



Kit de démarrage pour la transition de la mobilité

Des propositions faciles à réaliser

04/2022



Kit de démarrage pour la transition de la mobilité

Impressum

Denise Belloli
Julian Moritz Renninger
Tobias Bowald
Thomas Hug
Thomas Sauter-Servaes

<https://schrittmacher.in/>
info@schrittmacher.in

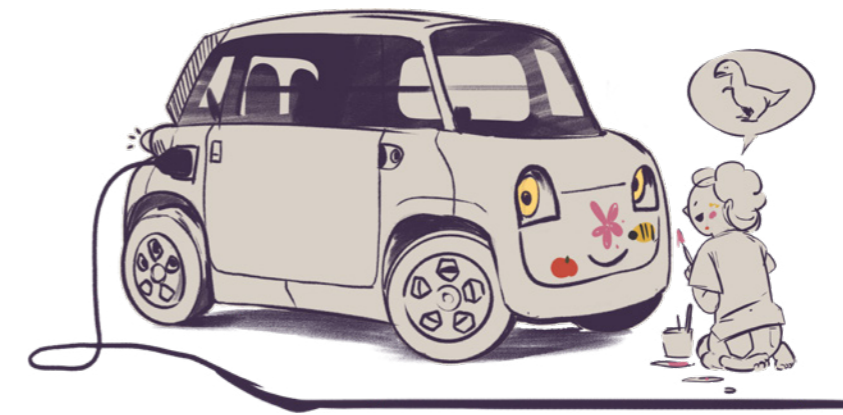
Illustration & Layout
Oliver Maier - Illustration

Des propositions faciles à réaliser



Préface

Le kit de démarrage pour la mobilité de demain



L'avenir de la mobilité est durable et connecté. Il prend le meilleur de chaque moyen de transport et exploite avec parcimonie le peu d'espace disponible. Mais comment faire pour arriver à ce résultat? Parmi les solutions de mobilité proposées, certaines comme les taxis aériens ou les véhicules autonomes sont certes inspirantes, mais ne contribuent à relever les défis actuels que dans une faible mesure. Si nous voulons amorcer la transition de la mobilité, nous devons commencer maintenant, avec les outils dont nous disposons actuellement.

Ce kit de démarrage a pour objectif de présenter ces outils de façon simple et claire aux communes et aux personnes intéressées. Il est le fruit du travail de cinq personnes issues d'entreprises et d'instituts renommés, qui ont compilé leurs expériences et leurs connaissances pour inspirer les lectrices et lecteurs. Ce kit de démarrage comprend des exemples, des instructions concrètes et

des contacts dans les domaines pour lesquels il nous semble possible d'obtenir facilement des résultats. Trois grands principes ont guidé nos choix.

Distinguer l'essentiel du superflu: sur quels aspects les communes doivent-elles concentrer leurs efforts aujourd'hui? Qu'est-ce qui peut attendre? Les mesures privilégiées sont celles pouvant être mises en œuvre rapidement avec peu d'efforts et de contraintes.

• • •

Promouvoir la mobilité durable: il s'agit de promouvoir à la fois l'utilisation des transports publics classiques, des solutions de partage et du vélo, et la marche à pied.

• • •

Essayer et faire: si vous suivez des règles simples et que vous vous inspirez de ce qui a déjà été réalisé en Suisse, vous ne pouvez pas vraiment vous tromper.

**Vous lisez la version imprimée de ce kit de démarrage?
L'en-tête de chaque chapitre comprend un lien raccourci renvoyant à l'ensemble des sources et des liens cités dans le texte.**

Ce document simplifie énormément des questions complexes. Nous faisons fi des laborieuses discussions politiques, mais les débats de fond sont inévitables à long terme. Elles sont cependant plus faciles à mener si elles s'appuient sur de premières expériences positives. Peut-être saurons-nous d'ici là si les solutions telles que les véhicules autonomes et les taxis aériens valent toujours la peine d'être étudiées. Nous espérons que ce kit de démarrage vous permettra d'amorcer la transition de la mobilité. Nous nous réjouissons de recevoir vos encouragements, vos observations, et surtout vos idées et propositions de mesures!

Bonne lecture!

V.
Faire de nouvelles expériences

(Page 17)

VI.
Utiliser les marges de manœuvre

(Page 19)

IX.
Thèmes à déprioriser

(Page 25)

X.
Préparez l'avenir

(Page 27)

VIII.
Promouvoir l'électromobilité

(Page 23)

IV.
Améliorer la marchabilité

(Page 15)

VII.
Utiliser activement les espaces

(Page 21)

I.
Encourager l'autopartage

(Page 9)

III.
Promouvoir davantage le vélo

(Page 13)

II.
Proposer des vélos en libre-service

(Page 11)



I. Encourager l'autopartage

D'après une étude du prestataire suisse Mobility, une voiture utilisée en autopartage remplace jusqu'à onze véhicules privés.

Étendre l'offre d'autopartage est donc un bon moyen pour promouvoir la transition de la mobilité. Un objectif envisageable consisterait à proposer une offre étendue comportant un site d'autopartage pour 500 personnes par zone de rayonnement.

Collaboration avec des partenaires

Le moyen le plus efficace est de chercher à établir un contact direct avec un prestataire. Les informations ci-après peuvent vous aider à préparer les échanges.

Votre commune ou région propose-t-elle déjà des offres d'autopartage? Pourquoi l'offre n'est-elle pas plus développée?

La carte Shared Mobility de l'OFEN donne un bon aperçu des offres actuellement disponibles dans votre région ainsi que des prestataires.

Pouvez-vous mettre à disposition des terrains et des stations de recharge destinés à l'autopartage (surfaces communales, parkings publics, etc.)? Si oui, lesquels?

Contactez les responsables du projet «MOMODU Wil: actif, intelligent, partagé» pour tirer profit de leur expérience.

Sans offre, pas de demande! Votre commune est-elle disposée à soutenir financièrement le lancement de l'autopartage?

En principe, vous pouvez tabler sur 5000 francs en moyenne par voiture et par an. Votre contribution diminue au fur et à mesure que l'utilisation augmente.

Avez-vous des partenaires (entreprises locales, immeubles, etc.) qui pourraient participer aux coûts?

Exemple: les Hôpitaux Universitaires Genève soutient l'autopartage.

Y a-t-il déjà dans votre commune des «superusers» susceptibles de devenir ambassadeurs ou ambassadrices et de garantir une certaine utilisation?

