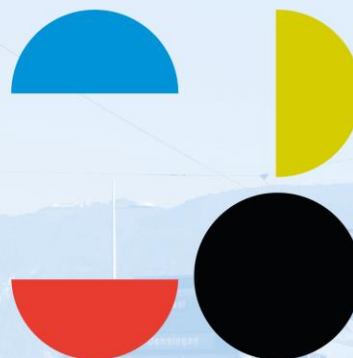


MOBILITÄTS SALON DE LA MOBILITÉ



Congrès professionnel
sur la gestion de la mobilité
Mercredi 23 novembre 2016
à Soleure, Altes Spital

www.salondelamobilite.ch

Partenaires



Organisateurs



Résumé des conférences plénières

SuisseEnergie pour les communes

Monika Tschannen, c/o rundum mobil GmbH
Schulhausstrasse 2 | CH-3600 Thun
Tel. 033 334 00 20 | Mobile: 079 50 90 460
m.tschannen@rundum-mobil.ch | www.energiestadt.ch



Discours du Landammann du Canton de Soleure

Roland Fürst, directeur du département des travaux publics et de la justice

Le canton de Soleure est fortement marqué par la mobilité. Ainsi, le district de Gäu occupe une position-clé dans le transport motorisé des biens et des personnes. C'est ici que se croisent les axes de transit est-ouest et nord-sud, soit les autoroutes A1 et A2 avec une densité de trafic de près de 50 millions de véhicules par années. La gare d'Olten est connue pour être l'un des nœuds ferroviaires les plus importants de Suisse. Et quel autre canton se prêterait mieux pour accueillir le Salon de la Mobilité que Soleure, connu pour accueillir d'innombrables congrès et séminaires ?

Chez nous, l'importance capitale et suprarégionale de la mobilité va de pair avec l'implantation d'entreprises logistiques. Elles sont le moteur de l'économie et de la société, mais également un fardeau pour l'environnement. Malédiction et bénédiction à la fois, elles sont intimement liées à notre région. L'infrastructure est indispensable à la mobilité, elle est d'une importance primordiale. Le maintien de leur valeur est existentiel, leur développement souvent incontournable. C'est une charge dans le budget du canton, un fardeau pour le paysage, l'homme et la nature.

La mobilité croît sans cesse et aux points névralgiques se forment des goulets d'étranglement. La réaction naturelle à ces goulets d'étranglement, c'est de se dire: « plus de transport nécessite plus de routes et de rails ». En effet, le développement des infrastructures est parfois incontournable, mais il a des limites. Nous devons trouver de nouvelles approches. Elles existent. Certaines ont dépassé le stade de l'idée de projet depuis longtemps et, tôt ou tard, elles vont transformer le monde de la mobilité.

Les innovations techniques, y compris les voitures autonomes, font l'objet de toutes les discussions. Il faudra encore résoudre des difficultés, bien sûr, en consolider l'acceptation et clarifier des questions juridiques. Mais un jour, les voitures autonomes feront partie du quotidien et contribueront à l'augmentation de la capacité de l'infrastructure existante.

Grâce à la digitalisation grandissante, de nouvelles applications vont nous permettre de combiner aisément les différents modes de transport et de les utiliser en fonction des besoins. Nous pouvons casser les pics de trafic et réduire la mobilité grâce à des mesures organisationnelles. Les formes de travail flexible et les prescriptions d'aménagement du territoire n'en sont que deux exemples.

L'évolution sociale et comportementale prépare le terrain pour l'économie du partage. La coopérative d'autopartage « Mobility » fait déjà partie de notre quotidien depuis longtemps et cette offre sera complétée par d'autres. Finalement, des systèmes motopropulseurs plus efficaces sur le plan énergétique vont réduire notre empreinte écologique. Nous pourrions également mieux utiliser les capacités avec de nouvelles infrastructures dans un sens plus large, par exemple avec des constructions pour des véhicules de mobilité douce ou pour le transport souterrain et téléguidé de marchandises ou encore avec des installations novatrices dans la distribution fine de marchandises dans les centres urbains.

Nous ne devons pas nous fermer à ces nouvelles approches – et il y en aura d'autres. Nous devons les examiner et les combiner avec les concepts existants. La Suisse est considérée comme le pays le plus innovant du monde. Utilisons donc cet avantage pour adopter une approche progressiste de la mobilité



Bienvenue dans la Cité de l'énergie de Soleure !

