



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE



**Centre de services du DETEC pour
une mobilité innovatrice et durable:
projets soutenus pendant la phase-
pilote 2006 – 2009**

Conclusions

Impressum**Editeur**

Office fédéral du développement territorial (ARE)
Section Politique des transports, CH-3003 Berne

Auteur

Peter Schild, responsable de programme du Centre de services du DETEC
pour une mobilité innovatrice et durable, section Politique des transports, ARE

Citation

Office fédéral du développement territorial ARE (2011),
Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable:
projets soutenus pendant la phase-pilote 2006 – 2009. Conclusions

Source

www.aren.admin.ch -> rubrique «Services»

Photo de couverture

Copyright Berne Tourisme

01.2011

**Centre de services du DETEC pour
une mobilité innovatrice et durable:
projets soutenus pendant la phase-
pilote 2006 – 2009**

Conclusions

Table des matières

1	Projets soutenus en 2006	5
1.1	Mobilitätsdurchblick Schweiz (MDS)	5
1.2	Système de guidage et d'information des clients FELA.....	6
1.3	Veloland Regional.....	8
1.4	Soccermobile	10
1.5	Ride Message Service RMS	12
1.6	A scuola di mobilità.....	15
1.7	Velofon	16
1.8	Bürger-Nachtbus Herzogenbuchsee	18
2	Projets soutenus en 2007	20
2.1	aargaumobil.....	20
2.2	Business Case «Gemeindeauto».....	22
2.3	CI bus alpin.....	24
2.4	Gestion de la mobilité sur le tronçon Saas-Fee – Viège.....	25
2.5	Gestion durable de la mobilité en situation critique	27
2.6	Réseau logement + mobilité	29
2.7	e-covoiturage.ch	31
3	Projets soutenus en 2008	34
3.1	Mobiles Entlebuch	34
3.2	Vacances sans voiture.....	36
3.3	Swiss Bike Shuttle	39
4	Projets soutenus en 2009	41
4.1	Gestion de la mobilité innovatrice en entreprise et administration.....	41
4.2	e-covoiturage.ch	42
4.3	velospot – Système de vélos en libre-service à Bienne.....	43
4.4	Système automatisé de vélos en libre-service à la gare (Nextbike by Rent a Bike).....	45
4.5	EKOV: système d'information en temps réel de la clientèle des transports publics	47
4.6	Bagages plus	49
5	Et maintenant?.....	52
6	Liste des sources	55

1 Projets soutenus en 2006

1.1 Mobilitätsdurchblick Schweiz (MDS)

Le projet «Mobilitätsdurchblick Schweiz» a pour but de développer une offre électronique gratuite de conseil en mobilité incluant un outil d'évaluation des habitudes de mobilité. Conçu à l'intention des villes et des communes, cet instrument permet par exemple à de nouveaux habitants de recevoir des informations sur mesure pour optimiser leur mobilité personnelle.

Participants: direction du projet: Interface Institut für Politikstudien GmbH, Lucerne. Partenaires et sponsors: Haute école de Lucerne – Economie, Institut d'économie touristique ITW et Institut d'informatique de gestion IWI; SuisseEnergie pour les communes; Office fédéral de la santé publique OFSP; canton de Lucerne; canton de Soleure; ville de Lucerne; ville d'Olten; ville de Saint-Gall; ville de Winterthour; Mobility CarSharing Suisse.

Durée du projet: 01.01.2006 – 31.07.2008. **Etat:** octobre 2010.

Financement: coût total: 123 740 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 46 500 francs. Office chargé du financement: Office fédéral de l'énergie OFEN. Accompagnement du projet: Gregor Ochsenbein ARE.

Description du projet: le projet «Mobilitätsdurchblick Schweiz (MDS) – Saisir la mobilité» vise à développer un outil inédit de conseil en mobilité, largement automatisé et disponible sur Internet. Cet instrument permet à des communes, à d'autres institutions et à des ménages d'obtenir sans grands efforts des informations détaillées sur mesure destinées à optimiser leurs habitudes de mobilité. A l'aide d'un contrôle en ligne («Online-Check»), les personnes qui le souhaitent peuvent se faire dresser un premier tableau différencié de leurs habitudes de mobilité sur Internet. Le bilan de mobilité renseigne précisément sur les temps de déplacement dans les transports et sur le coût total que les ménages consacrent aux transports. La sécurité, les effets sur la santé et l'environnement et le confort sont également examinés. Il est possible d'élaborer très facilement des variantes de mobilité qui peuvent être comparées au comportement de mobilité initial.

Résultats: l'instrument MDS est proposé par trois cantons (LU, SO et AG – aargaumobil, voir aussi le chapitre 2.1), une région (Baden – badenmobil), trois communes (Winterthour, Saint-Gall et Trubschachen) et la société Mobility CarSharing. Au total, 4150 personnes ont effectué le contrôle en ligne et 350 personnes se sont fait conseiller personnellement (état octobre 2010). Selon le site officiel, le MDS est proposé désormais aussi par les villes de Berne, Lucerne et Olten, la commune de Köniz et le canton de Berne (état octobre 2010). Les personnes conseillées se sont déclarées plutôt satisfaites (un quart des personnes interrogées), voire très satisfaites (trois quarts des personnes interrogées) du service. Un tiers des sondés ont affirmé avoir modifié leurs habitudes de mobilité. Dans la plupart des cas, ces modifications ont consisté à appliquer la proposition élaborée par le MDS, à réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture par le ménage ou à préférer la marche, les transports publics ou le vélo à la voiture. Cinq personnes ont même indiqué que le nombre de voitures dans leur ménage avait diminué. Les personnes qui n'ont rien changé à leurs habitudes ont invoqué notamment des habitudes de mobilité déjà optimales, des considérations de temps ou le fait que le MDS n'a rien pu leur présenter de nouveau. En 2011, il est prévu de développer une version 3 du

contrôle en ligne qui permettra de tester différents scénarios de mobilité et d'afficher en temps réel leurs conséquences sur les six critères d'évaluation.

Bilan: l'offre répond à un besoin et peut aider à modifier favorablement les habitudes de mobilité en encourageant les utilisateurs du site à recourir davantage aux transports publics, à la mobilité douce et à la mobilité combinée. Si cet instrument est relativement peu connu et utilisé, c'est aussi parce qu'il ne disposait d'aucun budget ou presque pour des mesures de marketing. Le Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable (CSM) ne devrait pas financer de nouveaux projets à orientation similaire. Un tel instrument suffit pour toute la Suisse. Il convient d'examiner comment inciter les cantons, les villes, les communes, les administrations, les entreprises, etc. à recourir davantage à l'offre existante. Le CSM souhaite aussi mieux faire connaître le MDS et est prêt à servir d'intermédiaire dans la recherche de nouveaux partenaires. Aucun autre soutien financier n'est cependant prévu.

Informations supplémentaires:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04264/index.html?lang=fr>

<http://www.mobilitaetsdurchblick.ch/f/>



Denken Sie über Ihre Mobilität nach?

Schnell, günstig, umweltschonend, sicher und gesund unterwegs!
Mobilitaetsdurchblick.ch: Die kostenlose individuelle Beratung

MOBILITÄTS DURCHBLICK SCHWEIZ

© www.mobilitaetsdurchblick.ch

1.2 Système de guidage et d'information des clients FELA

Le projet a pour but de développer et de réaliser un système de navigation et d'information avantageux à l'intention des petites et moyennes entreprises de transport.

Participants: direction du projet: FELA Management AG, Diessenhofen. Partenaires et sponsors: Auto AG Schwyz; Zugerland Verkehrsbetriebe; Engadinbus AG.

Durée du projet: 01.09.2006 – 31.08.2007 (selon calendrier). Contrat prolongé jusqu'au 31.12.2010. **Etat:** octobre 2010.

Financement: coût total: 427 285 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 100 000 francs. Office chargé du financement: Office fédéral de l'énergie OFEN. Accompagnement du projet: Martin Pulfer OFEN/Peter Schild ARE.

Description du projet: le projet vise à étendre l'actuel système de guidage et d'information FELA à tous les modes de transport pour combler les lacunes dans la chaîne de mobilité. Pour cela, il faut mettre en place les interfaces nécessaires aux échanges de données entre les véhicules des entreprises et entre les différents modes de transport/entreprises tierces. Il est prévu de compléter le système par des informations en temps réel sur les possibilités de raccordement et les heures d'arrivée et de départ aussi bien à l'intérieur des véhicules qu'aux arrêts.

Résultats: selon les informations actuellement disponibles, les projets-pilotes suivants sont en cours: Auto AG Schwyz: nouveau système de navigation en exploitation, cinq véhicule communiquent avec la centrale, présentation des possibilités de raccordement dans le véhicule; Zugerland Verkehrsbetriebe: couplage de la centrale en exploitation, les véhicules tiers sont visualisés, les possibilités de raccordement sont activées; Engadinbus AG: nouvelle centrale en exploitation, trois véhicules communiquent avec la centrale, serveur d'affichage en exploitation, les annonces aux arrêts sont testées en laboratoire. Selon le calendrier, les trois projets-pilotes devraient être achevés et évalués à la fin d'août 2010.

Bilan: le projet se trouve en phase de réalisation (clôture du projet prévue à la fin de décembre 2010). Par conséquent, il n'est pas encore possible de se prononcer sur son efficacité. Le projet de la société FELA AG a toutefois pu être coordonné avec un autre projet similaire, celui de la société Netcetera AG (EKOV, voir le chapitre 4.5), de manière à exploiter les synergies et à éviter les doublons.

Différents acteurs – FELA, Netcetera et d'autres entreprises – sont désormais présents sur le marché. Le CSM ne devrait donc plus soutenir les projets à orientation similaire. Il appartient aux entreprises actives sur le marché de s'en charger.