Il est plus facile de lancer une offre quand certaines personnes montrent l'exemple, parlent de l'offre ou apportent leur aide aux novices. Vous pouvez aussi montrer l'exemple en votre qualité de représentant ou représentante de la commune!

Partage des véhicules de la commune

Partager la flotte disponible

De nombreuses communes mettent à la disposition de leur personnel des véhicules de service, qui sont souvent inutilisés en dehors des heures de travail. De nombreuses initiatives couronnées de succès montrent qu'il est possible de partager ces véhicules avec la population locale. On améliore ainsi l'offre de mobi-

lité sans que les particuliers n'acquiescent de voitures individuelles supplémentaires.

En outre, les communes optant pour des véhicules électriques peuvent ainsi contribuer à apaiser les craintes liées à l'utilisation des nouvelles technologies de propulsion.

Bonne pratique dans la commune de Stäfa

Partager plutôt que posséder

Si vous devez étendre la flotte de votre institution ou en remplacer une partie, vous pouvez, au lieu d'investir une grosse somme d'argent dans l'acquisition de véhicules, proposer à vos collaborateurs de leur donner accès à l'offre d'un prestataire d'autopartage. Il est possible d'aménager l'offre d'autopartage afin qu'elle corresponde à vos besoins (par exemple dans les bâtiments administratifs).

Exemple dans la commune de Lutry

Si vous envisagez cette solution, prenez directement contact avec les prestataires d'autopartage, qui sauront vous conseiller au mieux.

Les informations ci-après aideront les prestataires à cerner rapidement vos besoins:

- > Quel est le profil utilisateur actuel de votre flotte? Est-il possible de partager les véhicules pendant les heures d'ouverture ou uniquement en dehors?
- > Quels sont les sites envisageables?
- > Avez-vous des exigences particulières pour le choix des véhicules? Est-ce que certains véhicules ne peuvent pas être partagés?
- > Les véhicules doivent-ils appartenir à la commune ou peut-on envisager des contrats d'utilisation?

Encouragez l'autopartage!

La transition de la mobilité passe par la réduction du nombre de personnes possédant une voiture. Prendre la voiture reste toutefois indispensable notamment pour transporter des objets lourds, se rendre dans des endroits mal desservis par les transports publics ou, tout simplement, pour ne pas perdre la main. L'autopartage vient compléter l'offre de transports publics pour répondre aux besoins de mobilité que le vélo, le train, le tram ou le bus ne peuvent satisfaire.

II. Proposer des vélos en libre-service

Proposer des vélos en libre-service est rarement une excellente affaire sur le plan financier. Pour de nombreuses communes, il s'agit néanmoins d'une évolution vers une mobilité tournée vers l'avenir. Contrairement aux autres véhicules, les vélos en libre-service bénéficient d'un accueil favorable au sein de la population. Les prestataires de vélos en libre-service se sont bâtis une solide réputation grâce à leur professionnalisme élevé.

Groupes cibles

Un réseau dense de vélos en libre-service de bonne qualité peut remplacer [la voiture pour les trajets du quotidien](#). Rouler à vélo est par ailleurs bénéfique pour la santé. Dans les villes suisses, près de la moitié des trajets en voiture sont inférieurs à cinq kilomètres, une distance idéale pour un vélo en libre-service, qui est facilement accessible et dont l'utilisation se fait sans autre. Et cela ne vaut pas que pour les touristes.

Exemples encourageants

Les offres de location de vélos ne sont pas uniquement destinées aux grandes villes et communes. [Les communes de la Région de Nyon](#) sont la preuve qu'il est possible de les intégrer aux systèmes existants. En Thurgovie, l'association [«Kombinierte Mobilität Regio Kreuzlingen»](#) montre comment réussir le lancement d'un système de location de vélos et d'un service de livraison à domicile à vélo.

Fonctionnement

Un système de vélos en libre-service peut prendre plusieurs formes. En Suisse, ce sont les «vélos flottants» (retour possible n'importe où) et les systèmes avec station (restitution uniquement à des stations définies) qui sont plutôt répandus. [Le Forum bi-](#)

[kesharing Suisse](#) fournit des indicateurs relatifs à leur exploitation. En raison de leur fiabilité et de leur acceptation, nous recommandons les systèmes fonctionnant avec des stations.

Options

Il est aussi possible de partager des vélos-cargos. Créé en Suisse, [carve-lo2go](#) est le premier système de location de vélos-cargos du monde. Les vélos sont hébergés par des boulangeries, des pharmacies ou d'autres petits commerces appelés «hôtes», qui s'occupent de la gestion. Les villes et communes peuvent soutenir ce système par des mesures de communication (comme le fait [Wil](#)), le promouvoir de manière ciblée ou devenir elles-mêmes des hôtes.

Coûts

Les frais de location ne suffisent pas à couvrir les coûts des systèmes de location de vélos. Des sponsors, des supports publicitaires ou d'autres contributions sont donc souvent nécessaires. D'après des [enquêtes](#) non représentatives, le coût annuel d'un vélo varie entre 200 et 1000 francs. Certaines régions proposent à leurs habitants une offre de base gratuite (p. ex. [take a bike](#)).

Les vélos électriques coûtent plus cher à l'achat et à l'entretien mais peuvent correspondre à un complément attractif de la flotte (p.ex. [Le Locle Roule](#)).

Des entreprises locales peuvent participer au financement via des partenariats publicitaires (nom du

système, espaces sur les vélos et l'infrastructure). Normalement, les emplacements pour les stations sont mis à disposition gratuitement. Impliquer [les services sociaux](#) dans l'exploitation du système peut également s'avérer bénéfique.

Lancement

Le mieux est de prendre contact avec un prestataire. [Le Forum bikesharing Suisse](#) fournit un bon aperçu des [offres](#) actuelles en Suisse ainsi que des [prestataires](#) actifs, avec leurs coordonnées. Préparez-vous à votre premier entretien en répondant aux quatre questions suivantes:

- › Voulez-vous un système avec stations ou avec des vélos flottants? En général, nous recommandons toujours le système avec stations.
- › Disposez-vous de surfaces (terrains communaux, parkings publics, etc.) que vous pourriez mettre à la disposition des prestataires pour l'installation de stations de vélos en libre-service?
- › Êtes-vous prêts à soutenir financièrement l'offre au début, p. ex. pour compléter celle des transports publics?
- › Avez-vous des partenaires (entreprises locales, hôtels, instituts de formation, CFF SA, etc.) qui pourraient participer au projet (coûts et sites)?



Misez sur les vélos en libre-service!