Barbara Streit-Kofmel Vice-présidente de la Ville de Soleure

Chères participantes, chers participants

La Ville de Soleure vous souhaite la bienvenue au Salon de la mobilité 2016 ! Soleure est une petite ville au centre d'une agglomération de 90 000 habitantes et habitants. En tant que telle, elle doit relever de gros défis dans le domaine de la mobilité.

La mobilité, et par là le trafic routier, ont fortement augmenté au cours des dernières années. Soleure offre presque autant d'emplois qu'il y a d'habitantes et d'habitants, ainsi, le solde pendulaire est positif. La Ville doit absorber cette circulation croissante et la gérer de façon supportable pour l'environnement. Pour ce faire, la coopération avec la région est indispensable et cela nécessite notamment une bonne coordination avec les communes voisines.

Avec le programme d'agglomération 2 de la « Regionalplanungsgruppe espaceSolothurn », les mesures les plus importantes que nous avons réalisées sont le nouvel arrêt ferroviaire des CFF « Solothurn Allmend » sur la ligne du pied du Jura et la station pour vélos à la gare principale de Soleure. Avec la 3e génération du programme d'agglomération, des mesures supplémentaires amélioreront par exemple le raccordement de la gare principale Sud au réseau de mobilité douce, il y aura une nouvelle régulation d'accès de la circulation à Soleure/Langendorf et une ligne rapide pour vélos entre Soleure et Granges.

En tant que Cité de l'énergie et Ville sur la voie de la Société à 2000 watts, notre objectif est le transfert des mouvements pendulaires de la route vers le rail et la mobilité combinée. La Ville de Soleure est membre de l'organisme responsable de so!mobil et elle collabore étroitement avec so!mobil pour la mise en œuvre de mesures. À Soleure, la circulation est gérée en fonction de l'infrastructure existante, c'est-à-dire qu'elle doit s'adapter à l'offre. Il est d'autant plus important d'organiser cette offre de façon ciblée et durable. Pour atteindre notre objectif, nous misons sur la coexistence urbaine de tous les usagers de la route et sur un principe directeur : les voies piétonnes et cyclistes disposent de raccords directs et des parcours les plus courts.

En tant que « Ville des courtes distances » et hôte du 5e Salon de la Mobilité le 23 novembre 2016, nous nous réjouissons d'un échange intense d'expériences avec vous et nous avons hâte d'entendre les contributions des spécialistes en mobilité.



so!mobil

Mobilitätsmanagement im Kanton Solothurn

Doris Häfliger, Commune de Zuchwil & Jeanine Riesen, *so!mobil*

La densité du trafic sur les grands axes routiers du réseau cantonal et du réseau national ne cesse d'augmenter ; sur les routes les plus sollicitées et aux heures de pointe, le trafic atteint la limite de capacité. Des embouteillages en sont la conséquence. Toutefois, l'infrastructure routière ne peut être développée continuellement. Il s'agit donc de limiter le volume du trafic là où c'est possible, et de transférer la circulation vers des moyens de transport plus respectueux de l'environnement (mobilité douce, transports publics), afin d'obtenir un aménagement supportable de l'espace routier.

Avec le **programme so!mobil** lancé en 2008, le canton de Soleure et les Cités de l'énergie de notre canton (Granges, Soleure, Oensingen, Olten et Zuchwil) se sont fixé le but d'intervenir dans la mobilité du canton avec un nombre d'offres et d'outils, afin d'obtenir une mobilité plus efficace et plus durable. Grâce à la direction et la coordination du programme par un secrétariat centralisé, nous pouvons regrouper les activités, utiliser beaucoup de synergies et réaliser la gestion de la mobilité de façon très efficace. Pour la mise en œuvre, le secrétariat de *so!mobil* collabore avec de nombreux partenaires. La structure du programme est la suivante :

Direction du programme – Objectif : Les porteurs du projet collaborent dans le domaine de la gestion de la mobilité et mettent à profit les synergies à chaque fois que c'est possible. Mesures : réseautage, organisation des séances des porteurs du projet, partage d'expériences avec les partenaires, etc.

Communication – Objectif : Les décideurs et les acteurs clé pour la mobilité connaissent *so!mobil* et ils ont une image positive de la gestion de la mobilité. Les groupes cibles (entreprises, écoles, population, communes) sont au courant des offres et activités de *so!mobil*. Mesures : représentation dans divers comités, gestion du site Internet, lettres d'information, relations publiques, promotion, etc.

