

Les bons (et moins bons) exemples de mesures locales mises en place dans la mobilité

SuisseEnergie est le programme du Conseil fédéral pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables grâce à des mesures volontaires.


Le site du programme présente divers exemples d'initiatives prises par les communes. Le groupe « Mobilité » des Shifters suisses a passé en revue quelques projets dans ce domaine.


(cf <https://www.local-energy.swiss/fr/beispiele.html#/q/pCa=7a3c6d15-6c49-4c10-a299-250fb431d737>)


Programmes

Exemples

À propos


Services Infobox Contact Newsletter FR  [Espace de travail](#)






Coire – PRO VELO lance le partage de vélos « Mooinz »

[En savoir plus →](#)




Val Verzasca – Un service de transport alternatif pour la population et les touristes

[En savoir plus →](#)




Zurich – Mobilité piétonne dans les villes suisses

[En savoir plus →](#)




Schaffhouse – Partager voiture, camionnette et trottinette électrique pour ménager le climat

Zéro Net | 2000 Watts



Stadt Zürich – Auf dem Weg zu Netto Null bis 2040

Zéro Net | 2000 Watts



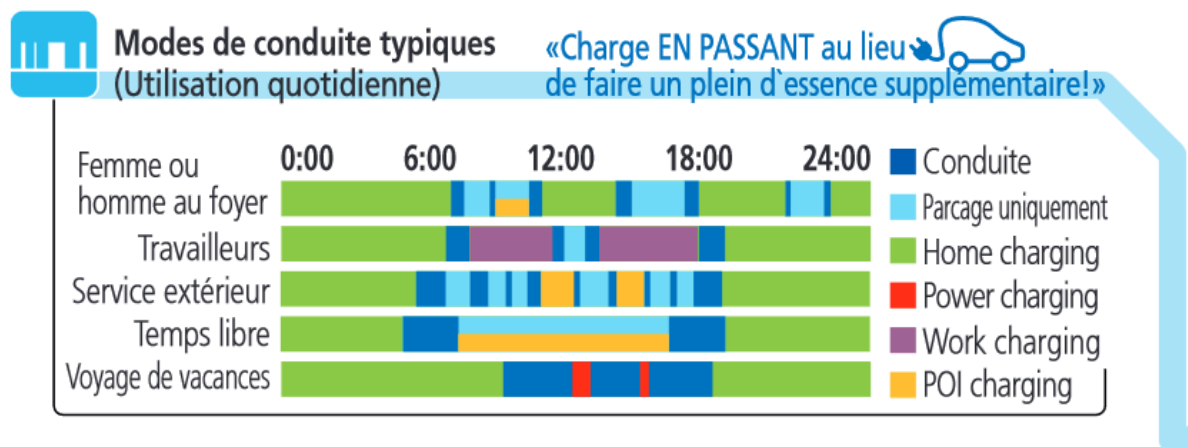
Nyon – Décarbonisation de la flotte communale

Birsstadt - Dix communes coordonnent le développement de leurs bornes de recharge

Le projet a consisté à regrouper 10 communes pour mettre en place une infrastructure harmonisée de 20 bornes de recharges publiques payantes pour véhicules électriques (VE) afin de palier l'un des reproches le plus courant fait au VE, à savoir la rareté des stations de recharge.

Toutefois, cette mesure ne convainc pas quant à son impact réel à décarboner la mobilité car d'une part il est difficile de concevoir en quoi ces bornes publiques vont inciter des automobilistes à acheter un VE et d'autre part cette mesure ne pourrait avoir un sens que dans un plan global de transformation de la mobilité.

En effet, au regard des besoins de recharger son VE, la disponibilité d'une borne de recharge est incontournable au domicile, ou éventuellement au travail. Une infrastructure de recharge ponctuelle en milieu urbain deviendra une facilité nécessaire lorsque le parc de VE aura atteint une masse critique.



Wil - Pionnière dans la mobilité durable, Wil teste plus de 20 idées

Le plan de la commune de Wil est exemplaire, car il est fondé sur plusieurs volets dans l'esprit d'utiliser tous les leviers pour décarboner la mobilité :

- **Mobilité partagée** : abonnement annuel Mobility pour tous, flotte Mobility 100% électrique, plateforme de partage « WilShare »
- **Mobilité alternative** : espace de coworking gratuit, « Salü », offre de taxi à la demande en soirée
- **Mobilité active (MA)** : location de vélos-cargos et remorques à vélos, supports à vélos mobiles
- **Mobilité électrique** : à l'étude, favorisation de l'installation de bornes de recharges dans des immeubles
- **Services urbains** : service de livraison à vélo « viaVeloWil » pour les achats, service de ramassage à vélo pour l'élimination des déchets, « easybag.ch », Micro-hubs pour les livraisons à récupérer dans le centre/les quartiers
- **Thématiques transversales** : campagnes de sensibilisation aux enjeux énergie-climat sur différents médias (rapports, presse, réseaux sociaux, films, jeux, etc...), cours de circulation à vélo pour enfants et seniors, ateliers d'idée, abonnement d'essai aux transports publics (TP) pour entreprise, etc...