III. Promouvoir davantage le vélo



Bike First! Faites du vélo un réflexe

Le vélo est tout simplement le moyen de transport le plus efficace. Aucun autre ne demande aussi peu d'énergie et de place! Près de deux tiers des foyers suisses possèdent un ou plusieurs vélos. Le vélo était même l'un des moyens de transport privilégiés avant la motorisation des moyens de transport dans les années 1950. La Chine prévoyait d'ailleurs d'en faire le principal moyen de transport de sa population.

Le vélo séduit de plus en plus la population suisse, notamment depuis la pandémie et l'essor des vélos électriques. L'utilisation de ces derniers augmente sur les distances moyennes et les routes présentant des différences de dénivelé, et aussi auprès des personnes peu sportives ou âgées. De plus en plus de gens prennent conscience de l'importance de leur santé et découvrent qu'il est possible de se déplacer plus rapidement et de manière plus flexible à vélo. Il faut donc se préparer à faire face à une augmentation du nombre de cyclistes et encourager cette évolution de manière proactive.

Des déplacements agréables

Des petites mesures peuvent déjà rendre la pratique du vélo plus agréable. Il s'agit de créer un environnement propice aux cyclistes.

La commune peut mettre en place ces mesures assez facilement. Elles peuvent être adaptées au cas par cas et peuvent la plupart du temps être mises en œuvre par les services existants.

Il faut faire preuve de créativité et se mettre dans la peau d'un cycliste. Dans la pratique, nous avons souvent recours aux idées suivantes:

- › Aménager des déviations adaptées aux vélos en cas de chantiers
- › Installer des pompes à vélo dans l'espace public
- › Remettre des kits de réparation aux commerces locaux
- › Permettre de se rendre à l'école à vélo
- › Vérifier la signalisation des itinéraires existants

▸ [Exemple de créativité: garer son vélo dans un parking dédié donne droit à une bière à petit prix \(Bike 'n Biertje, Pays-Bas\)](#)

Planification du réseau et élimination des points faibles

La planification du réseau doit donner la priorité au vélo afin de proposer des infrastructures adaptées aux cyclistes. Vous pouvez planifier sommairement votre réseau, puis confier la planification détaillée à un bureau d'études spécialisé dans la mobilité.

La planification du réseau permet d'identifier et d'éliminer les points faibles. La méthode d'identification la plus efficace consiste à impliquer directement la population. Il peut aussi être utile de recourir à des outils comme [Bikeable](#). Souvent, il suffit de petites choses pour produire de grands effets, par exemple niveler le bord des trottoirs ou adapter le marquage des routes. Il est cependant souvent nécessaire de procéder à des changements importants au niveau de l'infrastructure.

Stationnement pour vélos

Il est essentiel de proposer suffisamment de places de stationnement aux personnes souhaitant se déplacer à vélo. L'offre de stationnement doit tenir compte de deux facteurs:

- › L'emplacement: des places de stationnement de courte durée (utilisation quotidienne) doivent être créées directement aux lieux de destination sans différence de hauteur. Les places de stationnement de longue durée (utilisation dans le cadre des loisirs) doivent être couvertes et, normalement, se trouver dans des endroits pouvant être fermés à clé.
- › L'aménagement: il faut veiller à utiliser uniquement des supports à vélos aux normes (image ci-contre) dans les projets de construction privés ou communaux.

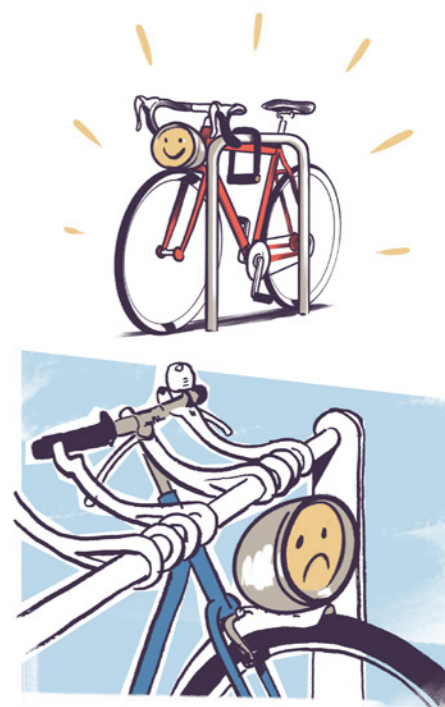
▸ [Exemple tirés de la pratique: guide pratique sur le stationnement des vélos sur fonds privés à Sion](#)

Aide des spécialistes locaux

Les spécialistes en mobilité cycliste ne sont généralement pas bien loin. De nombreux cantons disposent de services où se faire conseiller pour promouvoir le vélo. Certains bureaux d'études embauchent des spécialistes de la promotion du vélo à qui ce thème tient particulièrement à cœur.

Parfois, un bref échange suffit à résoudre des points en suspens ou à être mis en relation avec d'autres personnes. Vous n'êtes pas seuls!

Les services spécialisés cantonaux dédiés au vélo mettent à disposition une grande quantité d'informations. Ces documents sont généralement solides sur le plan technique. Conçus de manière claire, ils constituent de bonnes références.



IV. Améliorer la marchabilité

Nous nous déplaçons toutes et tous à pied, pour aller à l'arrêt de bus, au parking, du supermarché à la pharmacie; en flânant pour faire du shopping ou prestement pour nous rendre au travail. Les personnes qui se déplacent à pied savent à quel point il est agréable de marcher sur des trottoirs larges et adaptés, et important de se rendre sans détour d'un point A à un point B. Il suffit d'avoir une poussette ou une valise ou encore de manquer d'assurance pour voir où le bât blesse: trottoirs étroits, passages piétons insuffisants, chemins peu engageants et obstacles en tout genre ne sont pas rares.

Il existe une multitude de guides et d'outils de travail pour analyser et planifier les mesures liées à la marchabilité. La bonne nouvelle? Il n'est pas nécessaire d'attendre que le concept de marchabilité soit établi dans les détails ou que la circulation en ville soit transformée pour obtenir des améliorations. La marchabilité est partout et à petite échelle, comme les mesures pour l'améliorer.

Ensemble à pied pour identifier points faibles et solutions

Nous nous déplaçons toutes et tous à pied, et avons donc les cartes en main pour identifier les points faibles dans le réseau de chemins pour piétons et améliorer la situation. Membres de l'administration, responsables politiques et population peuvent effectuer ensemble le tour d'un quartier. C'est un moyen très efficace pour identifier les points faibles et discuter des possibilités d'amélioration. De plus, les échanges permettent de se rapprocher de la population, dans la mesure où les demandes sont prises au sérieux. Le quartier est une bonne unité de grandeur pour des promenades communes. Elles peuvent cibler un thème en particulier comme la sécurité du chemin de l'école ou les itinéraires directs vers le centre.