Informations supplémentaires:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04264/index.html?lang=fr>



© FELA Management AG

1.3 Veloland Regional

Le projet «Veloland Regional» a pour but d'intégrer les itinéraires régionaux (env. 50 itinéraires / 5000 km), avec prise en compte des transports publics, dans le réseau national des itinéraires cyclables (9 itinéraires / 3000 km).

Participants: direction du projet: fondation Veloland Schweiz, Berne (a été succédée par la fondation SchweizMobil). Partenaires et sponsors: Office fédéral de l'énergie OFEN – programme SuisseEnergie; Conférence des directeurs d'offices de tourisme régionaux de Suisse; cantons; Office fédéral des routes ASTRA.

Durée du projet: 01.01.2003 – 31.12.2007. **Etat:** octobre 2008.

Financement: coût total: 215 000 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 34 280 francs. Office chargé du financement: Office fédéral du développement territorial ARE. Accompagnement du projet: Gregor Ochsenbein ARE.

Description du projet: l'offre de Veloland repose sur les chaînes de mobilité, en particulier le vélo et les transports publics, ce qui nécessite de sélectionner les itinéraires, de les signaler en bonne et due forme et d'assurer la communication. Le réseau national et régional des itinéraires cyclables est désormais doté d'une signalisation uniforme, très appréciée des cyclistes (voyages, excursions, déplacements quotidiens). La nouvelle offre est présentée sur place dans des carnets de route, des cartes et de manière interactive sur Internet.

Mesures: définition des itinéraires (environ 50 nouveaux itinéraires / 5000 km); création de nouveaux logos; coordination des numéros attribués aux itinéraires; nouveaux InfoPoints sur tout le réseau; communication: carte interactive (Internet), carnets de route et cartes (imprimés); contrôle de sécurité et de qualité des nouveaux itinéraires (premier contrôle); information des services spécialisés (développement, insuffisances).

Résultats: en 2009, environ 4,8 millions d'excursions journalières et plus de 230 000 voyages de plusieurs jours ont été enregistrés sur le réseau national des itinéraires cyclables de SuisseMobile, soit une hausse de 2% par rapport à 2008. Plus de 260 millions de kilomètres ont été parcourus sur les itinéraires cyclables.

Enfin, les excursions journalières et les voyages de plusieurs jours ont généré un chiffre d'affaires annuel estimé de quelque 150 millions de francs.

Bilan: les travaux de Veloland Regional ont été intégrés dans le projet SuisseMobile. SuisseMobile est l'un des projets les plus innovants du monde pour encourager les activités touristiques et de loisirs à la seule force du muscle. SuisseMobile est en exploitation. D'autres activités du CSM ne sont donc pas nécessaires.

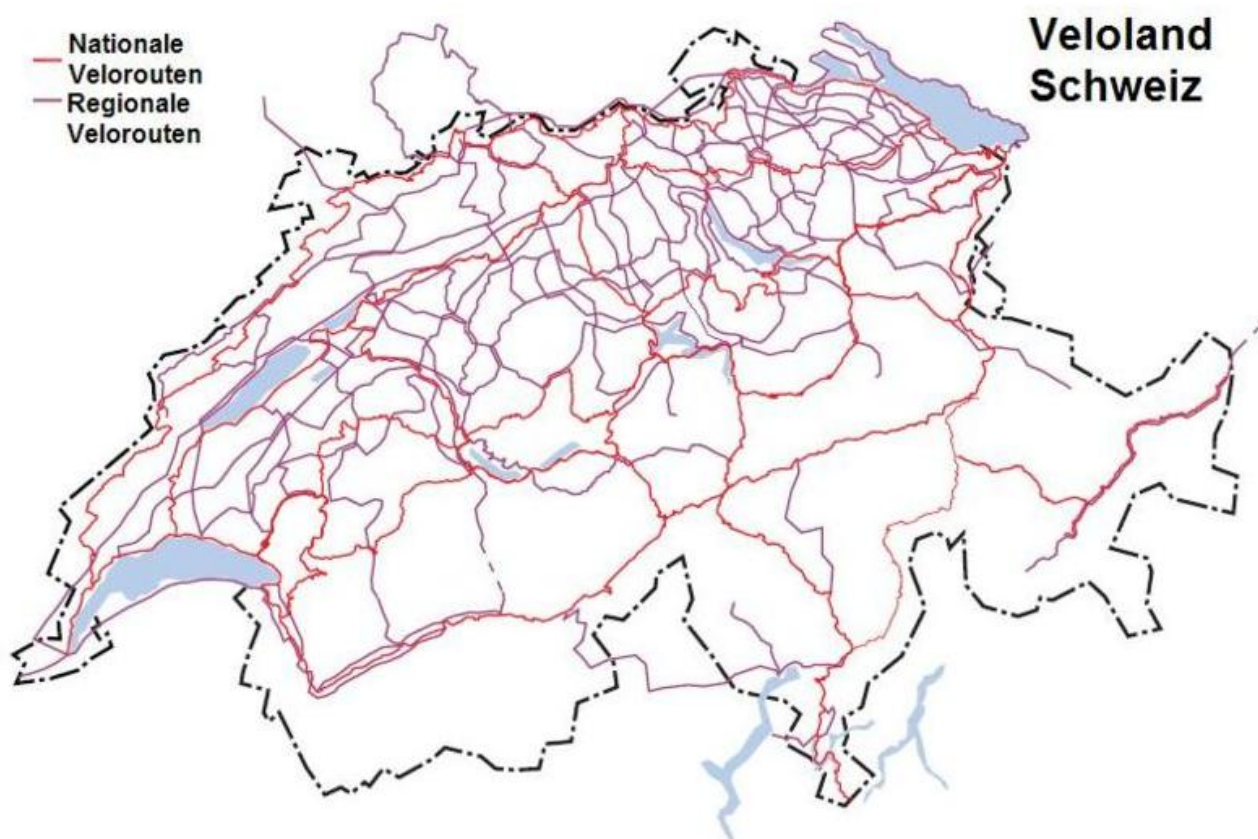
Jusqu'à présent, le moyen de transport utilisé pour rejoindre et quitter le lieu de l'activité n'a fait l'objet d'aucune enquête. Par conséquent, il n'est pas possible de savoir si les clients se déplacent sur le lieu de l'activité à la seule force des muscles ou s'ils s'y rendent en vélo, à pied, avec les transports publics ou en voiture.

Le CSM ou le représentant de l'ARE au sein du conseil de fondation de SuisseMobile peut éventuellement suggérer que la direction du projet (fondation SuisseMobile, Berne) mène une enquête représentative auprès de ses clients. L'enquête permettra d'obtenir des informations importantes sur l'influence de SuisseMobile sur les émissions de CO₂ et la consommation énergétique.

Informations supplémentaires:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04264/index.html?lang=fr>

<http://www.veloland.ch/fr/welcome.cfm>



© www.schweizmobil.ch

1.4 Soccermobile

L'objectif du projet Soccermobile était de développer et de tester des mesures qui permettent de régler de manière efficace et respectueuse de l'environnement le trafic généré par les tournois de football des enfants et des juniors.

Participants: direction du projet: synergo, Zurich. Participants et sponsors: Verkehrsbetriebe Zürich VBZ; Fussballverband Region Zürich FVRZ; clubs organisateurs de tournois de football en salle ou en plein air du canton de Zurich; Service des ponts et chaussées de la Ville de Zurich; Sportförderung du canton de Zurich.

Durée du projet: 01.09.2006 – 31.03.2008. **Etat:** octobre 2010.

Financement: coût total: 100 000 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 40 000 francs. Office chargé du financement: Office fédéral de l'environnement OFEV. Accompagnement du projet: Rita Wyder OFEV/Peter Schild ARE.

Description du projet: Soccermobile encourage l'utilisation combinée des transports publics et de la voiture pour accompagner les enfants et les juniors aux tournois de football qui ont lieu dans les agglomérations suisses. Les équipes participantes sont encouragées par les organisateurs à se rendre aux tournois soit avec les transports publics, soit par covoiturage. Pour cela, différentes mesures sont prises. Elles sont communiquées par l'organisateur du tournoi aux clubs participants ou à leurs entraîneurs par différents canaux. Les entraîneurs informent les parents des joueurs et organisent les déplacements.

En collaboration avec les transports publics de la ville de Zurich (VBZ) et l'association régionale de football FVRZ, les responsables du projet ont développé et mis en œuvre des mesures à l'occasion de cinq tournois qui se sont déroulés dans le canton de Zurich: informations avant le déplacement sur les canaux de communication (e-mail, site Internet, magazine) du club organisateur, informations des transports publics sur place (p.ex. affichage électronique des heures de départ), remise d'un billet collectif gratuit (ZVV) aux clubs participants provenant du reste du canton. Un autre objectif important était également de sensibiliser les clubs au problème des transports d'accompagnement.

Résultats: les résultats des enquêtes réalisées lors des tournois ont mis en lumière différents problèmes. Durant les deux premiers tournois, les clubs participants avaient la possibilité de commander un billet collectif auprès des VBZ, ce qui a été jugé fastidieux. De même, le fait de faire payer le billet s'est révélé un obstacle. Lors des deux premiers tournois, une seule équipe a commandé un billet, alors que 86% des entraîneurs avaient jugé les nouvelles mesures utiles et apprécié que les organisateurs de tournois renseignent sur les moyens de locomotion.

