantonal. Une conséquence de cette stratégie est que le canton soutient (sur les plans technique et financier) les organisations actives sur son territoire. Les habitants des zones rurales du canton d'Argovie bénéficient donc souvent, en plus de l'offre de bus, d'une offre de P+R correspondante, qu'ils peuvent utiliser le cas échéant (p. ex. le soir et la nuit, lorsque les bus ne circulent plus).

### Financement

- **Financement commun:** le projet a été financé conjointement par le canton, les communes et les CFF.
- **Canton d'Argovie:** contributeur principal au financement via les comptes administratif et routier; contributions aux installations ferroviaires, à la gare routière, aux installations de P+R et B+R ainsi qu'à la route cantonale.
- **Communes:** participation via un périmètre de contribution commun, cofinancement solidaire en raison de l'importance régionale de l'installation.
- **CFF:** prise en charge des coûts consécutifs à l'investissement, de l'exploitation et de l'entretien des installations ferroviaires et du P+R; gestion par les CFF.
- **Confédération:** pas d'investissement direct, l'infrastructure ferroviaire et l'offre de TP (bus et trains) sont financées par la Confédération.

Commune	Distance de la gare	Connexion en bus garantie?	Contribution par commune*
Baden (Rütihof)	1,4 km	oui	508 000 CHF
Fislisbach	2,4 km	oui	1 186 000 CHF
Mellingen	1,3 km	oui	1 011 000 CHF
Niederrohrdorf	3,3 km	oui	590 000 CHF
Oberrohrdorf	4,7 km	oui	819 000 CHF
Baden (Dättwil)	3,5 km	non	213 000 CHF
Bellikon	8,4 km	non	53 000 CHF
Fischbach-Gös.	7,2 km	non	50 000 CHF
Künten	6,9 km	non	60 000 CHF
Niederwil	6,3 km	non	88 000 CHF
Remetschwil	6,0 km	non	70 000 CHF
Stetten	4,6 km	non	63 000 CHF
Tägerig	3,4 km	non	96 000 CHF
Wohlenschwil	2,9 km	non	101 000 CHF
Birmenstorf	4,9 km	non	92 000 CHF
<b>Total communes</b>			<b>5 000 000 CHF</b>
Participation aux crédits d'investissement, périmètre de contribution commun			
<b>Canton d'Argovie (total)</b>			<b>6 000 000 CHF</b>
Transformation / déplacement route, rond-point, gare routière, construction installation P+R			
<b>CFF</b>			<b>2 900 000 CHF</b>
Prise en charge coûts consécutifs à l'investissement, exploitation et entretien installations ferroviaires, gestion			
<b>COÛT TOTAL DE L'INVESTISSEMENT</b>			<b>13 900 000 CHF</b>

\* arrondie aux 1000 CHF (estimation).

Tableau 1: Résumé simplifié du financement de la construction de la gare de Mellingen-Heitersberg.

### 3. Stratégie P+R/ B+R du canton de Vaud

La stratégie P+R/B+R du canton de Vaud est un exemple d'évaluation du potentiel au niveau cantonal par une approche systématique et fortement basée sur les données (affectation des usagers aux arrêts, conversion en demande théorique et dimensionnement des installations). Sur la base de cette analyse, des stratégies P+R/B+R ont été élaborées pour toutes les régions du canton. L'analyse a également relevé que le P+R n'était adapté qu'aux régions mal desservies par les TP. La stratégie définit aussi les rôles, le financement et les principes de gestion (structure tarifaire, utilisations multiples, etc.), ce qui permet une mise en œuvre coordonnée et efficace par les régions, les communes et les entreprises de transport.

#### Contexte

- La stratégie P+R/B+R s'inscrit dans le cadre de la stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs et vise à développer la mobilité multimodale.
- Les installations de P+R permettent aux pendulaires dont le lieu de domicile n'est pas suffisamment desservi par les TP (fréquence supérieure à 30 min.) d'accéder au réseau principal des TP.
- Le canton de Vaud considère les installations de P+R comme une partie intégrante d'un système de transport multimodal qui facilite les correspondances et réduit l'impact environnemental en raccourcissant les trajets en TIM.
- La planification repose sur une approche régionale par district, avec des périmètres de planification clairement définis et une méthodologie coordonnée.
- **La stratégie cantonale s'articule autour de deux axes:** la planification régionale des offres de P+R et B+R ainsi que l'aménagement des es-paces autour des gares.

#### Objectifs

- Favoriser l'utilisation complémentaire de différents moyens de transport et renforcement des liaisons entre le TIM et les TP.
- Garantir une répartition et un dimensionnement adaptés aux besoins des offres de P+R et B+R.
- Veiller à ce que les installations de P+R soient utilisées en priorité par les pendulaires venant de zones mal desservies par les TP et à ce qu'elles ne soient pas utilisées à des fins concurrentes.
- Améliorer l'efficacité de l'ensemble du réseau de transport grâce à une planification et une gestion ciblées.
- Soutenir les communes et les associations régionales de planification dans la mise en œuvre stratégique des installations de P+R, conformément aux projets d'agglomération.