Important: bien gérer les demandes

Les idées des habitants ne sont peut-être pas toujours réalisables, mais il faut les respecter. Le dialogue permet de freiner les exigences peu réalistes.

La liste des points de conflit et des propositions d'amélioration comprendra aussi bien des mesures très faciles à mettre en œuvre que des projets de transformation complexes. Tout ne peut pas être mis en œuvre, et encore moins dans l'immédiat. Cependant, certains petits gestes comme tailler les buissons pour améliorer la visibilité ou déplacer un panneau mal placé peuvent être bénéfiques.

Sources utiles et inspirations:

- [Mobilité piétonne Suisse](#)
- [Jane's Walk](#)
- [La mobilité douce par l'OFROU](#)
- [Projet «Marchabilité et santé» d'actif-traffic](#)

V. Faire de nouvelles expériences

Pour que les nouvelles formes de mobilité fassent la différence, il faut qu'elles soient employées par une plus grande part de la population. Nos comportements en matière de mobilité sont toutefois fortement marqués par nos habitudes et nos préjugés. L'un des principaux obstacles à l'instauration de nouvelles formes de mobilité est la première utilisation. Faites en sorte que les nouvelles offres de mobilité puissent être expérimentées et réduisez par la même occasion la crainte de franchir le pas.

Planification orientée vers les objectifs

Il est possible de mobiliser plusieurs groupes d'intérêts par des mesures, des actions et des événements ciblés. Faites preuve de créativité lors de la conception, mais ne perdez pas de vue vos objectifs, seul moyen de garantir le succès de vos mesures! La manière de procéder suivante a fait ses preuves:

- › Définissez ce que vous souhaitez atteindre concrètement.
- › Déterminez le public cible et la façon dont vous pouvez l'inciter à changer ses habitudes.
- › Développez des concepts et validez-les avec des représentants de votre public cible. Au besoin, faites-vous conseiller par des entreprises spécialisées.

Panorama des offres et possibilités

Les nouvelles formes de mobilité ont aujourd'hui majoritairement un statut de niche. Cela est dû à leur manque de visibilité et à de forts préjugés à leur égard. Engager des actions de communication très relayées et assurer une présence à des endroits stratégiques permet de remédier à ce problème. Il existe de nombreuses possibilités. Selon notre expérience, les prestataires engagés dans le domaine de la mobilité s'impliquent volontiers.

Grands événements

Attirez l'attention au cours d'événements qui attirent un large public:

- ▶ [Semaine de la mobilité à Lausanne](#)
- ▶ [Vevey Lavaux-Up](#)
- ▶ [Dimanches sans voiture à Berne](#)

Événements et activités thématiques

Présentez un thème spécifique à la population de manière ciblée. Proposez un essai et déconstruisez ainsi les préjugés.

- ▶ [TCS eMobility Days](#)
- ▶ [Lancement des e-trottinettes Voi à Frauenfeld](#)

Événements de votre commune

Assurez une présence lors d'événements organisés par votre commune pour sensibiliser un large public à vos sujets et offres actuelles.

Bonnes mesures au bon moment

Les habitudes exercent une forte influence sur les comportements humains et, partant, sur les décisions liées à la mobilité individuelle. Difficile, quand on effectue ses trajets de la même manière depuis des décennies, de se laisser convaincre du jour au lendemain par une offre de partage ou de transports publics. L'approche la plus prometteuse consiste à communiquer pendant que les comportements ne sont pas encore trop sclérosés, par exemple aux change-

ments d'étapes qui jalonnent la vie ou en amont de décisions importantes. Il peut s'agir d'un déménagement privé ou professionnel ou de la naissance du premier enfant.

Semaines de partage pour les élèves conducteurs

Dans le cadre de l'action participative [#Sharewochen](#) du land de Bade-Wurtemberg en Allemagne, les élèves conducteurs suivent un module théorique sur la mobilité durable et testent la réservation d'une offre d'autopartage avec leur moniteur.

Trajets gratuits pour les nouveaux habitants

Plusieurs communes, comme la ville de Berne, offrent des trajets gratuits en transports publics à leurs nouveaux habitants. Le concept pourrait être étendu aux offres de partage ainsi qu'aux installations de stationnement pour vélos et voitures à proximité des gares. L'idée serait de proposer à ces personnes nouvellement installées d'essayer gratuitement les offres disponibles, en partenariat avec les prestataires.

Sensibilisation des élèves

Les jeunes peuvent déjà être sensibilisés à ces sujets au travers de journées thématiques.

- ▶ [Programme scolaire des journées de la mobilité à Soleure](#)
- ▶ [Journée des enfants des transports publics à Coire](#)

Faites découvrir les nouvelles formes de mobilité!

VI. Utiliser les marges de manœuvre

Le nombre de places de stationnement, leur emplacement et leur exploitation sont des leviers importants pour soutenir le passage de la voiture à des moyens de transport plus durables. Idéalement, les mesures contraignantes et incitatives se recoupent et se traduisent par un changement dans les habitudes de mobilité. Les mesures contraignantes sont généralement plus difficiles à valoriser, notamment lorsqu'il s'agit d'exploiter ou de réduire les places de stationnement. Heureusement, il existe des marges de manœuvre qui permettent de progresser rapidement sur certains aspects.

En général, les mesures liées au stationnement ont mauvaise presse, le sujet est très sensible. Les avis du monde politique et de la population divergent fortement et il est rarement possible d'opérer de grands changements.

Ne baissez pas les bras! Procédez par étapes pour ouvrir la voie à d'autres changements.

Stationnement réduit

De nombreux règlements autorisent désormais un nombre de places de stationnement inférieur à l'obligation en vigueur pour les rénovations et les nouvelles constructions. Beaucoup d'investisseurs et de maîtres d'ouvrage ont ainsi pris conscience qu'il pouvait être avantageux, pas seulement sur le plan financier, de renoncer à des places pour voiture en faveur d'autres formes de mobilité. Accompagnez et encouragez les entités privées à établir et appliquer des concepts de mobilité avec un besoin de stationnement réduit!