Lors du troisième tournoi, la stratégie a été modifiée. Les billets collectifs pour les transports publics n'étaient pas payants et ont été envoyés directement aux équipes participantes. Les obstacles à surmonter pour utiliser les transports publics avaient été ainsi sensiblement abaissés. Par rapport aux deux premiers tournois, la part des transports publics a pu être considérablement augmentée. Pour les cinq tournois considérés, environ 33% des équipes interrogées ont effectué tout ou partie du trajet avec les transports publics. Le résultat est réjouissant et montre que les mesures prises ont eu du succès et que la communication a parfaitement fonctionné. Les équipes participantes estiment que les mesures sont utiles et importantes et qu'elles ont grandement influencé le comportement des organisateurs des tournois, des entraîneurs et des parents.

Développement: compte tenu des résultats positifs du projet-pilote, il a été décidé de continuer à exploiter Soccermobile sous le label *soccermobile.ch* depuis l'automne 2009. Le Service des ponts et chaussées de la ville et le fonds de loterie du canton de Zurich soutiennent financièrement *soccermobile.ch*, tandis que les partenaires VBZ, FVRZ et synergo (secrétariat) se chargent de la réalisation. A la fin de 2010, vingt organisateurs de tournois avaient eu recours à l'offre de *soccermobile.ch*. La part des transports publics lors des tournois varie entre 5% et 60%.

La poursuite du projet doit permettre de continuer à faire connaître le produit Soccermobile auprès des clubs de football du canton de Zurich. Comme d'autres projets l'ont montré, il faut beaucoup de temps pour modifier les habitudes. D'où l'importance de la continuité. En particulier dans le monde du football, qui est plutôt «pro-voiture». Dans ce contexte, les résultats obtenus jusqu'à présent sont réjouissants.

Bilan: l'engagement de la Confédération s'est révélé fructueux. Il a permis d'introduire une nouvelle approche pour modifier les comportements dans les transports d'accompagnement durant les tournois de football. En outre, le soutien apporté lors du lancement du projet a permis de sensibiliser les personnes concernées. Il existe désormais des pistes intéressantes sur ce qu'il faut faire pour réduire la part du trafic individuel motorisé dans ce domaine. Même si l'analyse des cinq tournois de football ne permet pas de tirer des conclusions générales, les obstacles qu'il faut franchir sont à présent connus. Des solutions doivent être trouvées auprès des organisateurs et des clubs notamment en ce qui concerne le financement des mesures.


Les projets à orientation similaire ne devraient être financés par le CSM qu'à certaines conditions. Tous les participants doivent fournir un effort: les clubs de football, les associations de football, les parents des enfants mais aussi les entreprises de transport et les pouvoirs publics.

Le CSM doit trouver un moyen pour diffuser de manière ciblée les résultats des expériences du projet-pilote et du projet *soccermobile.ch* subséquent. Une possibilité serait par exemple de convoquer une séance réunissant la direction du projet (synergo, Zurich, Roberto De Tommasi), l'Association suisse de football, des représentants des associations régionales de football et des représentants du CSM (ARE et BAFU) pour discuter comment Soccermobile pourrait être diffusé au niveau national.

Informations supplémentaires:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04264/index.html?lang=fr>

<http://www.soccermobile.ch>



soccermobile.ch

Home

Unsere Dienstleistungen

News

Turniere
Turnier Archiv

Feedbacks

ZVV Online-Fahrplan

Kontakt

Partner






FC Effretikon: Chlaus-Turnier 2010
20.11.2010 - 19.12.2010

Das Chlaus-Turnier 2010 des FC Effretikon findet an 5 Wochenenden zwischen 20. November und 19. Dezember 2010 in der Spielhalle Schulhaus Eselriet (Sportplatzstrasse 4, Bushaltestelle Eselriet) in Effretikon statt.

Auch für das diesjährige Chlaus-Turnier nutzt der FC Effretikon das Angebot von **soccermobile.ch** und offeriert zusammen mit der VBZ allen Mannschaften aus dem Kanton Zürich ein kostenloses ZVV-Gruppenticket! Mit diesem Ticket können Sie, ihr Team und noch weitere Angehörige (insgesamt 18 Personen) gemeinsam und bequem mit Bahn und Bus zum Chlaus-Turnier in der Spielhalle Eselriet anreisen und nach Turnierende den Weg nach Hause antreten.

Genauere Informationen zur Bestellung des kostenlosen öV-Gruppentickets und zur Anreise mit Bahn und Bus zur Spielhalle Eselriet erhalten Sie hier oder auf der [Website des FC Effretikon](#) **ab Anfang Oktober 2010**. Wir würden uns freuen, wenn Sie die Chance wahrnehmen, umweltfreundlich, vorbildlich und erst noch gratis mit Bahn und Bus an Chlaus-Turnier des FC Effretikon zureisen.

[Zurück](#)

© synergo

1.5 Ride Message Service RMS

Le projet «Ride Message Service» a servi à mener une étude préliminaire visant à évaluer les chances et les risques d'un système de covoiturage faisant appel à la téléphonie mobile.

Participants: direction du projet: Université de Zurich, Sozialforschungsstelle, Zurich. Partenaires et sponsors: Planungsbüro Jud AG; Commission pour la technologie et l'innovation CTI; Orange Communications SA.

Durée du projet: 01.01.2007 – 30.06.2007. **Etat:** août 2007.

Financement: coût total: 29 041 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 12 000 francs. Office chargé du financement: Office fédéral du développement territorial ARE. Accompagnement du projet: Gregor Ochsenbein ARE.

Description du projet: RMS est un système de covoiturage basé sur la téléphonie mobile. L'objectif est de mieux occuper les voitures de tourisme – les déplacements individuels en voiture étant remplacés par le covoiturage – et de garantir la liberté et le développement de la mobilité sans occasionner plus de trafic.

La localisation géographique exacte est assurée par un système d'information dynamique qui utilise les signaux envoyés par les appareils de téléphonie mobile.

La personne qui fait appel à un service de covoiturage a les avantages d'un trajet en voiture (flexibilité, rapidité) et les avantages d'un trajet en taxi (indépendance, complément aux TP), le tout à un prix avantageux. Pour le conducteur qui emmène un passager, les avantages sont encore à définir (p.ex. place de parc gratuite, crédit de conversation téléphonique, etc.). Pour la collectivité, les avantages sont multiples: plus grande flexibilité dans les déplacements, économie d'énergie, diminution de la pollution et, à long terme, une meilleure utilisation des capacités de transport et avantages subséquents (bouchons, surfaces, mitage, etc.).

Résultats: l'étude de faisabilité qui s'est concentrée sur des questions générales (protection des données, technique, droit, etc.) a montré que le RMS est en principe réalisable. Le système ne pose aucun problème majeur du point de vue du droit, des transports et des assurances. En ce qui concerne la protection des données, il est impératif que les propriétaires des données personnelles – les clients du service RMS – soient informés et qu'ils donnent leur accord à l'utilisation de leurs données. Les conditions de participation pourraient être par exemple acceptées sur Internet. L'adhésion au service RMS devrait ainsi s'effectuer sur Internet. Les données de localisation entrent également dans la catégorie des données personnelles.

Du point de vue technique, quelques restrictions sont à attendre. Trois problèmes se posent principalement: d'abord, l'actuelle densité des antennes rend la localisation trop imprécise au niveau national pour permettre une parfaite adéquation entre les personnes qui utilisent le service et celles qui le proposent. Par conséquent, le service RMS devrait se limiter dans un premier temps aux villes et à leurs agglomérations.

Ensuite, il n'est pas possible de contrôler les paramètres du mobile (sonnerie, affichage) de l'extérieur. Aucun moyen technique n'existe pour aider les deux participants à se reconnaître. La reconnaissance doit par conséquent s'effectuer par l'usage de signes conventionnels.

Enfin, une vectorisation, c'est-à-dire une succession de données de localisation dans la durée, n'est pas réaliste dans une première phase. Elle est certes possible techniquement. La vectorisation a cependant pour effet, du fait des petits intervalles entre les localisations, de surcharger à tel point le réseau qu'il est peu probable que les entreprises de téléphonie mobile l'autorisent.

Ces trois problèmes diminuent certes la convivialité du système, mais ne sont pas insurmontables. En outre, les conditions-cadre peuvent se modifier en peu de temps en raison de la rapidité des développements technologiques (p.ex. généralisation des appareils de téléphonie mobile avec GPS).

L'acceptation du covoiturage dépend essentiellement des besoins, des incitations et de la convivialité. Plus les besoins sont faibles, plus les incitations doivent être grandes. En Suisse, il est probable que la demande ne devrait pas être grande. Les tarifs appliqués, les incitations et les services supplémentaires peuvent l'influencer. Il faut cependant s'attendre à ce que le RMS ne se généralise que lentement. La convivialité au début du projet est certes suffisante, mais elle n'est pas optimale, ce qui devrait freiner le développement du système. Elle pourra s'améliorer au fur et à mesure du projet grâce notamment aussi aux développements technologiques.

En résumé, un service RMS s'appuyant sur quelques propositions de solution modifiées par rapport à l'idée originale est réalisable. Le nombre d'utilisateurs sera cependant faible au début (c'est-à-dire durant les deux à trois premières années).

Bilan: l'engagement de la Confédération a servi, car il existe désormais une bonne base (étude de faisabilité, état août 2007) qui présente les difficultés à résoudre et les obstacles à surmonter en cas de mise sur pied d'un système de covoiturage basé sur la téléphonie mobile. C'est sur cette base que devront être évaluées les demandes de projet qui se fondent sur un tel système.