#### Principes de planification et de pilotage

- Les places de stationnement P+R sont réservées aux personnes dont le lieu de domicile est mal desservi par les TP.
- Les installations de P+R doivent être situées le plus près possible des points de départ du trafic et en amont des zones d'embouteillage afin de maximiser l'utilisation des TP pour les trajets.
- Une tarification et une gestion judicieuses et coordonnées des offres de P+R et des places de stationnement locales sont indispensables.
- Le canton ne soutient que les projets qui répondent aux critères d'intérêt cantonaux et qui sont intégrés dans les planifications régionales.

#### Acteurs et financement

- La Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) dirige le projet et fournit un soutien méthodologique et financier aux autres acteurs.
- Les associations régionales de planification sont responsables des études et coordonnent la planification et le dimensionnement des installations de P+R et B+R.
- Les communes et les entreprises de transport assument le rôle de maîtres d'ouvrage. Elles sont en outre responsables de l'exploitation et de la gestion des installations.
- Le canton subventionne les études et les projets de mise en œuvre à hauteur de jusqu'à 50 % des coûts, pour autant qu'il les juge d'intérêt cantonal.
- Les projets d'agglomération de la Confédération peuvent fournir un financement supplémentaire. Dans ce cas, les conditions d'encouragement de la Confédération s'appliquent également. Dans ce domaine également, le canton coordonne et soutient les communes et les entreprises de chemins de fer.

## Méthodes de travail

La planification cantonale suit une méthodologie uniforme (pour une meilleure comparabilité des résultats) et fortement basée sur les données. La première étape est le diagnostic de l'état actuel relatif à l'offre et à la demande. Ensuite, les flux de pendulaires, la qualité des dessertes et la disponibilité de places de stationnement sont analysés. Sur cette base, il s'agit d'estimer le potentiel d'utilisation d'une offre de P+R par commune et par arrêt. Des groupes de pilotage et des groupes spécialisés régionaux, dans lesquels sont représentés le canton, les associations régionales de planification, les communes et les entreprises de transport, accompagnent le processus.

Les tarifs de l'offre de P+R varient en fonction de l'emplacement (plus ou moins centralisé) de l'installation concernée. Dans les zones peu peuplées, l'utilisation des installations de P+R peut être bon marché, voire gratuite, tandis que dans les zones urbaines, le tarif appliqué est nettement plus élevé. Ainsi, il est possible de piloter l'occupation des installations et d'inciter les usagers à passer de la voiture aux TP le plus près possible de leur domicile.

- **Phase 1:** estimation du potentiel d'usagers P+R par commune grâce au flux de pendulaires (origine-destination), à la qualité de la desserte TP à l'origine et à l'offre de places de stationnement à la destination.
- **Phase 2:** affectation du potentiel d'usagers P+R sur les arrêts du réseau TP en fonction de l'accessibilité de ceux-ci, du réseau routier auquel ils sont reliés et de leur bassin versant.
- **Phase 3:** conversion du potentiel d'usagers en demande théorique pour chaque site au moyen d'un «taux de capture».
- **Phase 4:** dimensionnement et faisabilité (construction) des installations en fonction de la disponibilité des surfaces, de l'acceptation sur place, de la priorité globale et de l'importance régionale. Un programme d'actions est établi à la fin de cette phase.

## Résultats et effets

- Tous les districts du canton disposent désormais de concepts P+R régionaux. Au total, un potentiel d'environ 1400 nouvelles places de stationnement P+R et 9000 places de stationnement B+R a été identifié dans le canton. Cette stratégie permet de piloter l'extension des installations de manière ciblée, favorise l'utilisation de normes de qualité uniformes et améliore la cohérence entre la planification, le financement et l'exploitation.
- Malgré ce succès, le canton de Vaud considère que le P+R n'est qu'un facteur parmi d'autres pour promouvoir la mobilité durable. De nombreuses autres mesures ainsi qu'un concept global intégré, sur la base d'un réseau de TP bien développé, constituent la base du succès du P+R.