Entreprises – La part de la mobilité générée par les entreprises n'est pas négligeable : nous effectuons presque un tiers de nos distances pour aller au travail, pendant le travail ou l'apprentissage et nous y passons environ un cinquième de notre temps de trajet. Objectif : Les entreprises connaissent les possibilités que leur offre la gestion de la mobilité et les mettent en œuvre. Mesures : « Programme GME », envoi de brochures, contacts avec les entreprises, offre de premier conseil gratuites, rabais pour analyser la mobilité générée par l'entreprise, point de contact et coordination.



Écoles – Une mobilité intelligente s’apprend tout jeune. Objectif : Les directions et le corps enseignant connaissent l’importance d’une formation en mobilité. *so!mobil* est un point de contact connu et reconnu pour les problèmes de mobilité dans le milieu scolaire (p. ex. taxi parental). Mesures : Clever mobil – formation gratuite sur la mobilité, conseil pour le chemin de l’école, promotion d’actions telles que « Walk to school » et « Bike to School », distribution de flyers « taxi parental », brochure « sportlich zum Schulspottag ».

Population – La mobilité quotidienne et individuelle est souvent dominée par des habitudes, de nombreuses offres sont inconnues. Objectif : La population connaît l’importance de la mobilité durable, elle connaît les offres et les utilise. Mesures : Kit mobilité pour nouveaux habitants avec des bons, journées de la mobilité, cours « Être et rester mobile », cours de bicyclette pour migrant-e-s, promotion « Bike4Car ».

Communes – Les autorités communales font figure d’exemples et elles définissent les conditions-cadres de la mobilité, c’est pourquoi elles jouent un rôle important dans la gestion de la mobilité. Objectif : Les communes (porteuses de projet) connaissent et utilisent les offres et les possibilités de la gestion de la mobilité. Elles assument leur rôle de promoteurs pour la gestion de la mobilité dans leur zone d’influence. Mesures : Sondage des collaborateurs sur les trajets pour se rendre au travail, comptabilité de la mobilité, gestion de la mobilité dans la planification des sites et de l’habitat, gestion du stationnement, gestion de la mobilité lors de manifestations, livraisons à domicile à vélo.

Vous trouverez de plus amples informations sur : www.so-mobil.ch (site en allemand)



Catch a Car, la mobilité urbaine individuelle

Adamo Bonorva, Mobility Carsharing Schweiz

Catch a Car gère la première et unique offre de car sharing en libre service de Suisse. Nos membres localisent les Catch-Cars par smartphone ou via le site Internet et se rendent de A à B sans réservation préalable. Les Catch-Cars peuvent être garés gratuitement dans la zone Catch-Cars, sur toutes les places de parking publiques concernées par la carte de stationnement. Le paiement se fait à la minute de trajet. En cas d'arrêt intermédiaire, il est possible de conserver la réservation de la Catch-Car avec application d'un tarif de stationnement.

Catch a Car est une forme de mobilité moderne et urbaine. Notre offre répond à un besoin croissant de la population et particulièrement de la population jeune. Il y a de plus en plus de personnes qui renoncent à la voiture privée pour utiliser les services de façon spontanée. Catch a Car est adapté à ce style de vie et dispose de tous les attributs de la mobilité d'avenir. Catch a Car a été lancé le 25 août 2014 par Mobility Société Coopérative et ses partenaires Allianz Suisse, AMAG, SuisseEnergie et les CFF. Le projet pilote de deux ans à Bâle s'est conclu avec un bilan positif et l'offre a déjà été élargie aux communes voisines et à l'EuroAirport. Le 5 novembre 2016, Catch a Car a lancé son offre de car sharing sans emplacement fixe à Genève. 100 voitures du modèle « eco-move up ! » de VW fonctionnant au gaz naturel et neutre en termes de CO2 sont maintenant disponibles dans toute la zone urbaine de Genève, ainsi qu'à Carouge, Lancy, Vernier et Chêne-Bougeries. À l'avenir, l'offre sera développée dans d'autres villes suisses. La société Catch a Car SA, dont le siège social est à Lucerne, est une société de participation de la coopérative Mobility. Outre l'investisseur principal – Mobility Société Cooperative – les entreprises Allianz et AMAG participent également à Catch a Car SA. Tandis qu'Allianz intervient en tant que partenaire d'assurance et AMAG en tant que fournisseur de pneus et partenaire pour le service, les CFF et SuisseEnergie comptent parmi nos partenaires stratégiques, qui nous soutiennent dans la communication et la commercialisation.