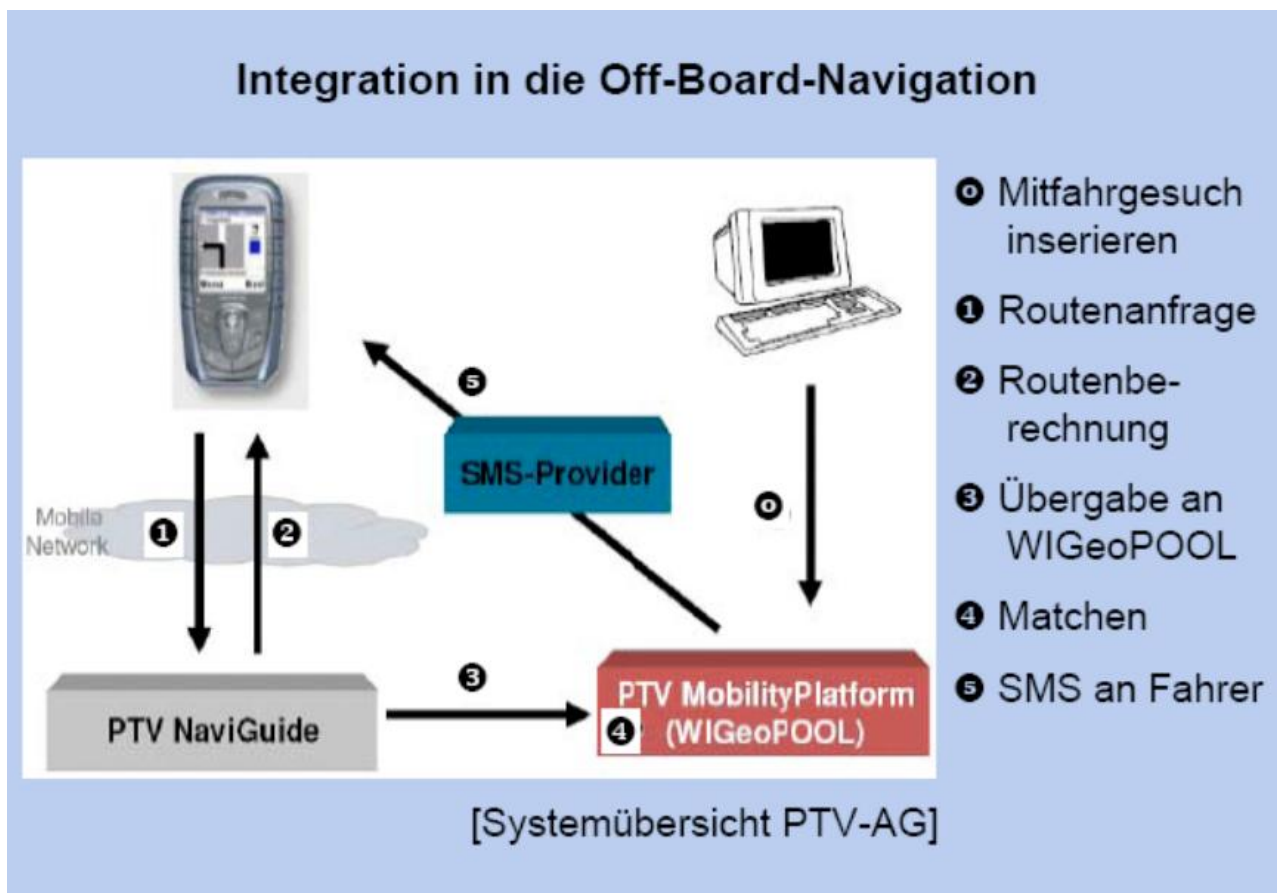
Les requêtes qui vont dans cette direction ne doivent cependant pas être rejetées d'emblée. Les systèmes de covoiturage basés sur la téléphonie mobile présentent des avantages considérables sur les systèmes conventionnels de covoiturage sur Internet. Le principal est la rapidité: l'offre et la demande sont présentées en temps réel. Grâce aux Smartphones, les possibilités de covoiturage peuvent également être localisées facilement. Si les centrales de covoiturage sont appelées à se développer en Suisse, elles reposeront sur des systèmes faisant appel à la téléphonie mobile (spontanéité, rapidité, accessibilité).

Il convient d'examiner comment les expériences de l'étude préliminaire peuvent être diffusées. Une possibilité serait de convoquer une séance réunissant la direction du projet (Université de Zurich, Sozialforschungsstelle, Jürg Artho) et des représentants du CSM (ARE) pour discuter comment les résultats pourraient être diffusés.

Informations supplémentaires:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04264/index.html?lang=fr>

<http://www.forschungsportal.ch/unizh/p9787.htm>



© Universität de Zurich, Sozialforschungsstelle

1.6 A scuola di mobilità

«A scuola di mobilità» est un programme didactique sur la mobilité durable à l'intention des écoles. Le programme complet a été développé pour des classes de quatrième du degré secondaire (9^e année) du Tessin. Le programme est un succès.

Participants: direction du projet: fondation VEL, Mendrisio. Partenaires et sponsors: Département de l'éducation, de la culture et des sports du canton du Tessin.

Durée du projet: 01.09.2006 – 30.06.2008. **Etat:** octobre 2008.

Financement: coût total: 262 501 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 66 000 francs. Office chargé du financement: Office fédéral de l'énergie OFEN. Accompagnement du projet: Daniel Brunner OFEN.

Description du projet: l'intérêt toujours plus grand des élèves pour le thème de la mobilité et la nécessité de les sensibiliser aux conséquences d'une mobilité déraisonnable constituent le point de départ du projet. Le programme didactique «A scuola di mobilità» en forme la clé de voûte. Un kit didactique contient les instruments et les moyens auxiliaires nécessaires pour mener le programme dans les classes de quatrième du secondaire I. Le programme se déroule en trois phases: une phase préparatoire, une phase centrale – dont une journée entière sur le thème de la mobilité durable – et une phase d'approfondissement. L'apprentissage se base sur des activités ludiques et des simulations qui visent à inciter les élèves à participer. En 2004/2005, un kit expérimental «A scuola di mobilità» a été planifié et produit en collaboration avec le Département de l'éducation, de la culture et des sports du Tessin et avec l'appui de SuisseEnergie. Le programme a été utilisé concrètement dans les écoles durant l'année scolaire 2006/2007.

Résultats: le kit didactique a été produit à 40 exemplaires et utilisé dans douze écoles durant la première phase (année scolaire 2007/2008). Onze autres écoles ont suivi le programme pendant l'année scolaire 2008/2009. Quelques écoles ont suivi le programme de manière autonome à l'aide du manuel ad hoc. Une séance d'information a également eu lieu en 2008 à la Haute école pédagogique du canton du Tessin. Le programme a été présenté en novembre dans le cadre de la formation continue des enseignants tessinois.

Le programme didactique «A scuola di mobilità» est apprécié des enseignants, des élèves et des spécialistes. Son contenu et l'approche ludique en particulier sont bien notés.

Bilan: l'engagement de la Confédération s'est révélé fructueux. Le programme a rencontré un écho positif auprès des élèves, des enseignants et des experts.

D'une manière générale, le thème devrait figurer obligatoirement au programme de toutes les écoles de Suisse. La mobilité durable pourrait par exemple devenir une composante de l'EDD (Education au développement durable, dans laquelle est impliquée notamment la section Développement durable de l'ARE). L'ARE peut essayer de faire inscrire le thème au programme EDD s'il n'y est pas encore. Il faut aussi envisager de produire, d'entente avec le fabricant, le kit didactique en allemand et en français pour proposer le programme aux écoles des autres cantons.

Informations supplémentaires:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04264/index.html?lang=fr>



© www.infovel.ch

1.7 Velofon

«Velofon» vise à mettre en place et à exploiter une hotline pour les cyclistes en vue d'établir une base de données, à l'intention des autorités par exemple, répertoriant systématiquement les insuffisances des infrastructures cyclables.

Participants: direction du projet: CI Vélo Suisse, Berne (rebaptisée Pro Velo Suisse). Partenaires et sponsors: cantons; communes; institutions; fondation Veloland Schweiz; Coordination vélostation Suisse.

Durée du projet: 01.09.2006 – 31.12.2007. **Etat:** décembre 2008.

Financement: coût total: 52 500 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 21 000 francs (selon projet). Seuls 9430 francs ont été versés, car le projet n'a pas pu être mené à son terme (voir les résultats). Office chargé du financement: Office fédéral du développement territorial ARE. Accompagnement du projet: Gregor Ochsenbein ARE.

Description du projet: l'installation et l'exploitation des infrastructures cyclables relèvent de la compétence de diverses instances, telles que les communes, les cantons, les transports publics et les particuliers. Les cyclistes (actuels et futurs) ont besoin d'infrastructures adaptées et sûres tant pour le trafic roulant que lorsque les vélos sont à l'arrêt ou stationnés. Quand des problèmes sont constatés, les cyclistes de toute la Suisse doivent pouvoir s'adresser à une centrale qui transmettra leur message en fonction de son importance à une ou à plusieurs instances.

Le premier baromètre «Votre ville à vélo» que la CI Vélo Suisse a réalisé en 2005 a suscité un vif intérêt. Il révèle que la qualité des infrastructures cyclables peut encore être améliorée. De nombreux petits problèmes (pénibles pour les cyclistes) ne reçoivent aucune suite ou presque. Les exploitants des infrastructures ont cependant intérêt à connaître les besoins de leur clientèle si l'on veut encourager, selon le but déclaré en de nombreux endroits, les transports à vélo.

Résultats: le business plan établi par Pro Velo Suisse présente les besoins et la faisabilité de la base de données. Il indique également ce que coûteront la constitution et l'exploitation (exploitation test et exploitation régulière) de la base de données.

Pro Velo Suisse n'est pas en mesure de couvrir l'écart entre le montant budgété et le montant garanti par la Confédération. L'association souhaite cependant toujours mettre en place et exploiter la hotline Velofon.

Pro Velo Suisse entend injecter des fonds propres pour permettre le démarrage de Velofon. Le reste du financement devrait être assuré par des tiers, à savoir par les cantons (utilisateurs des données) et l'économie privée (sponsoring). Le comité de Pro Velo Suisse attend que le financement soit assuré pour réaliser le projet.