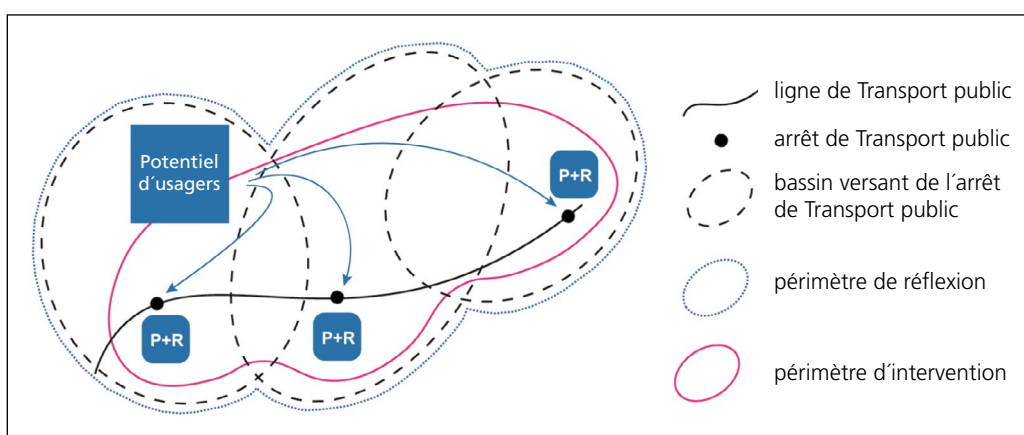


Illustration 5: Affectation du potentiel d'usagers P+R sur les arrêts du réseau TP à l'horizon de planification (Source: DGMR Vaud).

## 4. PA5 Wil, P+R Lütisburg (SG)

Lütisburg est un emplacement idéal pour une IM, étant donné que la commune est située en zone rurale proche des sources du TIM et qu'elle dispose aussi d'une offre de TP bien développée en direction de Wil et du Haut-Toggenbourg. Les voies d'accès à la ville principale sont saturées aux heures de pointe et les places de stationnement au centre-ville sont limitées. Un passage du TIM aux TP le plus près possible de la source est donc avantageux. C'est pourquoi le PA5 de Wil identifie Lütisburg comme une IM appropriée entre le TIM et les TP et confirme l'importance majeure du site dans le système régional global.

### Brève description

- **IM entre le TIM et les TP avec une fonction clairement définie:** l'offre P+R de l'IM de Lütisburg a été mise en place afin d'assurer le passage groupé du TIM depuis les zones rurales vers le corridor ferroviaire de Wil. L'offre actuelle répond à la demande de stationnement lors d'une cadence semi-horaire des TP aux heures de pointe et donc aux critères d'une IM performante.
- **Développement ciblée de l'offre:** le PA5 de Wil définit Lütisburg comme un site prioritaire pour le développement de la mobilité combinée, avec suffisamment de places de stationnement P+R, des places de stationnement pour vélos aménagés et des tarifs harmonisés au niveau régional.
- **Pilotage de l'offre sans créer d'excédent:** Alors que la commune de Bazenhaid ne dispose délibérément que d'une offre limitée de P+R et qu'aucune extension du P+R n'est prévue à Wil/Uzwil, l'installation de Lütisburg est renforcée en tant que nœud central du réseau secondaire, sans pour autant créer d'offre excédentaire.

### Acteurs

- **Commune de Lütisburg:** dirige l'IM en tant qu'organisme responsable et s'occupe de l'extension, de l'exploitation et de l'intégration de l'installation de P+R au niveau local. Elle joue un rôle central dans la mise en œuvre des concepts régionaux de mobilité combinée et de la mesure en la matière prévue par le PA5.
- **CFF:** responsables de l'infrastructure ferroviaire, de la coordination des offres et de la mise en œuvre des exigences de qualité en ce qui concerne le passage du TIM aux TP. Les CFF endossent un rôle de partenaire lors de la planification d'une extension du P+R et d'une valorisation du B+R.
- **Canton de Saint-Gall:** les concepts de mobilité combinée élaborés par le canton de Thurgovie constituent la base de la catégorisation et de l'établissement d'un ordre de priorités des offres de l'IM de Lütisburg. En outre, les plans directeurs cantonaux et les objectifs régionaux (p.ex. Wil/Uzwil en tant que centres) ont une incidence directe sur la conception de la mesure.