Catch a Car est destiné à faire partie intégrante de la mobilité urbaine et combinée dans les villes. Notre offre s'adresse avant tout aux jeunes, indépendants, susceptibles de s'intéresser au concept de car sharing. Le car sharing permet une mobilité absolue sans voiture privée. Moins il y aura de véhicules privés sur nos routes, mieux ce sera pour l'environnement, la consommation d'énergie et le trafic. L'EPF de Zurich a suivi Catch a Car pendant deux ans, afin d'évaluer ses effets sur le trafic et l'environnement. Ils sont positifs, sans exception : comme les utilisateurs du service de car sharing modifient durablement leur comportement de mobilité, un Catch-Car remplace quatre véhicules privés. Une estimation de l'impact basée sur les données empiriques de l'étude montre que, grâce à Catch a Car, l'utilisation de véhicules privés baisse près de 560'000 kilomètres par an. Cela représente 2'240 trajets Bâle-Genève, ou encore une économie de 45'000 litres de carburant par an ou de 104 tonnes de CO2. Qui plus est, les utilisateurs de Catch a Car se déplacent plus souvent avec les transports en commun qu'avec un véhicule privé, ce qui prouve que notre concept de car sharing ne concurrence pas les transports publics, mais les complète.

L'offre classique de car sharing que Mobility propose depuis longtemps se base sur le principe que l'utilisateur ramène le véhicule au point de départ après avoir effectué son trajet. Au contraire, avec Catch a Car, les clients peuvent localiser et réserver les Catch-Cars en temps réel par application sur smartphone ou en ligne. Les clients peuvent ensuite aller où ils veulent, à condition qu'ils garent de nouveau la voiture sur une place de parking publique dans une zone Catch-Car. Le paiement se fait à la minute de trajet. Ce fonctionnement explique, pourquoi Catch a Car se prête mieux aux trajets courts, tandis que le car sharing classique, qui fonctionne avec un paiement par heure et en fonction du nombre de kilomètres, est mieux adapté aux trajets plus longs.



Bureau de coordination pour la mobilité durable COMO

Christoph Schreyer, Chef de section, Office fédéral de l'énergie

Le transport pose de grands défis à la Suisse dans divers domaines. Avec 36 %, le transport représente la plus grande part de la consommation finale d'énergie en 2015 (statistique globale de l'énergie 2016). Selon l'analyse de la consommation énergétique en Suisse en fonction de l'application de 2000 à 2014, le transport routier est responsable de 86 % (transport de voyageurs 70 %, transport de marchandises 16 %) et le transport ferroviaire de 4.7 % de l'énergie consommée dans le domaine du transport.

Selon l'inventaire des gaz à effet de serre de la Suisse, le trafic est également la plus grande cause d'émissions de CO₂ avec 33.0 % des émissions totales. Malgré les progrès techniques, le trafic reste aussi une source importante de particules fines et d'oxydes d'azote. Selon des calculs sur modèle, une personne sur cinq est exposée durant la journée à un bruit nuisible ou incommodant dû à la circulation routière. Le développement du réseau routier va de pair avec l'imperméabilisation du sol et le morcellement d'habitats naturels.

Outre les aspects environnementaux, la nécessité d'agir se fait également sentir dans les domaines de la sécurité et de l'infrastructure de transport. Certes, le nombre de personnes tuées sur les routes suisses en 2015 a baissé de 16 % par rapport à la moyenne des quatre années précédentes, mais nous déplorons toujours 253 personnes qui ont perdu la vie sur la route l'an dernier.

Aux heures de pointe, l'infrastructure de transport est de plus en plus engorgée, alors qu'elle n'est que très peu utilisée durant les heures creuses. Les accroissements des capacités prévues génèrent des coûts qui se chiffrent en milliards. Avec 31 %, les surfaces de transport occupent la deuxième place de la surface affectée à l'urbanisation après les surfaces d'habitat. En un quart de siècle – entre les périodes de recensement 1979/1985 et 2004/2009 –, la surface de transport en Suisse s'est agrandie de 15.5 %.

Le bruit, les accidents et la pollution de l'air génèrent des coûts de santé annuels d'environ 1.8 milliard de francs. Au contraire, le bénéfice externe de la mobilité douce est estimé à 1.4 milliard de francs pour l'année 2012, selon l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Statistiquement, les personnes qui font régulièrement des trajets à pied ou à vélo sont en moyenne moins souvent malades et vivent plus longtemps.