La commune procède de manière collaborative avec les entreprises, les politiques, les citoyens et s'encadre de spécialistes des différentes thématiques pour la mise en œuvre des idées qui émergent du débat participatif.

Le bilan est positif, la clientèle de Mobility a été multipliée par deux, 30% de passagers TP dans le taxi « SALÜ ».

Agglomération de Delémont - Mise en place d'un concept de promotion du vélo auprès de différents groupes-cibles

L'agglomération de Delémont (AggloD) a fait une campagne d'incitation à l'usage du vélo dont le but est de promouvoir l'utilisation du vélo de manière générale, et en particulier auprès des jeunes, en les sensibilisant aux enjeux du choix modal. Cette campagne consiste en :

- Une brochure d'information promouvant les initiatives bike2school.ch ou defi-velo.ch ; une carte d'itinéraires sécurisés et hors trafic vers les villages environnants atteignables jusqu'à 30 minutes à vélos en association avec provelohura.ch ; d'autres itinéraires cyclables sont planifiés dans le plan directeur de l'agglomération
- Parcs à vélos gratuits dans toutes les communes de l'agglomération, vélostation fermée et sécurisée à la gare de Delémont avec plusieurs offres de services pour les pendulaires
- Vélo cargo mis à disposition gratuitement* pour les commerçants, entreprises et habitants à la vélostation de Delémont avec le soutien de ate-ju.ch
- Liste des magasins pour achats, locations ou tout autre service lié à la bicyclette.

Il est incontestable que l'agglomération a une réelle volonté de promouvoir la MA, la favorisation de la marche (carte des temps de parcours à pied à Delémont) et la création d'espaces piétonniers inclus.

A noter, AggloD soutient le covoiturage en collaboration avec covoiturage-arcjurassien.com et l'autopartage avec Mobility (3 emplacements à Delémont).

De plus, l'agglomération a édicté 5 mesures distinctes (concerne Delémont, Courroux, Courendlin, Courtételle et Vellerat) pour optimiser son offre de TP, améliorer l'accessibilité au TP et inciter à les utiliser. Elle favorise l'intermodalité par la création de nœuds multimodaux autour des parkings relais P+R.

De manière générale, les mesures mises en place et prévues par AggloD vont dans le bon sens, même si on y retrouve aussi une volonté de désenclavement de la région par une facilité d'accès aux centres économiques bâlois et bernois par la route.

Interdiction du VCI (véhicule à moteur à combustion interne) en ville de Lausanne à l'horizon 2030.

La ville de Lausanne a l'ambition d'une mobilité 0 émission directe en 2030 et pour ce faire entend mettre en œuvre les mesures suivantes à cet horizon :

- **Interdire les VCI en ville de Lausanne.** Interdire un type de véhicule qui sera encore autorisé à la vente, c'est mettre la charrue devant les bœufs. D'une part, il faudra autoriser les habitants de la ville possédant encore un VCI à circuler en ville, d'autre part il ne sera pas possible d'interdire l'accès aux VCI de livraisons, le parc sera loin d'être 100% électrifié à cet horizon.
- **Réduire les déplacements en voitures en ville à 15% de tous les déplacements.** Passer de 35% de tous déplacements actuels en voitures essentiellement thermiques à 15% des déplacements en 2030 exclusivement en VE est utopique. Cet objectif implique une électrification du parc d'au moins de 40% ce qui n'est pas réalisable en 7 ans pour différentes raisons, d'une part il n'y aura pas assez d'immeubles locatifs offrant des bornes de recharges et le taux de renouvellement du parc de véhicules ne sera jamais assez rapide pour y parvenir
- **Augmenter la part des déplacements en vélos à 15% de tous les déplacements.** De même, augmenter la part des déplacements en vélos de 2% actuellement à 15% en 2030 est sûrement irréaliste, surtout dans une ville ayant la topographie de Lausanne

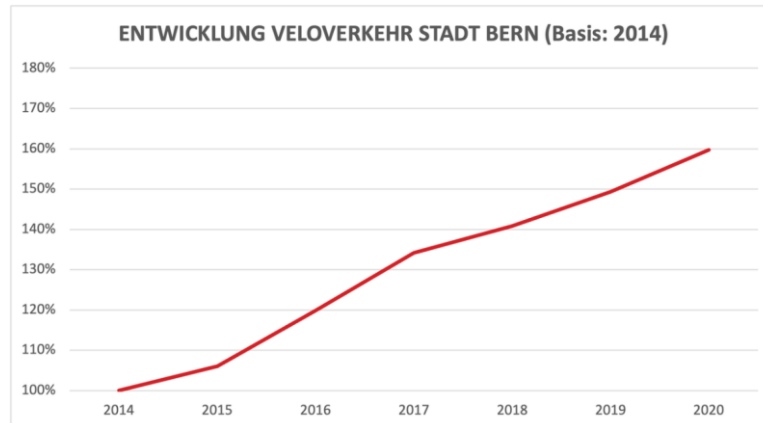
Cependant :