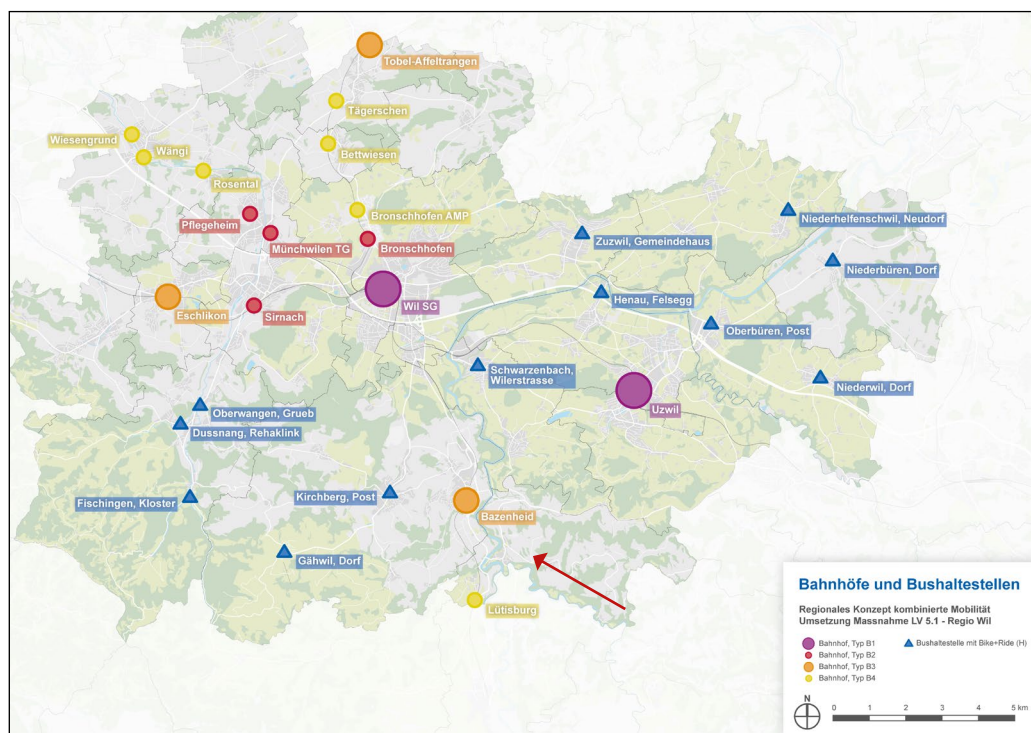


Illustration 6: Représentation par type des gares et des arrêts de la région de Wil. L'installation de P+R de Lütisburg est indiquée par une flèche. (Source: étude sur la mobilité combinée du canton de Thurgovie).

## Facteurs de réussite

- **Emplacement favorable dans le réseau de transport:** Lütisburg se situe à la jonction entre des zones urbaines densément peuplées et des zones rurales et joue donc un rôle important pour le regroupement du TIM. De plus, l'installation de P+R prévue se trouve en dehors de la zone résidentielle et est reliée à la route principale.
- **Une offre ferroviaire intéressante:** avec ses connexions fréquentes et directes en direction de Wil, la gare répond aux critères essentiels du plan sectoriel des transports et des objectifs régionaux.
- **Effet de décharge élevé:** en regroupant le TIM au bon endroit, l'installation de P+R de Lütisburg permet de désengorger les voies d'accès surchargées en direction de Wil et d'augmenter le taux d'utilisation des TP.

## Remarques concernant la transférabilité

- **Regrouper au lieu d'étaler:** l'exemple de Lütisburg montre que les offres de P+R doivent être développées là où les flux de circulation peuvent être interrompus efficacement, en amont des embouteillages.
- **Fort ancrage dans le système:** la planification des offres de P+R conformément à des concepts régionaux et des principes stratégiques définis permet de les développer de manière coordonnée.
- **Des critères clairs facilitent l'établissement d'un ordre de priorités:** la classification des IM par catégorie (TP-TP, TP-TIM et TIM-TIM) ainsi que l'analyse des opportunités et des risques ont permis de créer une grille d'évaluation solide pouvant être appliquée à d'autres régions.
- **Rôle des tarifs:** des tarifs P+R harmonisés et raisonnables évitent de créer des incitations inopportunes et garantissent la fonctionnalité à long terme des installations. Ce principe s'applique à toutes les agglomérations.



Illustration 7: Image aérienne de la gare de Lütisburg (Source: swisstopo).

## 5. Genève, Fondation des Parkings

Avec la Fondation des Parkings (FdP), le canton de Genève a créé en 1969 une institution intégrée chargée de mettre en œuvre la politique du stationnement comme instrument de pilotage du trafic. Le canton a regroupé les tâches suivantes afin de les déléguer à la FdP: détermination des emplacements des parkings, dimensionnement, tarification, financement et exploitation. La FdP s'occupe ainsi non seulement des installations de P+R, mais aussi de tous les autres parkings publics. Ce type d'organisation est unique en Suisse et sert donc de modèle en la matière. La FdP continue de développer ses parkings pour en faire des interfaces multimodales, appelées «pôles de mobilité» à Genève.