Dans ce contexte, plusieurs offices fédéraux travaillent intensivement au développement de solutions de mobilité plus durable. En janvier 2016, le Bureau de coordination pour la mobilité durable COMO a repris les tâches de l'ancien « Centre de services pour une mobilité innovatrice » et continue à les développer. Le COMO est porté par les offices fédéraux du développement territorial (AEW), de la route (OFROU), de l'environnement (OFEV), de la santé (OFSP) et du transport (OFT) ; la direction des travaux incombe à l'Office fédéral de l'énergie (OFEN). Le COMO encourage le développement et la réalisation d'idées nouvelles pour des formes et des offres de mobilité porteuses d'avenir, le transfert de connaissances et le réseautage dans le domaine de la mobilité.



Lors le premier appel à projets du COMO qui s'est clôturé le 30 avril 2016, les quatre projets suivants ont reçu un soutien financier :

- Mobilité douce et santé : une collaboration intersectorielle
- VillageOffice : rapprocher le travail du lieu de vie
- Pour une gare régionale modèle
- Carvelo2go pour communes

Durant les dix ans de son existence, le Centre de services pour une mobilité innovatrice a soutenu 50 projets avec environ 3.2 millions de francs. Une grande partie de ces projets sont encore en cours et bénéficient d'une demande soutenue. Au Salon de la Mobilité, nous présentons 17 projets clôturés soutenus par le Centre de services pour une mobilité innovatrice, afin de montrer leur diversité et leur efficacité.

Le prochain délai pour le dépôt de projets est fixé au 30 avril 2017. Le thème prioritaire sera publié prochainement. Nous nous réjouissons de votre projet de mobilité efficace et porteur d'avenir !

www.suisseenergie.ch/como



Présentation Centrale de mobilité MobAlt et Plan de mobilité de zone (inter-entreprises) l'exemple de Bioggio-Manno

Davide Marconi, Planidea S.A.

Un des principaux problèmes qui afflige le Canton Tessin est le trafic pendulaire qui immobilise les routes dans les heures de pointe. Cela représente un problème soit pour la mobilité soit pour l'attractivité économique du Canton. Le Département du Territoire a entrepris, dans les dernières années, plusieurs initiatives visant à remédier à ce problème et à améliorer la situation routière au Tessin. Depuis 1995, les routes tessinoises ont enregistré une augmentation de 80'000 véhicules, pour un total de 233'000 mouvements induits par les travailleurs, dont environ 62'500 (sur 226'000) sont frontaliers.

Pour intervenir de façon percutante sur le trafic pendulaire, le Canton est promoteur depuis 2009 d'un programme de mobilité qui veut être une référence pour les entreprises. Il s'agit essentiellement de fournir des informations pratiques, former des responsables de mobilité dans chaque entreprise (mobility manager) et créer un réseau d'experts dans le secteur de la mobilité.

En outre, le Canton soutient les entreprises dans la mise en œuvre de solutions de mobilité durable par moyen d'un fond de CHF 2'000'000.- figurant dans le décret exécutif du 15 mars 2016. Parallèlement aux contributions individuelles aux entreprises, le Canton encourage la création de Plans de mobilité de zone (inter-entreprises) par moyen desquels il vise à proposer des solutions de mobilité pour un entier site de travail, en augmentant ainsi l'efficacité des mesures mises en place.

Enfin, le 5 juin dernier a été approuvée avec votation populaire celle qu'on appelle *taxe de liaison*, qui s'applique aux entreprises qui ont plus de 50 places de parking et qui prévoit, à partir du 1er août 2016, le prélèvement d'un montant (à partir du 1^{er} août 2016) de CHF 3,50 par jour ouvrable et par parking occupé par un employé. La perception de cette taxe est rattachée à la Loi cantonale sur les transports publics. Il est prévu de collecter 18 millions de CHF qui seront destinés à renforcer les réseaux des transports publics du Canton Tessin.

Plan de mobilité de zone (inter-entreprises) et Centrale de mobilité du Vedeggio

L'état engorgé des routes de la Vallée du Vedeggio a amené le Département du Territoire en collaboration avec les municipalités de Bioggio et de Manno à entreprendre une action conjointe pour trouver des solutions aux problèmes de mobilité, en mettant l'accent en particulier sur le trafic généré par les entreprises situées dans les deux communes.

Les communes de Bioggio et de Manno comptent plus de 10'000 employés, dont 6'000 travaillent dans des entreprises de taille moyenne à grande (plus de 50 emplois). La phase initiale du projet a vu l'adhésion d'une vingtaine d'entreprises pour un potentiel de près de 4'000 employés auxquels s'ajoutent environs un millier d'étudiants de l'école universitaire professionnelle (SUPSI). Les premières analyses ont permis d'évaluer les différentes régions d'origine des collaborateurs des entreprises et les habitudes de travail, qui sont définies par l'activité de l'entreprise.