- Le retard dramatique pris par l'extension de la capacité de la gare de Lausanne reportée désormais à 2038 va contrecarrer le développement du report modal vers les TP
- L'acceptation de ces mesures par la population, face à un tel bouleversement de leur mobilité en un laps de temps aussi court, pose question.

Si l'objectif est probablement trop ambitieux, les efforts pour accélérer le report modal du transport individuel motorisé (TIM) vers les TP et la MA restent bien entendu louables ! (cf autre exemple Lausanne – Actions de promotion du vélo)

Berne - Plan directeur pour les infrastructures vélo ; la suite

La ville de Berne a démontré son sens de la planification en construisant un réseau de trains régionaux performant bien avant les villes romandes ce qui lui a permis d'éviter les sursurcharges de trafic routier pendulaire. Elle était aussi précurseur en termes de mobilité active avec son plan vélo 2009 qui a permis à la petite reine d'atteindre 11% du trafic global.



On relève notamment :

- un but, augmenter la part du vélo à 20% en 2030
- un plan balisé jusqu'en 2023, une suite devrait être en préparation
- un financement jalonné
- un plan directeur des infrastructures vélos (pistes cyclables, sécurité, itinéraires, routes vélos dédiées, parking vélos, etc)
- un système de location de vélos (velo Bern) , actuellement 170 stations, 1600 vélos, planifié 200 stations, 2400 vélos (dont la moitié e-bike 25km/h)
- une stratégie logistique incluant les vélo-cargos (en collaboration avec cargo-bike sharing carvelo2go) – cf autre exemple «Mir sattlä um!», Bern - eCargo-Bikes im Wirtschaftsverkehr
- une incitation pour les jeunes avec « Velo Skills Tours » qui transmet aux enfants et aux jeunes le plaisir de faire du vélo
- des places de jeux pour BMX
- priorité aux pistes cyclables pour le déneigement (!)
- une politique participative dans la conception de l'offensive vélo
- etc

Bref, un exemple à suivre.



Le Locle - Système de covoiturage alternatif

- **Promotion du covoiturage, voilà une bonne idée !**

L'Arc jurassien promeut le covoiturage de manière active, tant du côté suisse que français, avec son projet Interreg « à plusieurs, c'est meilleur » regroupant plus de 135 entreprises adhérentes. Taxito est un moyen supplémentaire d'inciter la population, en particulier les pendulaires, à se lancer dans le covoiturage.



- **Simple à utiliser**

Pour utiliser le service Taxito, il suffit de se rendre à la borne Taxito la plus proche et d'envoyer un sms indiquant la destination souhaitée. Celle-ci s'affiche alors sur le tableau du Point Taxito. Elle est ainsi visible pour les automobilistes qui peuvent alors choisir de s'arrêter pour prendre « l'autostoppeur ». Ce dernier envoie le numéro d'immatriculation du véhicule par sms. Conducteur et passager sont alors enregistrés et la transaction financière peut s'effectuer en ligne ou via l'application mobile. Le coût d'un trajet s'élève à 20 centimes le kilomètre. Le temps d'attente moyen pour les utilisateurs est de quatre minutes.

- **Covoiturage transfrontalier**

Le système Taxito a été installé en 2015 entre La Chaux-de-Fonds et Morteau (France), avec des points Taxito dans ces deux villes ainsi qu'au Crêt-du-Loche et en Ville du Locle. Entre 2016 et 2017, la demande pour Taxito a progressé de 79 %, et s'élève ainsi à un peu plus de 500 utilisations par année. Même si le nombre d'utilisations reste modeste, l'augmentation constante du recours à ce service donne matière à satisfaction.

- **Peu de charges pour les communes**

Taxito est une organisation privée. La Ville ne finance pas son fonctionnement, mais elle a délivré les autorisations d'installations de ce système sur son territoire, a mis à disposition l'espace public pour la pose des bornes et panneaux Taxito et s'occupe de faire la promotion de ce système auprès des entreprises notamment.

Le groupe mobilité des Shifters regrette le faible usage du covoiturage pour décarboner le TIM et désengorger les routes. Les communes devraient s'en saisir plus franchement, collaborer plus étroitement entre elles, sensibiliser, investir des fonds et l'ingénierie pour promouvoir le covoiturage.