Conseil pour toutes les communes du Jura

Dans le cadre de la révision de l'ordonnance cantonale sur les constructions (OC), les bases légales en matière des projets d'habitat sans voiture ou avec peu de voiture ont été posées à l'échelle cantonale et sont applicables dans tout le canton, même si des particularités locales existent. Il faut cependant présenter un concept de mobilité assurant à long terme l'utilisation minimale des cases de stationnement et les modalités de contrôle de cette utilisation.

...

Et les autres?

La plupart des règlements et directives dans lesquels le stationnement réduit n'est pas encore prévu autorisent des «exceptions», et par conséquent la réduction du nombre de places de stationnement obligatoires. Là encore, il y a donc un moyen de faire quelque chose avec une argumentation bien ficelée.

Connaissance et exploitation des marges de manœuvre existantes

En Suisse, les directives sont très hétérogènes tant au niveau cantonal que communal. Le site [«Habitat à stationnement réduit»](#) donne un bon aperçu des règles en vigueur et des marges de manœuvre existantes. [«SuisseEnergie pour les communes»](#) fournit également des informations de base sur le stationnement.

Exemple à Horw

À Horw, le règlement en matière de stationnement qui datait de 1988 a pu être adapté après un premier essai infructueux. La première proposition comprenait d'importants changements et a été rejetée par le conseil communal en 2016, car la majorité des membres estimait qu'il allait trop loin. Le second projet, qui proposait des changements modérés et suffisamment de marge de manœuvre, a été accepté. Désormais, l'évaluation tient compte de la desserte par les transports publics, de la proximité du centre, de la topographie et de la densité des constructions. Moyennant l'établissement de concepts de mobilité, il est possible de réduire davantage le nombre de places de stationnement.

Pensez le stationnement!

VII. Utiliser activement les espaces



Introduisez des mesures temporaires!

Les mesures temporaires permettent d'évaluer les conséquences des changements. Elles peuvent servir à recueillir l'avis de la population et à développer le système de mobilité. Et leur succès donne envie d'en faire davantage!

Les mesures temporaires peuvent avoir des portées très différentes. Il peut s'agir de petits changements relativement simples à mettre en œuvre ou d'importantes interventions dans le système de transport. Souvent, elles font l'objet de procédures participatives et d'évaluations pour mesurer les effets sur les usagers des transports et orienter autant que possible les mesures en fonction des besoins de la population.

Nous recommandons de recourir aux mesures temporaires pour lancer le dialogue avec la population et identifier sans risque la portée des interventions prévues. Mettre en œuvre de mesures temporaires demande de l'audace. Comme elles ne sont pas conçues pour durer, elles n'ont pas besoin d'être parfaites.

Acquisition de mobilier urbain

L'acquisition de mobilier urbain est susceptible de renforcer la qualité de vie dans une commune. Les activités sociales peuvent de nou-

veau avoir lieu dans les quartiers, ce qui réduit potentiellement les déplacements.

En outre, un mobilier urbain de choix permet de créer des espaces agréables permettant aux personnes âgées d'en profiter et de rendre les voies piétonnes plus attrayantes.

Nouveaux régimes de circulation et répartitions des surfaces

Les modèles, même les meilleurs, ne sont pas toujours concluants et il faut tester plusieurs solutions pour trouver celle qui convient. Cela permet de mieux comprendre le système de transport. À Berne, par exemple, un chantier a entraîné la fermeture du pont du Kornhaus, qui a pu être transformé en «oasis urbaine» pendant l'été. Citons d'autres exemples marquants: [«Öttensen macht Platz»](#) à Hambourg, l'essai pilote [d'un péri-phérique à sens unique](#) à Pfäffikon (ZH), [«LabCity»](#) à Bienne ou encore [l'installation des bandes cyclables provisoires](#) dans le canton de vaud. Ces projets ont permis de tester une

utilisation détournée de l'espace routier. Les conclusions ont souvent montré que ce dernier ne se limitait pas à la circulation.

Parc «pop-up» sur des parkings

Dans le contexte de la crise climatique, il faut réduire l'usage de la voiture personnelle. En ce sens, les parkings sont un bon levier. Construire moins de parkings entraîne une baisse du trafic automobile. Bien sûr, supprimer des places de stationnement ne rencontre pas toujours un écho positif. Il faut donc trouver un moyen de destiner les places de stationnement existantes à un autre usage, dont la valeur est supérieure au but d'origine. Proposer une autre utilisation pour une période restreinte permet d'en montrer les avantages, comme dans le cas des parkings.

À Lucerne, la population a pu tester des projets éphémères sur des aires de stationnement, et la ville de Bienne a installé des [«îlots d'été»](#).

VIII. Promouvoir l'électromobilité

Le passage aux véhicules électriques contribue grandement à l'éco-compatibilité du trafic. Ils présentent une efficacité énergétique plus élevée que les véhicules dotés de moteurs à combustion classiques. En outre, les coûts d'utilisation sont souvent moins élevés.

Mais la propulsion électrique ne suffit pas à résoudre l'un des problèmes majeurs du tournant de la mobilité: le besoin en surface. La capacité des rues et des parkings reste limitée. Lorsque vous prenez des mesures, veillez donc à ne pas favoriser une hausse du trafic et du nombre de véhicules. Dans la mesure du possible, optez pour des petits modèles.

Promotion des infrastructures de recharge

Plus le nombre de personnes optant pour des véhicules électriques augmente, plus il est important d'avoir un réseau dense de stations de recharge publiques. Vous pouvez encourager le développement d'infrastructures de recharge performantes par des mesures astucieuses.

Dans la plupart des cas, vous ne devez pas installer vous-mêmes les stations de recharge publiques. Créez plutôt les conditions pour que des entités privées le fassent en les informant, les conseillant et les accompagnant.

...

Certaines communes octroient des subventions pour la construction de

stations de recharge publiques. Pensez impérativement à n'occasionner aucune discrimination dans les systèmes de paiement et d'accès (prise en charge de tous les types de prise notamment). Il est également pertinent de conditionner le financement à d'autres critères tels que l'exploitation d'éco-courant ou le fait de privilégier des bornes de recharge rapide.

Rôle de modèle

L'administration de votre commune génère du trafic urbain. Montrez l'exemple en aménageant le trafic de manière aussi efficace et respectueuse de l'environnement que possible.

Petits véhicules électriques pour la logistique

Pour la logistique urbaine, les vélos-cargos et autres petits utilitaires constituent une alternative économe en termes de place, de coûts et d'énergie par rapport aux véhicules traditionnels.