Bilan: le projet Velofon est toujours d'actualité pour le CSM. L'amélioration des infrastructures cyclables peut rendre le vélo plus sûr et plus attrayant et contribuer à augmenter la part du vélo dans les transports.

Le projet a été déposé une nouvelle fois lors de la 5^e procédure de soumission (première soumission dans le cadre de la phase de consolidation 2010 – 2014 du CSM). Le CSM a pris la décision de principe de soutenir le projet. La demande a cependant été transmise à l'ASTRA (office fédéral compétent pour le mobilité douce) pour le financement. Si l'ASTRA ne devait pas pouvoir soutenir le projet, celui-ci sera financé par le biais du CSM.

Informations supplémentaires:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04264/index.html?lang=fr>



1.8 Bürger-Nachtbus Herzogenbuchsee

Le projet de bus nocturne vise à augmenter la sécurité sur le chemin du retour depuis la gare et à encourager les gens à renoncer à la voiture en proposant un service de transport à domicile de type taxi.

Participants: direction du projet: Verein Nacht-Bürgerbus Herzogenbuchsee, Herzogenbuchsee. Partenaires et sponsors: commune d'Herzogenbuchsee; communes voisines.

Durée du projet: 01.12.2006 – 31.12.2007. **Etat:** décembre 2007.

Financement: coût total: 70 000 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 28 000 francs (selon budget). Aucun versement n'a été effectué, car le projet n'a pas abouti (voir les résultats).

Description du projet: du 22 avril au 1^{er} septembre, sept jours sur sept, un bus conduit par un citoyen bénévole attend les voyageurs qui descendent du train à la gare d'Herzogenbuchsee (neuf trains et divers bus dans le même créneau horaire). Tous les voyageurs peuvent se faire ramener à leur domicile moyennant une modique somme (2 francs pour les trajets à l'intérieur de la localité, 3 francs pour les trajets à destination des villages voisins), de la même manière qu'ils le feraient avec un taxi et à condition que leur domicile se trouve à l'intérieur d'un périmètre défini. Le bus accroît la sécurité à la gare et jusqu'au domicile, il résout le problème de l'absence de taxis à Herzogenbuchsee et, d'une manière générale, rend les transports publics par rail encore plus attrayants. L'augmentation de la fréquentation des trains en soirée est estimée à cinq pour cent, dont une partie en remplacement du trafic individuel motorisé. L'offre est également intéressante, quoique dans une moindre mesure, pour les personnes qui arrivent en bus à la gare.

Résultats: le projet a été refusé par la commune d'Herzogenbuchsee et n'a donc pas pu être réalisé.

Bilan: pour les projets déposés qui requièrent encore l'aval des autorités, il est toujours possible que les crédits nécessaires soient refusés. Dans le cas présent, l'accord du CSM n'a pas permis d'influencer positivement la décision des autorités (contrairement au système de location de vélos à Bienne, où l'accord du CSM a influencé favorablement le législatif de la ville).

Informations supplémentaires:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04264/index.html?lang=fr>



© Bürgerbus KRÖBU, www.trub.ch

2 Projets soutenus en 2007

2.1 aargaumobil

Le projet «aargaumobil» vise à mettre en place les conditions d'organisation propres à favoriser les mesures de gestion de la mobilité dans le canton d'Argovie.

Participants: direction du projet: Département des travaux publics, des transports et de l'environnement du canton d'Argovie, Aarau. Partenaires et sponsors: communes; entreprises; prestataires de services dans le domaine de la mobilité; autres services administratifs du canton d'Argovie; groupes d'intérêt du canton d'Argovie.

Durée du projet: 01.01.2007 – 31.12.2008 (selon calendrier). Contrat prolongé jusqu'au 31.12.2009. **Etat:** décembre 2009.

Financement: coût total: 410 602 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 95 420 francs. Office chargé du financement: Office fédéral de l'énergie OFEN. Accompagnement du projet: Hermann Scherrer OFEN.

Description du projet: la gestion de la mobilité (GM) est une composante à part entière de la stratégie «mobilitätAARGAU» adoptée par le Grand Conseil du canton d'Argovie en automne 2006. L'objectif déclaré du projet est de garantir une gestion efficace des transports. Pour cela, il est prévu de prendre des mesures d'incitation et de pilotage («software») pour privilégier le trafic non motorisé, les transports publics et la mobilité combinée et pour décharger ou mieux utiliser les infrastructures, en particulier les routes («hardware»).

La GM apporte une contribution essentielle à la réalisation de cet objectif. Le projet *aargaumobil* permet pour la première fois à un canton d'exercer pleinement le rôle qui lui revient dans le domaine de la GM. Il a valeur d'exemple pour les cantons qui veulent intégrer la GM dans leur politique des transports ou mettre en œuvre la gestion de la mobilité dans le cadre de programmes d'agglomération.

Les objectifs d'*aargaumobil* sont les suivants: intégrer la GM dans les processus concrets des politiques sectorielles du canton et des communes; établir la GM dans l'administration cantonale; déclencher des projets GM et/ou soutenir leur exécution par des tiers; mettre en réseau les acteurs internes et externes à l'administration (communes, entreprises, prestataires de services dans le domaine de la mobilité, groupes d'intérêt, etc.) et les informer sur les actions possibles de la GM.

Résultats: le projet a favorisé l'émergence d'idées prometteuses:

- Au sein de la division chargée de délivrer les autorisations de construire, le nouveau critère de sélection – «plus de 60 places de parc» – garantit, depuis le début de 2008, que les demandes d'autorisation de construire sont explicitement évaluées sous l'angle de la gestion de la mobilité.
- Les processus ayant une incidence territoriale sont évalués sous l'angle de la gestion de la mobilité par le représentant de la division des transports dans le cadre de la conférence administrative interne.

- Il a été possible de transmettre, par le biais du secrétariat d'*aargaumobil*, des propositions pour la révision de la loi sur les constructions (taxe de substitution places de parc obligatoires, quartiers d'habitation avec un faible trafic motorisé).
- Des propositions d'intégration de la gestion de la mobilité dans les bases légales des communes ont été formulées dans le cadre des processus à incidence territoriale. Parallèlement à la révision de la loi sur les constructions, la division des transports du Département des travaux publics, des transports et de l'environnement et la ville de Zofingen ont commandé un guide indiquant comment établir un plan communal dans le domaine des transports.

Bilan: l'engagement de la Confédération a servi. Le projet *aargaumobil* est, compte tenu de la complexité et des avantages attendus en matière de mobilité durable, l'un des meilleurs projets qui aient été financés par le CSM.

Les offices représentés dans le CSM, en particulier l'ARE et le l'OFEN, peuvent et doivent promouvoir le projet et les solutions prometteuses dont il est à l'origine dans le cadre de leurs activités de communication et de leur réseau de contacts, p.ex. dans le cadre de SuisseEnergie pour les communes (Cité de l'énergie).

Informations supplémentaires:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04266/index.html?lang=fr>

<http://www.aargaumobil.ch>

<http://www.ag.ch/verkehr/de/pub/>

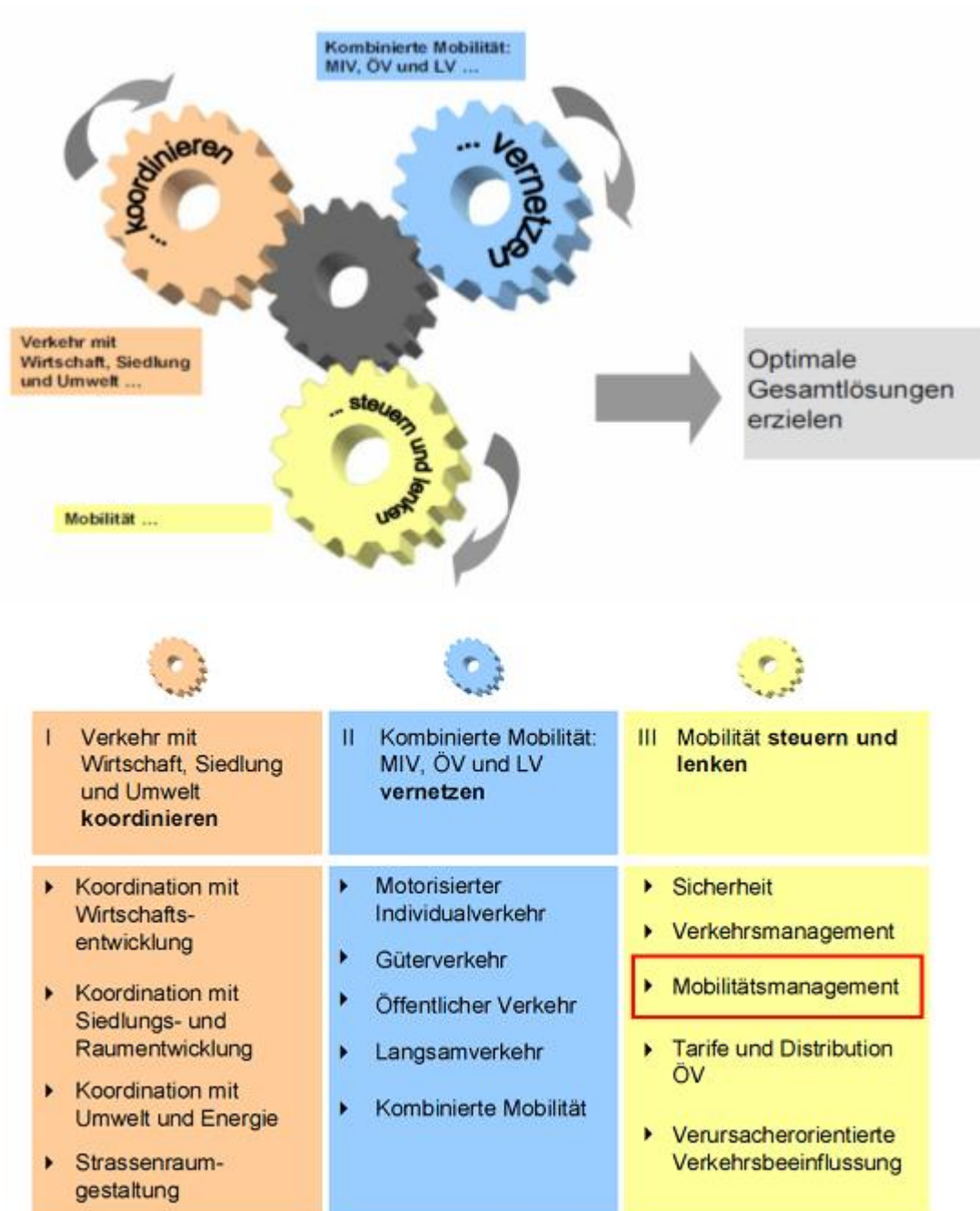


Abb.: Die drei Hauptausrichtungen der Verkehrspolitik des Kantons Aargau
 © Département des travaux publics, des transports et de l'environnement du canton d'Argovie