Une série de mesures ont été proposées et, grâce à la mise en place d'un Plan de mobilité local, ont permis de trouver des solutions à court et moyen terme. En plus de l'élaboration des mesures, les promoteurs du projet ont décidé de créer immédiatement une Centrale de mobilité afin de rendre disponible un point de référence, d'information et d'organisation qui, à l'aide de l'application MobAlt (Mobilité Alternative), puisse permettre la gestion opérationnelle des mesures de mobilité choisies. Telles mesures sont susceptibles d'être activées à partir du mois de décembre 2016.



Les mesures de mobilité alternative créées ad hoc pour le secteur de Bioggio et Manno sont :

- Introduction d'un règlement de parking de référence pour le site;
- Promotion du transport public à l'aide de concours et mesures d'incitation d'entreprise, ainsi que de navettes à l'appui des gares CFF ;
- Deux lignes de navettes qui servent plusieurs entreprises et qui relient Lugano et la Vallée du Cassarate avec la Vallée du Vedeggio et quatre lignes transfrontalières ;
- Incitations au covoiturage et accès à une plate-forme commune ;
- Promotion de la mobilité douce avec la mise à disposition de vélos électriques et box fermés auprès des gares CFF ;
- Places de parking publiques pour la gestion des événements des entreprises et éventuellement installation de nouvelles emplacements de Mobility.

Un modèle de référence

Le modèle de la Centrale de mobilité, testé pour la première fois dans le projet pilote MobAlt à Mendrisio, a déjà été appliqué à d'autres régions du Tessin et sera aussi reproduit à l'avenir. En particulier, au cours de la deuxième moitié de 2016 a été créée la Centrale de mobilité de la Vallée de la Tresa qui compte 7 entreprises, pour un potentiel de 1.000 employés. Au cours de 2017 seront lancées la centrale de mobilité de Lugano Centro, de Pian Scairolo et de Medio Vedeggio ainsi que celle de Chiasso.



Soleure à la croisée des axes routiers

Daniel Probst, directeur de la chambre de commerce de Soleure

Une économie forte nécessite des conditions-cadres attrayantes pour faire face à la concurrence internationale. Cela comprend l'accès à une main-d'œuvre qualifiée, un environnement innovant, l'accès aux marchés internationaux, une législation favorable à l'économie, une fiscalité modérée, ainsi qu'une bonne infrastructure. Situé à la croisée des axes routiers, le canton de Soleure est avantagé grâce à son accessibilité idéale.

En raison de la mondialisation croissante des dernières années, de la crise économique et du franc fort, la place économique suisse est soumise à une concurrence internationale plus forte.

Avec l'ascension des économies émergentes et le changement démographique, la lutte pour acquérir des talents et des entreprises s'intensifie. Dans ce combat, les avantages comparatifs de la place économique sont un facteur central.

Au centre des centres

Le canton de Soleure est situé au cœur des principaux centres urbains de Bâle, Berne et Zurich. Grâce à cette situation géographique optimale (croisement des axes routiers et ferroviaires nord-sud et est-ouest), ainsi que la proximité de l'aéroport de Granges en tant que Business Airport, le canton de Soleure dispose d'un avantage majeur. Un système de transport performant est un facteur essentiel pour le site économique de Soleure. Toutefois, une accessibilité idéale ne sert pas à grande chose si les axes routiers sont de plus en plus engorgés. Les goulets d'étranglement sur les routes et les rails entravent la mobilité des personnes et des biens, laquelle est pourtant essentielle pour l'économie et la société.

Gérer des volumes croissants de trafic

Pour gérer les volumes croissants de trafic, le canton de Soleure doit développer ses infrastructures clés et augmenter les capacités. Cela comprend l'élargissement à six voies de la A1, la construction de jonctions d'autoroute supplémentaires, de routes de délestage et de routes de contournement. Certains de ces projets sont déjà réalisés, d'autres sont à l'étape de la planification. Souvent, le développement de l'infrastructure de transport est à la traîne par rapport aux attentes en matière de mobilité. Dans ce cas, nous pouvons avoir recours à des mesures qui atténuent la situation. Ces mesures comprennent les nouvelles formes de travail flexibles et les concepts de mobilité qui répartissent la circulation des personnes afin de soulager les heures de pointe problématiques. Ainsi, l'initiative « Work Smart » s'est fixée pour objectif de soutenir activement les entreprises et les institutions afin de mettre en place de nouvelles formes de travail flexible tel que le travail à domicile, les horaires décalés et les conférences téléphoniques.