Plusieurs communes suisses ont pris des mesures pour promouvoir ce type de mobilité:

- › Cofinancement de vélos-cargos pour entreprises (p. ex. à [Berne](#) et [Genève](#))

- › Promotion du partage de petits véhicules électriques (p. ex. SMARGO de [carvelo2go.ch](#))

Offres de soutien et subventions

Des offres existent déjà pour promouvoir l'électromobilité. Consultez notamment les supports et informations de SuisseEnergie:

↳ [Guide de la mobilité électrique dans les communes](#)

Vérifiez si vous pouvez bénéficier de subventions pour vos initiatives:

↳ [francsenergie.ch](#)

Commune: plus de véhicules électriques

Vous prévoyez d'acheter un véhicule? Profitez de cette occasion pour passer à l'électrique. Presque tous les modèles ont désormais des alternatives électriques ayant fait leurs preuves dans de nombreuses communes:

- › Véhicules de service
- › Petits véhicules pour le nettoyage des rues
- › Véhicules de ramassage des déchets
- › Camionnettes

Taille réduite et efficacité renforcée en faveur de l'électromobilité!

IX. Thèmes à déprioriser

Ciblez les bonnes solutions de mobilité!

Certaines solutions de mobilité ne sont pas prioritaires. Nous vous recommandons de ne pas vous focaliser sur les solutions de mobilité suivantes pour le moment. Nous estimons qu'elles ne sont pas très pertinentes, surtout pour les petites villes, qu'elles ne peuvent être concrétisées directement ou tout simplement qu'il est encore trop tôt pour les considérer.

Pertinence moindre

Si l'on s'intéresse à des mesures qui peuvent être mises en œuvre rapidement et facilement, les solutions de mobilité suivantes présentent un faible potentiel pour le moment. Patientez jusqu'à ce que la situation évolue.

Trottinettes électriques

Nous recommandons de ne pas promouvoir activement de nouvelles offres de micromobilité comme les trottinettes électriques. Le potentiel de transfert du trafic est plus élevé avec l'autopartage et les vélos en libre-service, deux concepts éprouvés. En outre, il faut tenir compte des questions d'acceptation et de durabilité des trottinettes électriques. En Suisse, elles remplacent surtout les trajets à pied et en transports publics et peu ceux en voiture. Si un prestataire souhaite s'engager dans votre commune dans son propre intérêt, nous vous recommandons de ne pas le décourager, mais de définir des règles d'exploitation claires.

Taxi et ride-hailing

Nous recommandons de ne pas dépenser trop d'énergie à promouvoir les services de taxi et de ride-hailing (type Uber). Les prestataires sont bien établis sur le marché et interviennent par eux-mêmes là où ils déclinent un potentiel.

Plateformes Mobility as a Service (MaaS)

Les plateformes numériques MaaS permettent de découvrir, de planifier et de réserver toutes les offres de mobilité. Elles peuvent être un outil intéressant, mais doivent être établies à l'échelle régionale ou nationale. Vous pouvez demander aux fournisseurs d'ouvrir leurs systèmes de réservation et de publier les données d'utilisation selon des normes établies (comme GBFS, TOMP et MDS) dans le cadre d'appels d'offres. Cela simplifie l'intégration dans les plateformes MaaS et vous permet d'exploiter les données pour votre planification de l'offre.

Trop tôt

Compte tenu de la dynamique actuelle sur le marché de la mobilité, le moment de s'engager n'est pas encore venu pour certaines communes dont les moyens financiers et humains sont modestes. Il vaut mieux attendre que les premiers projets pilotes soient analysés et/ou que les technologies évoluent.

Navettes à la demande

Les services de mobilité à la demande vont modifier les transports publics de proximité et recèlent un potentiel énorme dans les zones rurales et suburbaines. De nombreux projets pilotes sont en cours (comme PIKMI et mybuxi). Toutefois, le produit, les applications concrètes et l'intégration dans les canaux d'information à la clientèle et les canaux de distribution n'en sont encore qu'à leurs débuts. Nous recommandons donc d'attendre les résultats et d'aborder le sujet lors des appels d'offres réguliers des transports publics, à partir de 2023.

↳ [Rapport sur l'intégration de la mobilité à la demande dans le système global de transport en Suisse](#)

Autopartage peer-to-peer et covoiturage

Louer sa voiture privée à un tiers ou transporter des tiers dans sa voiture sont des solutions intéressantes et économes en ressources. Toutefois, soit ces initiatives sont restées à l'état de niches (p. ex. Taxito), soit elles ont échoué (p. ex. Sharoo), soit elles n'ont pas besoin de promotion de la part des communes (p. ex. BlaBlaCar). Ces modes prendront de l'ampleur dans les prochaines années avec l'arrivée de fonctions de partage intégrées aux nouveaux modèles de voiture (comme Mini ou Volkswagen) et de nouveaux modèles d'affaires (comme ummadum). Nous recommandons de ne pas s'attarder sur ces sujets d'ici à 2025, mais d'observer le marché et d'y revenir ultérieurement.

Véhicules autonomes et taxis aériens

Les véhicules autonomes arrivent et vont révolutionner la mobilité. Il reste néanmoins un long chemin à parcourir. Quiconque veut révolutionner la mobilité commencera par laisser de côté les véhicules autonomes. Il en va de même pour les taxis aériens.

↳ [En savoir plus: Association suisse pour la mobilité autonome \(SAAM\)](#)

Pourquoi les transports publics ne sont-ils évoqués nulle part dans ce kit de démarrage?

Parce que vous maîtrisez le sujet! Les transports publics sont la pierre angulaire d'un système global bien connecté. Aujourd'hui, presque toutes les communes suisses ont un accès aux transports publics, quel exploit! Poursuivons sur cette voie!

X. Préparez l'avenir

Préparez l'avenir!

Dans ce kit de démarrage, nous recommandons des actions que vous pouvez entreprendre dès maintenant et dont vous verrez rapidement les résultats. Toutefois, la transition ne peut pas uniquement être amorcée avec des mesures immédiates. Nous vous invitons à poursuivre la réflexion en abordant les thèmes suivants en temps utile.

1.

Concept et objectif

...

Élaborez un concept et définissez ce que signifie la transition de la mobilité pour votre commune. Impliquez la population, des associations et des services communaux afin d'en assurer l'acceptation. Définissez des objectifs, des jalons et des mesures qui vous aideront à créer un cadre contraignant et à mesurer les avancées. Une présentation claire et attrayante du concept et des objectifs (p. ex. à l'aide de messages concis et d'illustrations) facilitera la communication ultérieure.

2.

Rôle

...