### Brève description

- Le canton de Genève constitue un cas particulier, étant donné qu'il a délégué la gestion de ses grands parkings à la FdP. Ce type de gestion est intéressante en soi, peu importe que les installations de P+R concernées soient régionales ou non. En 2022, la FdP gérait:
- Environ 5500 places de stationnement réparties sur 22 installations de P+R dans le canton de Genève.
- En y ajoutant les autres parkings couverts et les places de stationnement sur la voie publique, on arrive à près de 33 000 places de stationnement;
- Environ 250 places de stationnement pour motos dans plusieurs parkings, dont certains P+R. En y ajoutant les autres parkings couverts et les places de stationnement sur la voie publique, on arrive à près de 2400 places de stationnement pour motos.
- Environ 350 places de stationnement sont équipées d'une infrastructure de recharge pour véhicules électriques. L'objectif est d'équiper 1000 places de stationnement de bornes de recharge d'ici 2027.
- La FdP intègre de plus en plus le vélo comme élément central de la mobilité durable, notamment grâce à des vélos sécurisés. Ces installations proposent des vélos en libre-service (classiques, électriques et cargos).
- Sur mandat du canton de Genève, la FdP poursuit l'objectif de faciliter le passage de la voiture à des formes de mobilité combinées et de raccourcir les temps de correspondance.
- L'IM de Lancy-Bachet montre particulièrement bien comment regrouper les offres de vélos et de TP dans un même espace et en faire une expérience utilisateur intuitive et multimodale grâce à une signalisation claire.
- La mobilité à vélo est également intégrée dans le système des offres numériques, qui regroupent les TP, les services à la demande et le partage de vélos dans une seule interface. Dans le système de la FdP, le vélo n'est donc pas considéré uniquement comme un moyen de transport complémentaire, mais comme un élément à part entière de la mobilité urbaine.

### Facteurs de réussite

- La FdP a été créée sous la forme d'une fondation de droit public afin de remédier aux problèmes croissants de stationnement dans la région urbaine de Genève en pleine expansion. Sa mission légale était de planifier, construire et exploiter des parcs de stationnement afin d'assurer l'accessibilité du centre-ville, tout en délestant l'espace public.
- Les années de motorisation massive ont été suivies d'une phase d'expansion intensive avec la construction de nouveaux parkings couverts, l'introduction de la gestion des espaces de stationnement et les premières installations de P+R dans l'agglomération. Le fait que la FdP a été créée pendant la phase de croissance du trafic automobile a permis de créer des instruments compatibles avec l'évolution de la situation.

### Remarques concernant la transférabilité

- De manière générale, le modèle organisationnel de la FdP peut être repris dans d'autres cas de figure. Pour que le modèle puisse être appliqué avec succès, une stratégie globale en matière de circulation, dans laquelle la gestion du stationnement et de l'offre de P+R jouent un rôle central, est nécessaire.
- Le regroupement des tâches pourrait également permettre à d'autres cantons de gérer de manière stable et logique la planification de l'offre de TP, la tarification des TP et du stationnement ainsi que la mobilité combinée.

## 6. Stratégie P+R du canton de Thurgovie

La stratégie P+R du canton de Thurgovie est axée sur la décentralisation et se concentre sur la mobilité pendulaire et les déplacements quotidiens vers l'extérieur du canton, voire vers l'extérieur de la Suisse.

### Contexte

- Le canton de Thurgovie présente une structure d'habitat décentralisée, étant donné que la plupart des villes importantes se trouvent aux frontières cantonales. Les flux de circulation se dirigent donc souvent en direction des grandes villes situées à l'extérieur du canton.
- Dans le canton de Thurgovie, environ 80 % des gares disposent d'installations de P+R, offrant au total quelque 2000 places de stationnement. Chaque installation dispose d'environ 35 places. Il existe aussi des espaces de stationnement non signalés comme tels, qui ne répondent donc pas aux critères de qualité définis pour le P+R, mais qui sont tout de même utilisés à cette fin.
- Le taux d'occupation moyen est d'environ 50 %, avec des différences importantes entre les zones urbaines et rurales.

### Acteurs et financement

- Le département des TP du canton de Thurgovie assume la responsabilité stratégique du concept. Ce dernier n'a qu'une valeur de recommandation pour le canton. Les entreprises ferroviaires et les communes sont chargées de la mise en œuvre.
- Le canton soutient les offres de P+R d'importance régionale par des contributions d'investissement, tandis que les communes se chargent de l'exploitation et de l'entretien des installations.

### Analyse des tendances et des besoins

- L'augmentation des flux de pendulaires intercantonaux et transfrontaliers renforce le rôle de l'offre de P+R en tant que lien entre le TIM et les TP.
- Avec l'essor de la mobilité électrique, l'installation de bornes de recharge devient nécessaire dans les installations de P+R.
- Les hautes cadences de circulation des TP et les applications numériques (informations en temps réel, systèmes de réservation, mobilité partagée) renforcent l'attractivité de l'offre P+R.

### Objectifs

L'objectif est la mise en place d'un réseau de P+R couvrant l'ensemble du territoire, proche des points de départ du trafic et qui soutient la structure polycentrique du canton. L'offre de P+R doit faciliter le passage du TIM aux TP et désengorger les axes routiers principaux. Des modèles tarifaires et des systèmes de gestion uniformes doivent faciliter l'utilisation des offres. L'accent est mis sur l'optimisation des installations existantes. Dans un premier temps, toutes les installations ont été répertoriées et évaluées à l'aide de fiches d'objet. Les tendances, les flux pendulaires et les processus de développement territorial ont ensuite été analysés. Sur cette base ont été définies des offres cibles pour chaque gare ainsi que des normes de qualité, permettant de déterminer les mesures à prendre (cf. figure 8).