2.2 Business Case «Gemeindeauto»

Systeme d'autopartage (carsharing) automatisé pour les véhicules communaux couplé à un système simplifié de réservation et de délivrance de cartes journalières AG des CFF, en particulier dans les régions périphériques.

Participants: direction du projet: Mobility Solutions SA (une entreprise de La Poste Suisse), Berne. Partenaires et sponsors: Mobility CarSharing Suisse; Deutsche Bahn AG.

Durée du projet: 01.03.2007 – 31.07.2008. **Etat:** juillet 2008.

Financement: coût total: 344 524 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 137 810 francs (sous conditions). Aucun versement n'a été effectué, car les conditions n'ont pas été remplies et le projet n'a pas pu être réalisé (voir les résultats).

Description du projet: la gestion de la mobilité dans les villes et leurs agglomérations est aujourd'hui étendue et étroitement interconnectée. Le développement de l'autopartage (carsharing) au cours des vingt dernières années a eu lieu principalement dans les centres. Ce succès est dû à une gestion de plus en plus perfectionnée des interfaces. Dans les régions-centres, les véhicules en autopartage sont atteignables la plupart du temps en dix minutes. Dans les régions périphériques, la situation est inversée. Sur les lignes TP, les pressions pour diminuer les déficits s'accroissent. En conséquence, de nombreuses lignes de trains sont supprimées en faveur de lignes de bus. Or, dans les régions périphériques, les transports publics représentent la seule alternative au trafic individuel motorisé. En Suisse, le degré de motorisation est élevé. Il arrive souvent que la deuxième voiture ne soit pas totalement occupée.

L'autopartage (carsharing) est encore peu développé dans les régions périphériques. Le faible nombre de clients réguliers et les fortes fluctuations de la demande ne permettent pas d'exploiter de manière rentable des parcs de voitures dans les régions rurales. Le projet vise à rentabiliser de nouveaux parcs de véhicules dans des régions périphériques grâce à des coopérations. La relation contractuelle n'a plus lieu entre la société d'autopartage et le client final. Selon ce modèle, les communes louent les véhicules à moyen ou à long terme. Elles utilisent elles-mêmes les véhicules, en tant que clientes, ou les mettent à la disposition d'autres utilisateurs, en tant qu'intermédiaires. Ce modèle permet d'accroître la mobilité dans les communes mal desservies par les transports publics. En outre, l'intégration de l'AG dans le modèle a pour effet de réduire le trafic individuel motorisé.

Résultats: Il n'a pas été possible de parvenir à un accord économiquement acceptable avec les CFF sur la délivrance automatisée de l'AG. Comme le lancement du projet était subordonné à la participation des CFF, le projet n'a pas pu être poursuivi.

Bilan: l'idée est fondamentalement bonne et devrait être poursuivie. Un engagement financier du CSM n'est cependant envisageable que si le soutien financier de tous les partenaires nécessaires est garanti. Le CSM continuera de réserver un accueil positif aux initiatives du même genre.

Informations supplémentaires:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04266/index.html?lang=fr>



© Mobility Solutions SA / La Poste

2.3 CI bus alpin

La « CI bus alpin » institue une plate-forme pour améliorer la desserte TP des sites touristiques alpins.

Participants: direction du projet: Groupement suisse pour les régions de montagne SAB, Berne. Responsables au niveau national, participants et sponsors: Association Transports et Environnement ATE; Club Alpin Suisse CAS; CarPostal Suisse SA; Pro Natura; Pro Val Lumnezia; Parc paysager du Binntal; Törbel Tourismus; commune de Bürchen; Förderverein Region Gantrisch; Transa Backpacking AG; Suisse Rando; Office de l'économie et du tourisme du canton des Grisons; offices du tourisme Lumnezia, Sumvitg, Blenio; CarPostal Ilanz; Autotour; Autolinee Bleniese SA; Blenio Turismo; commune de Vrin; Service du développement économique du canton du Valais, Loterie Romande; divers.

Durée du projet: 01.05.2007 – 31.12.2009. **Etat:** décembre 2009.

Financement: coût total: 166 000 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 64 400 francs. Office chargé du financement: Office fédéral de l'environnement OFEV. Accompagnement du projet: Rita Wyder OFEV.

Description du projet: dans le cadre du projet-pilote Bus alpin, une offre TP a été développée dans quatre régions à partir de 2005: Moosalp VS, Greina GR/TI, Binntal VS et Gantrisch BE. Les lignes ont été testées pendant les années 2006 et 2007. L'expérience a été concluante, puisque l'exploitation a été maintenue dans les quatre régions-pilotes. En 2008, les activités visant à combler le «dernier kilomètre» dans les transports publics ont été poursuivies et d'autres régions alpines ont été soutenues dans le développement, la commercialisation et le financement de l'offre.

Résultats: en 2006 et en 2007, 23 000 voyageurs ont été transportés, une valeur ajoutée de 2,3 millions de francs environ a été créée dans les régions et quelque 100 tonnes de CO₂ ont été évitées. Le site Internet www.busalpin.ch est en activité depuis le printemps 2008. L'offre touristique, incluant toutes les informations à l'intention des voyageurs sur les régions de Gantrisch, Greina, Binntal, Moosalp (anciennes régions-pilotes; Moosalp fait également aussi désormais l'objet d'une offre RailAway: forfait raclette à Moosalp), Alp Flix, Chasseral et Thal (nouvelles régions ayant adhéré au projet) est disponible en ligne. Le site Internet de la CI Bus alpin a été consulté en 2009 par plus de 11 000 personnes, soit un chiffre largement au-dessus

des prévisions. Des activités promotionnelles régulières doivent permettre au site de devenir l'adresse de référence des touristes soucieux d'écologie.

Durant l'exercice 2008, 18 000 voyageurs ont été transportés dans cinq régions. Les fréquences des années 2006 et 2007 ont pu être maintenues. Pendant l'hiver 2008/2009, la fréquentation du bus alpin a même pu encore augmenter dans les régions grâce aux offres d'hiver: le «Schneebus» de la région de Gantrisch a été emprunté par près de 2500 amateurs de sports d'hiver, soit presque autant que le chiffre record de l'hiver 2006. Le «Snowbus» de Neuchâtel à destination des Bugnenets dans la région de Chasseral a été emprunté par environ 1500 personnes, ce qui représente également une amélioration par rapport au résultat de l'année précédente. L'occupation des bus – plus de trente personnes – a été extraordinairement élevée. Dans toutes les régions, le nombre de personnes transportées a augmenté de plus de 45%.

Exercice 2009: dans sept régions des montagnes suisses (région de Gantrisch, région de Moosalp, parc régional Chasseral, parc paysager du Binntal, région de la Greina, région d'Alp Flix et parc naturel de Thal) 23 000 randonneurs, citadins à la recherche de tranquillité et amateurs de sports d'hiver ont été transportés. Depuis 2010, la CI est exploitée de façon autonome et a intégré de nouvelles destinations touristiques.

Bilan: l'engagement de la Confédération a servi. Dans le domaine du trafic de loisirs, ce projet est l'un des meilleurs que le CSM ait soutenus. Un nouvel engagement de la Confédération n'est pas nécessaire pour les régions déjà participantes. Le CSM pourrait en revanche aider la CI Bus alpin à prendre contact avec d'autres régions et à les encourager à participer.

Informations supplémentaires:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04266/index.html?lang=fr>

<http://www.busalpin.ch>



© www.busalpin.ch

2.4 Gestion de la mobilité sur le tronçon Saas-Fee – Viège

Des mesures concrètes de gestion du trafic ont été élaborées et testées sur le tronçon Saas-Fee – Viège de concert avec tous les acteurs concernés dans le but de rendre le trafic plus efficace et plus durable. L'objectif premier était de conférer de nouveaux atouts à Saas-Fee.

Participants: direction du projet: Rundum mobil GmbH, Thoune. Partenaires et sponsors: Service de l'énergie du canton du Valais; commune de Saas-Fee; commune de Viège; Mobility CarSharing; Chemins de fer fédéraux suisses CFF, Matterhorn Gotthard Bahn MGB; CarPostal Suisse SA, région du Haut-Valais; Saas-Fee Tourismus; Hotelierverein Saas-Fee.

Durée du projet: 01.05.2007 – 31.12.2008. **Etat:** juin 2009.

Financement: coût total: 115 000 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 38 000 francs. Office chargé du financement: Office fédéral du développement territorial ARE. Accompagnement du projet: Gregor Ochsenbein ARE/Peter Schild ARE.