Nommez une personne chargée du tournant de la mobilité qui se tiendra informée des avancées en la matière et sera la personne de référence. Idéalement, elle aura un goût prononcé pour le sujet et apportera de nouvelles idées.

3.

Suppression de places de stationnement

...

Le nombre de places de stationnement et leur coût sont de forts leviers du tournant de la mobilité. Cependant, le sujet est sensible. Introduire des changements est souvent compliqué et prend du temps. Nous vous recommandons néanmoins d'établir un concept de stationnement complet, ambitieux et durable pour toute la commune. La mise en œuvre peut ensuite se faire progressivement.

4.

Transformation numérique

...

Exploitez les possibilités de la transformation numérique. Elle permet d'accompagner la transition de la mobilité de multiples façons. Vous pouvez par exemple relier divers moyens de transport pour constituer des chaînes de transport multimodales, gérer intelligemment les flux de trafic ou encore exploiter les nombreuses données relatives au trafic des transports publics, du trafic individuel motorisé et des services de partage. Vous pouvez aussi rendre accessibles vos propres données sur le trafic.

6.

Entreprises

...

Identifiez les trois principaux générateurs de trafic sur le territoire de votre commune et contactez les entreprises concernées. Mettez-les face à leurs responsabilités et définissez ensemble des mesures et objectifs.

8.

Appels d'offres

...

Pensez aux nouvelles possibilités, telles que les services à la demande, dans vos appels d'offres. Vérifiez si vous ne pouvez pas inclure des offres de vélos en libre-service et d'autopartage dans une partie de vos appels d'offres pour les transports publics. En cas de doute: demandez de l'aide!

5.

Non-mobilité

...

Faites en sorte de réduire le trafic dans votre commune. Voici quelques idées: encourager les espaces de co-working locaux, échelonner l'heure de début des cours dans les écoles et hautes écoles, prôner le concept de la «ville du quart d'heure», développer des services de proximité et des zones de loisirs attrayantes.

7.

Réseautage

...

Rencontrez les responsables des communes voisines autour d'un café et pointez les possibilités de collaboration. La mobilité ne s'arrête pas aux frontières communales. Agir à plusieurs est souvent plus efficace.

Inutile de réinventer la roue! Il existe déjà d'excellents exemples de projets s'inscrivant dans la transition de la mobilité en Suisse comme à l'étranger. Pourquoi ne pas vous en inspirer directement sur le terrain? Un déplacement avec les parties prenantes sur place peut être bien plus utile que des concepts bien rédigés.

XI. Compléments

Inspirons-nous mutuellement!

Ce kit de démarrage n'a aucune prétention d'exhaustivité. Les idées et les contenus naissent de la mise en commun de nos connaissances. C'est pourquoi, sur le site www.schrittmacher.in, vous pouvez ajouter vous-même des liens et des contenus. Partagez vos meilleures expériences avec le secteur de la mobilité.

Nous avons aussi quelques documents que nous apprécions particulièrement. Nous vous recommandons de les consulter si vous souhaitez approfondir votre réflexion sur la transition de la mobilité.

Manuel de la mobilité partagée

Près de 200 pages de définitions et d'exemples de bonnes pratiques en Europe. Disponible en allemand ou en anglais.

↳ [Shared Mobility Manual](#)

BD sur la transition de la mobilité

La transition de la mobilité expliquée dans une bande dessinée. Source d'inspiration pour les présentations et les discussions, en allemand. Abgefahren! Die Infografische Novelle zur Verkehrswende.

↳ [BD sur la transition de la mobilité](#)

Rapport de l'UTP sur l'augmentation de la part modale des transports publics

Étude officielle de l'UTP qui se penche sur les moyens pour augmenter la part modale des transports publics d'ici à 2050.

↳ [Rapport de l'UTP](#)

SuisseEnergie

Inspiration et soutien pour les communes en Suisse. Pas de concepts applicables directement, mais un site tout aussi précieux que le présent kit de démarrage.

↳ [Que signifie la mobilité dans les communes?](#)

Autres informations et supports

Dossiers et exemples pratiques:

↳ [mobilservice.ch](#)

Vue d'ensemble des offres de mobilité actuelles et nouvelles:

↳ [trafik.guide](#)

Disponibilités en direct de moyens de mobilité partagée:

↳ [sharedmobility.ch](#)

Programmes de subvention pour l'énergie et la mobilité:

↳ [francsenergie.ch](#)

Étude «Marges de manœuvre des villes pour une mobilité climatiquement neutre»

D'après la Conférence des villes pour la mobilité, quelles sont les mesures à prendre pour amorcer la transition de la mobilité?

↳ [Étude sur la mobilité climatiquement neutre](#)

Ma commune

L'association soutient les communes et les régions sur toutes les questions liées à la transformation numérique, favorise les échanges et le développement des connaissances et présente de nombreux exemples pratiques.

↳ <https://mynigmeind.ch/fr/>

Partagez vos propres sources d'inspiration sur www.schrittmacher.in pour en faire profiter toute la communauté!

XII. À propos



Tobias Bowald

spécialiste de la transformation numérique en lien avec la mobilité, consultant chez Q_PERIOR.



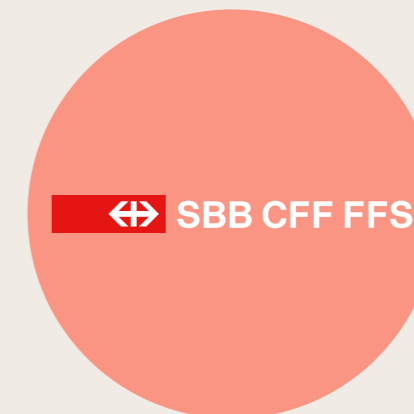
Julian Moritz Renninger

spécialiste des offres de parking, de partage et de location pour se rendre à la gare aux CFF.

Notre équipe

Schrittmacher.in est une initiative portée par cinq personnes issues de secteurs professionnels très divers, réunies par leur fort engagement en faveur du tournant de la mobilité.

Les cinq organisations



Premier et dernier kilomètre

Aux CFF, l'unité Premier et dernier kilomètre est responsable de tout ce qui a trait à l'évolution de la mobilité: P+Rail, stationnements de vélo, offres à la demande et solutions de partage. Elle renforce l'intégration de ces offres dans les transports publics, de manière physique et numérique, et accompagne, en tant que centre de compétences, les autorités, les entreprises et les services des CFF dans la mise en œuvre du tournant de la mobilité.