Conditions-cadres pour l'innovation

En outre, il faut créer et réaliser des conditions-cadres politiques favorables aux innovations dans le domaine de la mobilité. Il faut soutenir leur réussite sans œillères idéologiques, sans interventions paternalistes de l'État et sans renchérissement de la mobilité. Le succès rencontré par Uber et Tesla n'est pas le résultat de régulations technocrates, de contraintes et d'interdictions. En dehors des États-Unis, il n'y a pas d'autre pays dans le monde où les routes soient aussi larges et les parkings aussi nombreux, tandis que le réseau piéton, cyclable et les transports publics sur de longues distances soient aussi mauvais.

Malgré cela, les visionnaires du Silicon Valley nous montrent un avenir possible de la mobilité. Il a été développé avec passion, esprit d'entreprise et génie inventif.



Mobitool – la plateforme qui présente des outils de mobilité et des données environnementales

Fabian Scherer, CFF, chef de projet Environnement et durabilité

Le but de la plateforme mobitool est de contribuer à rationaliser le débat sur l'environnement dans le domaine de la mobilité. Les partenaires de la plateforme sont SuisseEnergie, les CFF, öbu, Swisscom et l'OFEV. Les organismes responsables souhaitent encourager une gestion de la mobilité favorable à l'environnement et promouvoir l'utilisation de solutions de mobilité durables. À cette fin, ils mettent à disposition du grand public la base utilisée en Suisse pour établir l'écobilan et évaluer l'impact écologique des modes de transport.

À première vue, la maintenance et le développement de ces données ne semblent pas comme activités particulièrement intéressantes. Malgré cela, elles sont d'une importance capitale pour la transition énergétique et la protection de l'environnement. Les partenaires responsables de mobitool se sont engagés à maintenir et à développer la palette d'outils disponibles sur mobitool, car elles sont nécessaires à la gestion durable de la mobilité.

La plateforme mobitool, c'est-à-dire le site Internet www.mobitool.ch, offre une variété d'outils qui permettent et facilitent la gestion d'une mobilité durable. Il y a, d'une part, les « mobitools » proprement dits, développés par les organismes responsables et disponibles gratuitement. D'autre part, le site propose également des outils commerciaux de partenaires. Des expertes en mobilité assurent leur présentation sur le site Internet. La plateforme s'adresse à toutes les personnes intéressées, notamment aux responsables de la mobilité au sein de communes, entreprises, autorités locales et scientifiques.

Voici les outils élaborés et mis à jour par les organismes responsables :

- **mobicheck** – un calculateur qui fournit une estimation des dépenses énergétiques, des émissions de CO₂, des coûts et du temps se rapportant à la mobilité d'une entreprise ;
- **mobitool-facteurs d'émission** – un fichier Excel qui présente les données environnementales et les facteurs d'émission extraits de la base de données ecoinvent ;
- **calculateur comparatif** – un outil interactif qui permet de comparer l'écobilan de deux moyens de transport ;
- **mobiplan** – un outil de gestion pour accompagner et ancrer des plans de mobilité dans une entreprise.

Les nouveaux facteurs mobitool de 2016 sont au cœur des outils de mobilité. Ces facteurs servent à améliorer la transparence de la performance écologique des différents moyens de transport. La méthodologie écobilan étant complexe et coûteuse, elle ne peut être réalisée pour chaque projet séparément, d'où l'utilité des facteurs mobitool. Une évaluation écologique objective des moyens de transport nécessite une prise en compte du cycle de vie complet d'un véhicule, de l'extraction et la fabrication des matières premières jusqu'à l'utilisation du véhicule en passant par l'approvisionnement en énergie. La banque des données des facteurs mobitool a été complétée par de nouvelles méthodes d'analyse et de nombreux modes de transport. Lors de la présentation au Salon de la Mobilité, des exemples incontournables d'écobilans comparés seront présentés : train vs voiture vs autobus longue distance ; véhicules électriques vs véhicules à essence / diesel, etc.