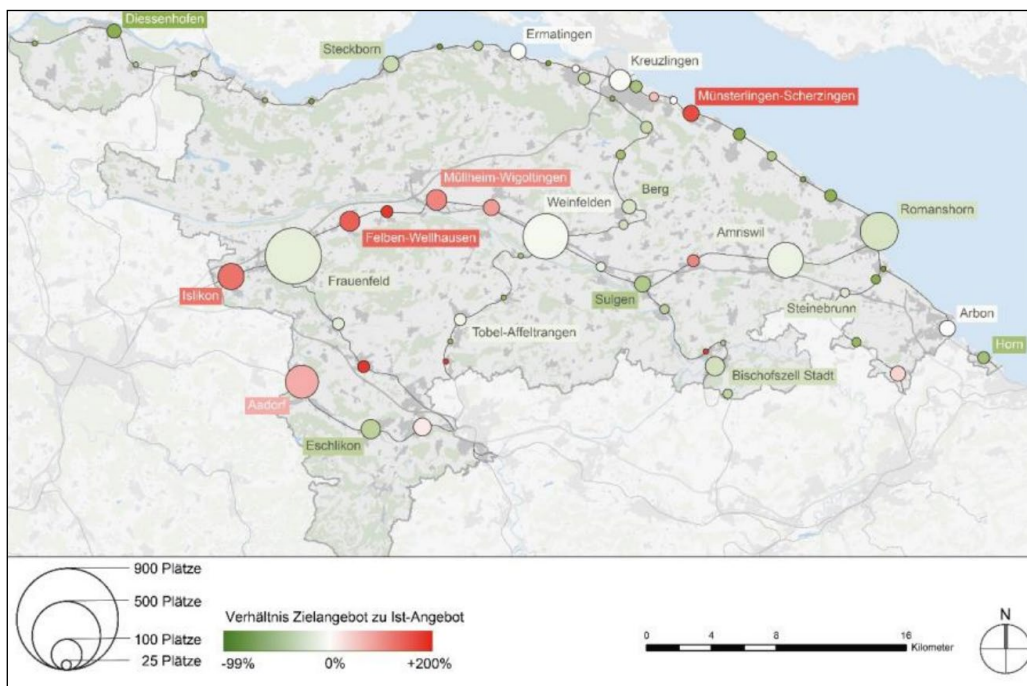


Illustration 8: Mesures à prendre dans les installations de P+R dans le canton de Thurgovie (Source: Département des TP (Abteilung öffentlicher Verkehr) du canton de Thurgovie).