Q_PERIOR

Q_PERIOR fait bénéficier les organisations publiques et les entreprises de premier plan de ses compétences techniques et informatiques pour les guider dans leur transformation numérique. Dans le secteur «Travel, Transport & Logistics», son expertise regroupe une mobilité plus intelligente et plus connectée, des processus de transport, des données sur la mobilité ainsi que la gestion de la clientèle et de la distribution.



Thomas Sauter-Servaes

professeur en Mobility Engineering à la ZHAW.



Thomas Hug

spécialiste des interfaces entre la mobilité, les espaces et l'humain, co-fondateur de urbanista.ch



Denise Belloli

planificatrice du trafic passionnée, co-directrice de Metron Verkehrsplanung AG



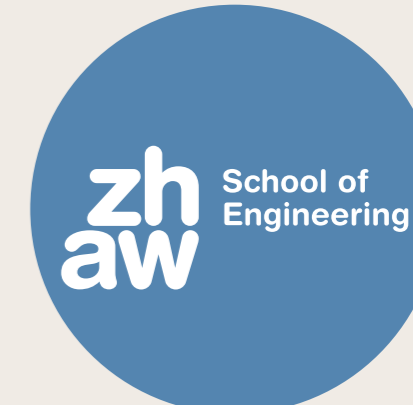
Metron

Metron est un prestataire de services indépendant dans les domaines de l'architecture, du développement territorial, de la gestion du trafic, de l'aménagement du paysage et de l'environnement. Metron a été fondé en 1965 avec la conviction que des solutions complètes impliquent une collaboration interdisciplinaire poussée.



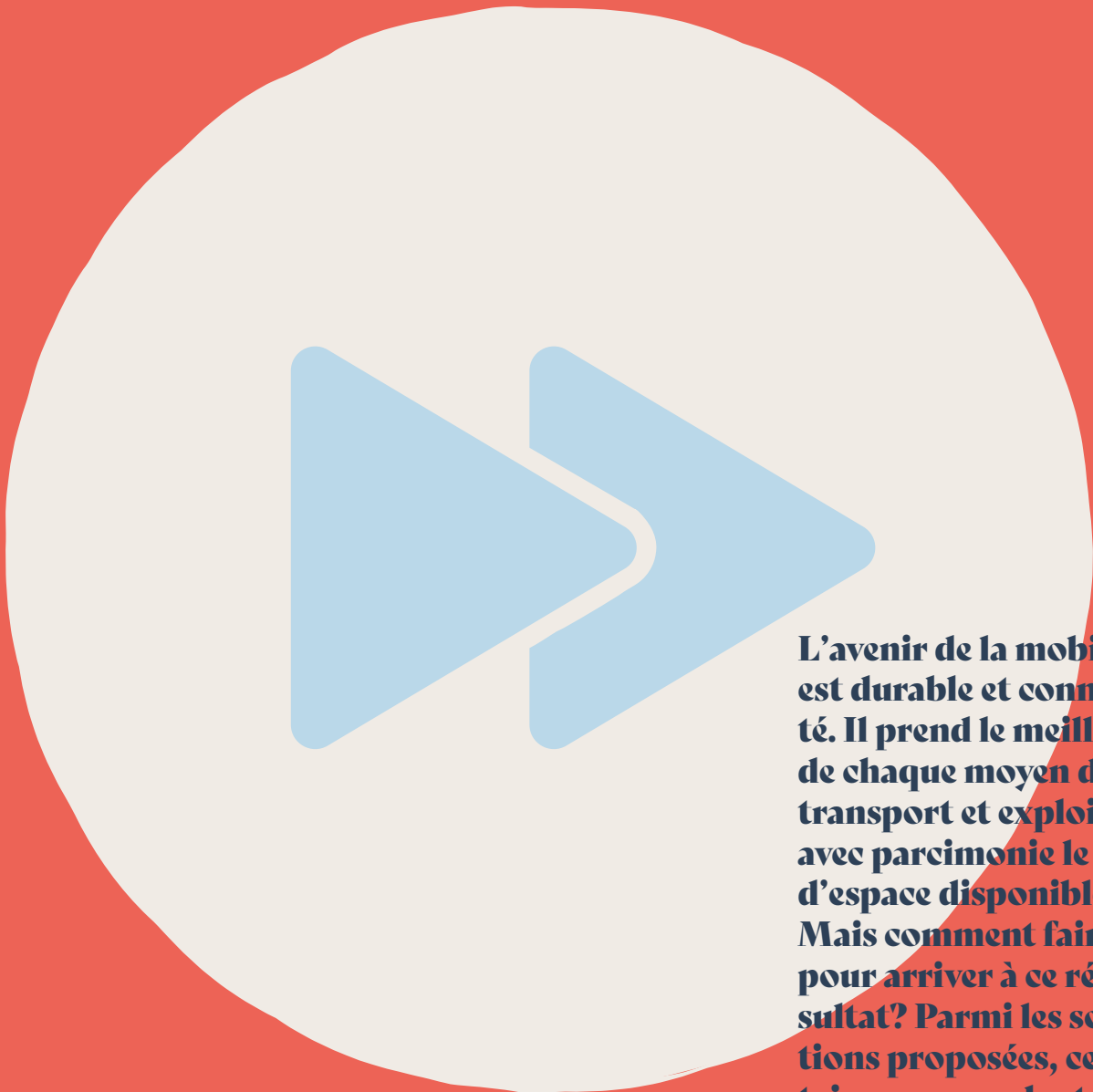
urbanista.ch

urbanista.ch conçoit des projets de transformation territoriale et permet leur mise en œuvre dans la société. Nous élaborons des stratégies intégrées de développement territorial et de mobilité, concevons des processus de planification de projets complexes et développons nos idées en collaboration avec différents groupes d'intérêts.



ZHAW

La Haute école des sciences appliquées de Zurich (ZHAW) compte parmi les principales institutions de formation technique et de recherche en Suisse. Quatorze instituts et centres garantissent un niveau de qualité élevé (formation, formation continue, recherche et développement). La mobilité constitue l'une des quatre spécialités, notamment dans le cadre du cursus de Bachelor en systèmes de transport.



L'avenir de la mobilité est durable et connecté. Il prend le meilleur de chaque moyen de transport et exploite avec parcimonie le peu d'espace disponible. Mais comment faire pour arriver à ce résultat? Parmi les solutions proposées, certaines comme les taxis aériens ou les véhicules autonomes sont certes inspirantes, mais ne contribuent à relever les défis du moment que dans une faible mesure. Si nous voulons amorcer la transition de la mobilité, nous devons commencer maintenant, avec les outils dont nous disposons actuellement.