Une autre nouveauté de la plateforme est la présentation d'un choix d'outils de partenaires. Ces outils pour la gestion de la mobilité sont classés en fonction de leur utilisation pour l'analyse, la conception et la planification de mesures, la réalisation, l'évaluation et le contrôle de gestion. À l'occasion du nouveau lancement, les outils suivants sont disponibles sur la plateforme mobitool :

- ECOSPEED avec **ECOSPEED Business / Region** – gestion efficace de l'empreinte carbone pour les entreprises et les régions ;
- **Fleet2°C** de Sustainserv – l'instrument pour le développement de stratégies de durabilité ;
- **commuteRANK** de RouteRank – un outil pour la répartition et la gestion des places de stationnement, la simulation de mesures de mobilité et de décisions stratégiques ;
- **FairPark®** de Mobilidée – FairPark permet une utilisation optimale de l'espace de stationnement. De plus, FairPark gère les prestations de mobilité que l'entreprise met à disposition de ses collaborateurs.
- **Mobility Jackpot** du Büro für Mobilität – un jeu de loterie captivant pour les entreprises et les associations sportives. Il motive et sensibilise pour atteindre une mobilité saine et durable.
- **Saisir la mobilité Suisse** de Mobilservice – l'outil en ligne à disposition des cantons, régions, villes et communes pour le conseil en mobilité personnalisé de ménages privés et d'employés d'entreprises.

Le nombre d'outils de partenaires sur la plateforme s'agrandira au fur et à mesure.

Visitez : www.mobitool.ch



Tendances dans le domaine de la mobilité – la conduite autonome, ses effets sur l’infrastructure et la gestion de la mobilité !

Jörg Beckmann, Académie de la mobilité

Les innovations techniques et sociales survenues au cours des dernières années dans le domaine du transport – de l’électrification du système motopropulseur (« eMobility ») jusqu’à la digitalisation de la quasi-totalité du transport (« Mobility 4.0 ») en passant par l’arrivée de l’économie globale de partage du TIM (« shared mobility ») – sont autant d’indicateurs d’un changement profond du système de la mobilité dans les pays industrialisés. Au centre de ce processus de transformation se trouvent, une fois de plus, les véhicules automobiles ; elles jouent un rôle clé dans le transport moderne des biens et des personnes.

Le véhicule automobile, utilisé pour le transport de biens et de personnes, se métamorphose fondamentalement pour devenir peu à peu un outil de transport nouveau, décarbonisé, déprivatisé et digitalisé, qui transformera à son tour les modèles économiques établis du secteur des transports et le cadre légal du transport. Le transport individuel motorisé (TIM) et les transports publics (TP) classiques sont soumis à une forte pression au changement et se voient confrontés à de gros défis, à commencer par l’arrivée de grandes entreprises du secteur des technologies de l’information et de la communication (TIC), de groupes Internet, mais aussi de start-up disposant de moyens financiers importants. Ces acteurs du nouveau marché de la mobilité, avec leur technologie de rupture, permettent non seulement l’avènement de nouveaux modèles d’utilisation, mais aussi la réinvention de l’automobile. La voiture ou le camion traditionnel est un système technique très décentralisé qui nécessite la présence d’un utilisateur/une utilisatrice derrière l’interface – le volant – pour guider le système avec de multiples décisions personnelles et d’actions individuelles. L’automobile de demain ressemble à un « travel-pod » automatique ou semi-automatique qui se déplace de façon « autonome », c’est-à-dire sans conducteur/conductrice dans le trafic quotidien.

Ainsi, il ne se passe quasiment pas un seul jour sans que les médias ne parlent de la Google Car sans conducteur, du premier camion autonome de Mercedes sur les autoroutes d’Allemagne, de la voiture autopilotée de Swisscom ou de la première navette autonome de CarPostal qui circule sur les routes valaisannes dans le cadre d’un test d’exploitation. Ces informations créent des attentes : avec la voiture Google, il n’y aura plus de morts de la route, puisque les excès de vitesse seront impossibles ; nos enfants appelleront les voitures par « appli » et les démarreront en cliquant sur l’affichage tête haute ; les voitures autonomes d’Apple circuleront pendant 23 heures, au lieu d’être garées, ce qui libérera de la place pour davantage de pistes cyclables en ville ; des camions sans conducteurs délesteront autant les routes engorgées que le rail surchargé ; près de 90 % des voitures privées pourront être remplacées par des véhicules autonomes et un véhicule autonome remplacera des douzaines de voitures traditionnelles – telles sont, du moins, les promesses de salut concernant le transport automatisé.

Au-delà de ces promesses, il est incontestable que la voiture entièrement automatisée soumettra le monde du transport à un nouvel ordre. Toutefois, à ce jour, aucune étude scientifique, aucune analyse politique et aucune réalisation entrepreneuriale n’ont cherché à connaître *laquelle* de ces transformations « évolutionnaires » ou « révolutionnaires » aura *quel effet* sur le système des transports en Suisse.