## 7. Conclusions

- **Coopération et responsabilités communes:** le bon fonctionnement des installations de P+R régionales dépend de l'étroite collaboration entre les communes. Seuls des concepts harmonisés, une mise en œuvre coordonnée et un financement commun permettent de créer une offre cohérente. Les cantons et les associations régionales de planification doivent jouer un rôle de médiateur et de coordinateur et impliquer dès le début toutes les communes et toutes les entreprises de TP concernées.
- **Détermination précoce du financement:** les communes, le canton, les associations régionales de planification, les entreprises de TP et les autres acteurs concernés doivent déterminer la hauteur des coûts d'investissement et d'exploitation d'un commun accord. Seule une bonne coopération permet de mettre en place un modèle de financement viable.
- **Choix du site et aménagement:** l'emplacement de l'installation par rapport à d'autres fins d'utilisation et à l'accès aux offres ferroviaires est déterminant pour sa fonctionnalité et son acceptation. Le dimensionnement, l'utilisation multiple (p.ex. utilisation de jour/de nuit ou le week-end) et le type de construction (de plain-pied, à plusieurs étages, souterrain) doivent également être soigneusement examinés en ce qui concerne les coûts, l'accessibilité et l'aménagement.
- **Intégration dans le trafic global:** les installations de P+R ne doivent pas être planifiées de manière isolée, mais plutôt s'inscrire dans une stratégie globale des transports qui renforce les TP et le trafic cycliste, sans favoriser davantage le TIM. En outre, les offres de P+R ne devraient pas se concentrer uniquement à proximité des gares ferroviaires, étant donné que cela risque de générer des trajets supplémentaires en TIM ou d'affaiblir les offres de TP existantes.
- **Prise en compte du vélo:** la combinaison vélo-TP doit être privilégiée lorsque la distance entre le point de départ du trafic et la destination est trop grande pour être parcourue uniquement à vélo. C'est pourquoi les installations de B+R doivent être reliées au réseau cyclable au moyen d'infrastructures aussi directes, sûres et attrayantes que possible. Idéalement, il s'agit de séparer autant que possible le trafic cycliste du TIM sur ces itinéraires. Des critères de qualité uniformes devraient être introduits pour les offres de B+R, tels que la protection contre le vol, le vandalisme et les intempéries, des accès de plain-pied, etc. En outre, de nouvelles formes de mobilité doivent également être prises en compte.
- **Prévention des effets secondaires négatifs:** sans planification coordonnée, les installations de P+R peuvent entraîner une augmentation indésirable du trafic dans les communes où elles sont situées ou réduire les recettes du transport régional par bus. En outre, une offre excessivement subventionnée peut entrer en conflit avec les objectifs d'urbanisme, tels que la densification, des revalorisations ou la prise de valeur de biens immobiliers.
- **Nouvelles technologies et automatisation:** de nouveaux développements tels que la conduite autonome et les systèmes de stationnement automatisés vont modifier les besoins posés aux installations de P+R ainsi que l'aménagement de celles-ci. Il est possible que l'émergence de véhicules autonomes réduise la demande pour les offres de P+R classiques.
- **Critères de mesure du bon fonctionnement d'installations de P+R:**
  - réduction du nombre de kilomètres parcourus en TIM
  - réduction des besoins en places de stationnement dans les centres-villes
  - augmentation de la part des TP dans la répartition modale: le rendement des surfaces, la compatibilité avec les objectifs d'urbanisme et les répercussions sur le trafic en périphérie doivent également être pris en compte. En raison de l'espace important nécessaire pour les offres de P+R, d'autres utilisations sont à privilégier dans les espaces concernés.
- **Critères de mesure du bon fonctionnement d'installations de B+R:**
  - augmentation du nombre de kilomètres parcourus à vélo par rapport au TIM
  - taux d'utilisation de l'offre de B+R
  - utilisation des vélos en libre-service
  - répartition modale
- **Planification coordonnée des sites entre la ville et les zones rurales:** la stratégie de P+R doit être élaborée conjointement par les cantons ou les services régionaux de planification, les villes et les communes périphériques. C'est le seul moyen d'éviter les conflits d'objectifs, par exemple lorsque les avantages obtenus dans les zones cibles (centres-villes) entraînent des inconvénients dans les communes où se trouvent les installations de P+R.
- **Intégration de critères de qualité urbanistique:** outre les aspects fonctionnels, la qualité de l'aménagement, l'accessibilité pour les piétons et la qualité du séjour font partie intégrante des critères déterminant la qualité des installations de P+R. Celles-ci ne sont pas que des infrastructures de transport, mais aussi des ouvrages architecturaux et culturels ambitieux. Dans l'idéal, il s'agit de privilégier les périmètres de gare déjà imperméabilisés mais plus utilisés, dans la mesure où ceux-ci sont disponibles.
- **Billet combiné P+R et TP:** le prix du billet combiné pour le parking et les TP ne doit pas être plus élevé que le prix du stationnement dans le centre régional concerné (destination principale des trajets en question). Il s'agit également de souligner que l'inconvénient des installations de P+R est que la commune prend en charge des coûts d'infrastructure qui ne sont pas compensés par les utilisateurs. Dans tous les cas connus, les installations de P+R subventionnent donc indirectement la voiture.
- **Billet combiné B+R et TP:** afin d'accroître davantage l'attractivité du vélo, il convient d'étudier la mise en place de

billets combinés et d'abonnements pour le B+R, les vélos en libre-service et les TP. Pour cela, il est indispensable que l'offre de B+R et de vélos en libre-service soit proposée dans une infrastructure attrayante et sécurisée et qu'elle soit intégrée au Swisspass sur le plan technique.

### Résumé/points essentiels

- **Rôle des installations de P+R / B+R régionales:** les installations de P+R régionales relient le TIM et les TP, en particulier dans les zones périurbaines et rurales. Ils interceptent le TIM le plus près possible de son point de départ et garantissent l'accessibilité des centres urbains depuis les zones périphériques. Ils peuvent ainsi contribuer à soulager les zones sensibles, à condition que leur emplacement, leur dimensionnement et leur exploitation soient sélectionnés avec soin.
- **Intégration dans l'aménagement du territoire et la planification des transports:** les offres de P+R et B+R ne sont efficaces que si elles sont intégrées de manière claire dans les plans directeurs, la planification globale des transports, les stratégies de stationnement, les projets d'agglomération et les réseaux cyclables. Les cantons et les organisations régionales de planification, les entreprises de transport et les communes concernées doivent définir ensemble les emplacements, les rôles, la tarification et le financement des offres.
- **Exemples concrets appliqués aux niveaux cantonal et régional:** les exemples des cantons d'Argovie (axes P+R décentralisés), de Vaud (méthode de dimensionnement et d'évaluation du potentiel basée sur les données), de Genève (Fondation des Parkings: organisation intégrée des places de stationnement), de Thurgovie (réseau couvrant l'ensemble du territoire et axé sur les pendulaires) ainsi que de Wil/Lütisburg (regroupement plutôt que répartition) montrent comment des stratégies, des rôles et un financement clairs permettent de mettre en place des systèmes P+R et B+R solides.
- **Points essentiels pour l'application pratique:** il s'est avéré que la coopération intercommunale et le partage équitable des coûts, une politique coordonnée en matière d'emplacement et de tarification, la prise en compte du vélo (y c. billets combinés) ainsi qu'un contrôle systématique des résultats (kilomètres parcourus en TIM, part des TP, taux d'utilisation) sont des points essentiels pour toute application pratique. En même temps, les offres de P+R et B+R doivent être considérées comme des éléments constitutifs d'une stratégie globale en matière de transport.