Description du projet: les problèmes dus au trafic motorisé et aux places de parc (parking central) à Saas-Fee sont de plus en plus aigus: de nombreux ménages possèdent une deuxième voiture et le trafic touristique et les flux de pendulaires sont en hausse. Il n'existe aucune offre adaptée aux besoins des pendulaires (p.ex. écoles, entreprises qui travaillent par rotation des équipes, entreprises de la restauration et de l'hôtellerie, hôpitaux avec service de nuit ou service du matin), en particulier en dehors des heures de pointe, et qui permettrait de renoncer à la route. Les aspects positifs des TP sont la valorisation du nœud de Viège avec la NLFA, de nouveaux produits avec arrivée TP / transport de bagages intégrés à l'intention des visiteurs (p.ex. Bagages rapides des CFF) et l'augmentation du nombre de transports de marchandises de petite taille (envois express). Face à cette situation, la commune de Saas-Fee veut prendre des mesures pour modifier la répartition modale au profit des transports publics. Autre cible du projet: la mobilité locale au moyen de véhicules électriques dans la localité même. L'objectif suprême est de renforcer la marque Saas-Fee comme destination sans voiture.

Résultats: l'ouverture de la NLFA a renforcé la position des transports publics. Il a été possible de réaliser des améliorations dans les domaines du transport des bagages, de la documentation, de la signalisation pour les visiteurs et de la disponibilité des offres de transport. L'inauguration du site Mobility Carsharing à Saas-Fee a constitué une étape importante du projet.

Il est à relever que le réseau de transport de bagages à destination du site inscrit au Patrimoine mondial de l'UNESCO, de Loèche-les-Bains et du Lötschental a été élargi sur la base des analyses et de la coopération avec la logistique des CFF. Le projet a eu un effet multiplicateur dans le domaine du transport des bagages dans le Haut-Valais.

Les mesures telles que l'autopartage (carsharing), la gestion de la mobilité dans les entreprises et la sensibilisation de la population ne déploient leurs effets qu'à moyen ou à long terme. Les mesures du trafic montrent cependant que le trafic individuel motorisé stagne depuis des années et que la fréquentation des transports publics augmente dans le même temps.

Grâce à l'introduction d'un système de gestion de l'exploitation dans les cars postaux, qui permet d'informer en temps réel les voyageurs, la qualité de l'information a pu être améliorée. Il existe un concept de centrale de mobilité qui prévoit de regrouper la gare routière, l'office du tourisme et le parking et d'offrir un accès facilité aux différents moyens de transport. Une étude de faisabilité pour un système de guidage des visiteurs a été réalisée dans le courant de 2010 sur mandat de la commune.

Bilan: l'engagement de la Confédération s'est avéré fructueux. Le CSM pourra continuer de participer à l'avenir à des projets ayant une orientation similaire. Cet exemple montre qu'il est pertinent de cibler un tron-

çon très fréquenté. Il existe de nombreux autres tronçons qui sont confrontés à des problèmes semblables et qui pourraient profiter des expériences du présent projet.

Le CSM doit trouver un moyen pour diffuser les résultats des expériences réalisées dans le projet-pilote. Une possibilité serait par exemple de convoquer une séance réunissant la direction du projet (Rundum mobil, Thoune, Gerhard Schuster) et des représentants du CSM (ARE et OFEN) pour discuter comment les résultats du projet pourraient être diffusés.

Informations supplémentaires:

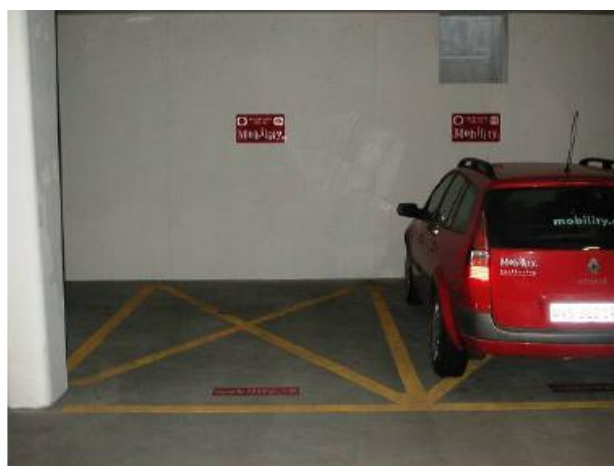
<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04266/index.html?lang=fr>

<http://www.rundum-mobil.ch/downloads>



Typisches Elektrofahrzeug

© Rundum mobil GmbH



Mobility Standorte in Visp (Bahnhof)

2.5 Gestion durable de la mobilité en situation critique

Au cours des travaux d'assainissement de la Hofstettenstrasse (commune de Thoune), en été 2007, de nouvelles approches pour influencer les habitudes de transport ont été testées dans le cadre du projet «Gestion durable de la mobilité en situation critique».

Participants: direction du projet: Rundum mobil GmbH, Thoune et PTV Swiss SA, Berne. Partenaires et sponsors: canton de Berne, Ingénieur en chef d'arrondissement I; commune d'Hilterfingen; commune d'Oberhofen; ville de Thoune; STI Verkehrsbetriebe; Coopérative Migros Aare; Velo + Autokurier Thun; Vision Bike; Gafner Transporte; Fondation Centime climatique; SuisseEnergie pour les communes.

Durée du projet: 01.05.2007 – 31.08.2007. **Etat:** décembre 2007.

Financement: coût total: 185 718 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 50 000 francs. Office chargé du financement: Office fédéral du développement territorial ARE. Accompagnement du projet: Gregor Ochsenbein ARE/Peter Schild ARE.

Description du projet: le projet sélectionne des cas (hot spots) qui méritent une attention particulière dans le domaine des transports et propose des solutions visant à modifier les habitudes de mobilité. Il vise à promouvoir des offres de mobilité innovantes à partir des structures locales existantes.

Dans un projet-pilote réalisé dans la région de Thoune, les nouveaux éléments de la gestion de la mobilité sont testés et optimisés pour créer les conditions nécessaires à leur diffusion dans d'autres régions. Les «hot spots» pris en compte sont un chantier à Thoune, qui a occasionné d'importantes perturbations du trafic en été 2007, et un centre commercial où, en raison d'une transformation, l'offre de places de parc s'est amenuisée.

Le train de mesures prévoit le carpooling (RideShare), le carsharing (Mobility), Park+Ride, des abonnements spéciaux pour les transports publics, un service de livraison à domicile, la mise à disposition de vélos, l'encouragement du vélo électrique, etc.

Le succès du projet se mesure à l'aune des critères suivants: augmentation du taux d'occupation des voitures, modification de la répartition modale au profit des transports publics et de la mobilité douce, encouragement de la mobilité combinée, renoncement aux trajets superflus.

Résultats: Caféschiff AEK 1826: le bateau pour pendulaires a été un franc succès. 49 courses ont eu lieu et près de 3900 personnes ont été transportées.

STI Hangbus: durant les mois de juin, juillet et août, le Hangbus a enregistré une hausse sensible de la fréquentation. Le produit Hangbus a très bien marché. Le nombre de passagers a sensiblement augmenté et est resté au-dessus du nombre qui avait été mesuré avant le début du chantier.

Service de livraison à domicile par coursier: en 2007, une légère hausse des livraisons a été enregistrée sur la rive droite du lac de Thoune. Il n'a pas été possible de déterminer si la hausse était due au chantier. L'extension du service de livraison à domicile sur la rive droite du lac de Thoune a été introduite à titre définitif.

Vélostation en gare de Thoune: la campagne n'a permis de générer aucun effet positif supplémentaire sur la vélostation de la gare de Thoune.

Vision Bike-mal mit dem Velo statt...: le produit s'est répercuté favorablement sur les affaires. Il a permis de réaliser des ventes supplémentaires de vélos Flyer.

Location de vélos «Thun rollt-Gratis»: l'offre a été bien utilisée.

Transport de marchandises SpediThun: un petit camion de SpediThun a effectué un transport quotidien sur la rive droite du lac de Thoune. Le produit SpediThun a permis de supprimer en moyenne entre six et douze trajets en voiture par jour. L'offre sera maintenue dans le futur.

Mobility CarSharing – nouveau site d'Hilterfingen: le nouveau site d'Hilterfingen a permis de gagner de nouveaux clients, en particulier dans la commune d'Oberhofen. L'introduction du site est définitive.

RideShare – service d'intermédiation de covoiturage: parmi les trajets souhaités, seul un covoiturage régulier a pu être institué. Les attentes envers ce produit n'ont pas été remplies. Si l'idée a reçu partout un accueil positif, les réticences ont été plus grandes que prévu. Pour assurer le succès d'une telle offre, il faudrait que les mesures de communication s'étendent sur une période beaucoup plus longue et que les moyens financiers à disposition soient plus importants.

Conclusions générales du projet: pendant la durée du chantier, le nombre de trajets a été réduit de 1000. Un effet à long terme sur le degré d'occupation des voitures n'a pas pu être constaté.

Bilan: l'engagement de la Confédération a servi dans l'ensemble. Le CSM doit pouvoir continuer de soutenir des projets à orientation similaire à l'avenir. Une telle stratégie peut être appliquée pour d'autres phases de chantier.

Le CSM doit trouver un moyen de diffuser les enseignements des expériences réalisées durant le projet-pilote. Une possibilité serait par exemple de convoquer une séance réunissant la direction du projet (Rundum mobil, Thoune, Gerhard Schuster) et des représentants du CSM (ARE et OFEN) pour discuter comment les expériences réalisées pourraient être diffusées.