## 8. Littérature

### Littérature complémentaire

#### Interfaces multimodales, généralités

- Office fédéral du développement territorial ARE: [Les interfaces de transports: Bons exemples en Suisse et à l'étranger \(ARE 2021\)](#)
- Office fédéral du développement territorial ARE: [Interfaces multimodales: Conclusions de diverses études de base. Rapport de synthèse \(ARE 2023\)](#)
- Office fédéral du développement territorial ARE: [Maîtrise du trafic dans les agglomérations: Gestion de l'espace de stationnement \(ARE 2021\)](#)
- Espace Suisse: Interfaces multimodales: [Cinq axes stratégiques pour les responsables de la planification | EspaceSuisse \(2025\)](#)
- FSU: [COLLAGE 2/25 Hubs de mobilité](#)
- Canton de Lucerne (2025): [Verkehrsdrehscheiben Kanton Luzern, Konzeptstudie](#)
- Canton de Lucerne (2025): [Verkehrsdrehscheiben Kanton Luzern, Handbuch](#)
- Lajo AG: [Verkehrsdrehscheiben Grundlagenstudien](#)
- Quartiershubs: [Arbeitshilfe Kanton Aargau](#)
- Union des transports publics UTP: [Interfaces de transports. Guide de planification pour les acteurs locaux \(UTP 2023\)](#)

#### Trafic cycliste et les interfaces multimodales

- Office fédéral des routes OFROU: [Trafic cycliste](#)
- Office fédéral des routes OFROU: [Stationnement des vélos – Manuel](#)
- Office fédéral des routes OFROU/Forum vélostations Suisse: [Guide vélostations](#)
- Office fédéral des routes OFROU/forum bikesharing: [Systèmes de vélos en libre-service](#)
- Canton de Zurich: [Förderung Bike & Ride-Anlagen](#)

#### Littérature générale supplémentaire

- Office fédéral du développement territorial ARE: [Niveaux de qualité de desserte par les TP](#)
- Canton de Bâle-Ville: [Mobilitätsfonds Kanton Basel-Stadt](#)
- SVI: [Gesamtverkehrliche Erschliessungsqualitäten](#)

### Sources en lien avec les exemples cités d'offres régionales de P+R et B+R

#### Sources générales

- Umweltbundesamt 2020: [Vertiefende Analyse der Vor- und Nachteile von P+R](#)
- Canton de Zurich, Amt für Verkehr AFV (2017). [Bedeutung des P+R-Angebots im Kanton Zürich](#)

#### Canton d'Argovie

- Canton d'Argovie, Departement Bau, Verkehr und Umwelt BVU (2021): [Umsetzungskonzept Kombinierte Mobilität](#)
- Canton d'Argovie, Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (2025): [Massnahmenblatt BB09 MIV/öV-Verkehrsdrehscheiben](#)
- Canton d'Argovie, BVU: Botschaft 02.241
- Forum vélostations Suisse (2022): [Financement du stationnement pour vélos en Suisse: Possibilités et exemples](#)
- Baden Regio: [Haltestelle Mellingen Heitersberg #212](#)

#### Canton de Vaud

- Canton de Vaud, Direction générale de la mobilité et des routes DGMR (2019): [La planification régionale des parkings d'échange pour voitures \(P+R\) et pour vélos \(B+R\): document de cadrage et orientations sur les prestations attendues](#)

#### P+R Lütisburg

- Canton de Saint-Gall, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation AREG, ewp AG (2022): [Initialisierungsstudie Verkehrsdrehscheiben Kanton St. Gallen, Synthesebericht](#)
- Regio Wil (2025): [Agglomerationsprogramm Wil 5. Generation, Teil 1 Bericht](#)
- Regio Wil (2025): [Agglomerationsprogramm Wil 5. Generation, Teil 2 Massnahmenband](#)

#### Canton de Genève

- Fondation des Parkings (2024): [Rapport de Gestion 2024](#)
- Forum bikesharing Suisse (2025): [Infolettre de juin 2025](#)

#### Canton de Thurgovie

- Canton de Thurgovie (2022): [Konzept Kombinierte Mobilität, Leitfaden zur kombinierten Mobilität an Bahnhöfen und Bushaltestellen](#)