Informations supplémentaires:

<http://www.aren.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04266/index.html?lang=fr>

<http://www.spur-wechsel.ch>



© Rundum mobil GmbH

2.6 Réseau logement + mobilité

Le projet «Réseau logement + mobilité» vise à mettre en place une plate-forme d'échange sur la gestion de la mobilité lors de nouvelles constructions de logements et à favoriser en particulier des quartiers d'habitation exempts de trafic.

Participants: direction du projet: Mobilité piétonne, Zurich. Partenaires et sponsors: Haute école de Rapperswil HSR, département de l'aménagement du territoire; Service des ponts et chaussées de la ville de Zurich; particuliers.

Durée du projet: 01.04.2007 – 31.12.2008 (selon calendrier). Contrat prolongé jusqu'au 31.12.2009. **Etat:** octobre 2010.

Financement: coût total: 49 926 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 19 000 francs. Office chargé du financement: Office fédéral du développement territorial ARE. Accompagnement du projet: Martin Vinzens ARE.

Description du projet: la question de la mobilité au lieu de domicile doit mieux être prise en compte. De la même manière que la «gestion de la mobilité en entreprise», une «gestion de la mobilité lors de la construction de logements» paraît pertinente et possible. L'idée centrale s'articule autour de quartiers d'habitation exempts ou presque de voitures. Pour cela, il faut cependant encore créer les conditions ad hoc et récolter des expériences. L'acceptation et la sensibilisation de la société à des quartiers d'habitation sans voiture doivent être renforcées et les obstacles juridiques supprimés. Le réseau prévu sert à la communication et à l'échange d'informations sur ce thème.

Le réseau logement + mobilité s'adresse avant tout aux pouvoirs publics, aux entreprises générales, aux investisseurs, aux planificateurs, aux spécialistes en droit de la construction et en droit de bail, aux économistes, etc. Il vise à mettre en réseau, à discuter des problèmes et à présenter des possibilités de solutions.

Mesures: échange régulier d'informations et d'expériences, élaboration de bases, constitution et exploitation d'une plate-forme Internet (www.wohnenplusbilitaet.ch), colloques et visites, définition de travaux ultérieurs, récolte de fonds.

Résultats: la constitution du réseau logement + mobilité a pris un peu de retard en raison de divers facteurs. Les différents projets en préparation et le développement des bases et réglementations légales n'avancent que lentement. L'intérêt à collaborer et à échanger des informations existe, mais il n'est actuellement pas nécessaire d'élever la coopération et le flux de l'information à un niveau institutionnalisé et régulier.

En 2010, le réseau logement + mobilité a pu lancer un nouveau projet intitulé «Verkehrssparen in Siedlung und Quartier - wohnungsbezogene Mobilität in der 2000-Watt-Gesellschaft» («Réduction du trafic dans les quartiers d'habitation – logement et mobilité dans la société à 2000 watts»). Le projet vise à mieux analyser les actions qu'il est possible de mener pour réduire la mobilité au lieu de domicile. Il apporte ainsi une contribution à la société à 2000 watts, un objectif qui a été approuvé en votation par la population de la ville de Zurich. Les partenaires du projet sont, outre la ville de Zurich, l'Association Suisse pour l'Habitat (section Zurich), la Haute école de Rapperswil (HSR), l'Association Transports et Environnement (ATE), Mobilité piétonne et le Club des Suisses sans Automobile. Dans le cadre d'un projet d'étude, vingt-huit étudiants de la HSR élaborent chacun un plan de mobilité pour sept lotissements en coopérative en ville de Zurich. Ce plan de mobilité se compose d'un état des lieux, incluant une enquête et des relevés sur place, d'une analyse des potentiels et d'un train de mesures possibles.

Les mesures seront réalisées, dans la mesure des possibilités, en collaboration avec les coopératives et la ville de Zurich. Si le projet est un succès, il est prévu d'établir des plans de mobilité pour d'autres lotissements durant les années à venir.

Bilan: le projet n'a pas débouché sur de nombreux résultats concrets durant la période pendant laquelle il a été soutenu par le CSM. L'absence de résultats s'explique notamment par le manque de volonté politique. Il reste à voir si le projet «Réduction du trafic dans les quartiers d'habitation» à Zurich pourra être réalisé. Si les mesures devaient se concrétiser, elles pourraient avoir une valeur de signal.

Le thème est important et ne doit pas être abandonné. Le réseau est cependant trop petit.

L'ARE pourrait veiller à ce que le thème soit pris en compte lors de la révision de la LAT ou de l'adaptation du Guide de la planification directrice.

Informations supplémentaires:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04266/index.html?lang=fr>

<http://www.wohnenplusmobilitaet.ch>



© www.wohnenplusmobilitaet.ch

2.7 e-covoiturage.ch

Le projet «e-covoiturage.ch» a pour objectif de promouvoir une offre de covoiturage pour les transports quotidiens, les entreprises et les manifestations dans la région lausannoise.

Participants: direction du projet: association e-covoiturage.ch, Assens. Partenaires et sponsors: canton de Vaud.

Durée du projet: 02.02.2005 – 30.06.2008. **Etat:** novembre 2010.

Financement: coût total des phases 1 et 2: 59 966 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 23 341 francs. Office chargé du financement: Office fédéral du développement territorial ARE. Accompagnement du projet: Gregor Ochsenbein ARE/Peter Schild ARE.

Description du projet: la première phase du projet s'est terminée en juin 2008. Le site Internet a été consulté en moyenne 2500 fois environ par mois. Il est désormais également disponible en anglais. Le nombre des adhérents a franchi la barre des 5000. En outre, du matériel d'information a été préparé et distribué au public et aux entreprises. Enfin, des séances d'information ont eu lieu dans quelques entreprises de Suisse romande.

Après la première campagne publicitaire menée en novembre 2007, la direction du projet a acquis la conviction que la publicité dans les médias n'avait entraîné qu'une hausse passagère des visites sur le site Internet. Pour cette raison, l'association a lancé une seconde phase à partir de juin 2008 pour atteindre son objectif principal: sensibiliser une majorité de personnes au carpooling et, simultanément, améliorer le service Internet pour les entreprises et les particuliers. Pendant cette seconde phase, la sécurité du site Internet a été vérifiée, un système de communication par SMS a été développé et un dossier d'information à l'intention des entreprises a été établi. L'un des objectifs principaux a déjà été atteint: le nombre de visites sur le site Internet a augmenté en moyenne de 38% par rapport à l'année précédente et 1762 nouveaux membres ont rejoint le réseau en 2008. Ces mesures permettront de conclure de nouveaux accords avec des entreprises et de renforcer les collaborations avec des organisateurs de manifestations locales.

Résultats: adhérents en novembre 2010: 7701 (hausse de 30% par rapport à 2009); trajets enregistrés en novembre 2010: 1771; hits sur le site Internet en novembre 2010: le site Internet est consulté en moyenne 4360 fois par mois (hausse de 330 hits en moyenne par mois par rapport à 2009). En règle générale, le service de carpooling est plus utilisé en été qu'en hiver. Une grande partie des utilisateurs sont des jeunes et de jeunes adultes. Entre janvier et novembre 2010, 72 organisateurs de manifestations (p.ex. festivals de musique) ont collaboré avec l'association e-covoiturage.ch. Les personnes qui se sont rendues à ces manifestations ont accédé 2442 fois au site. Les trajets les plus demandés sont les suivants: Vaud – Vaud: 41,5%, Vaud – Fribourg: 10,5%, Vaud – Genève: 7,5%. Partenariats avec des entreprises en novembre 2010: 25 partenariats. Depuis septembre 2010, 29 communes de la région Glâne-Veveysse travaillent avec l'association e-covoiturage.ch.

Bilan: force est de constater que le service est encore trop peu utilisé depuis son lancement en dépit des importantes mesures de marketing entreprises par la direction du projet et d'une forte présence dans l'espace public. Un système de covoiturage sur Internet est trop statique et n'offre clairement pas les mêmes avantages que les systèmes recourant à la téléphonie mobile. L'association e-covoiturage.ch prévoit donc de proposer aussi un système par téléphonie mobile.

Le CSM ne devrait plus participer à des systèmes de covoiturage sur Internet. A l'avenir, les services de covoiturage, pour autant qu'ils aient un avenir en Suisse, feront appel à la téléphonie mobile qui a l'avantage de présenter l'offre et la demande de covoiturage en temps réel. En outre, les entreprises peuvent former facilement des groupes de covoiturage sans devoir passer par une centrale externe.

Informations supplémentaires:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04266/index.html?lang=fr>

<http://www.e-covoiturage.ch/index2.php?langue=f>



Circulez mieux
dépensez moins

E-COVOITURAGE.CH

ACCUEIL | RECHERCHER UN TRAJET | PROPOSER UN TRAJET | INSCRIPTION GRATUITE | NEWS

FR | DE | EN | IT | ES

VOTRE COMPTE

Pseudo

Mot de passe

Mot de passe perdu?
Inscrivez-vous gratuitement

INFORMATIONS

- Comment ça marche?**
- FAQ
 - Calculateur des coûts
 - Eco-Calculateur de CO₂
 - Aide
 - Conditions d'utilisation
- Qui sommes-nous?**
- L'association
 - Contact
 - Liens
- Parlez-en autour de vous!**
- Téléchargement
 - Faire connaître ce site
- Newsletter**
- Inscrivez-vous!

NEWS

13.12.2010 - Refonte complète du site

RECHERCHE DE TRAJET

Le covoiturage, c'est:
Monter à plusieurs dans une voiture pour se rendre au travail, aux cours, à une manifestation ou ailleurs!

Notre site vous propose : un service gratuit, une économie sur vos transports, un geste pour limiter la pollution, un moment convivial. Passez une annonce, ou recherchez un trajet existant:

Départ : Choisir une région Ville/village

Arrivée : Choisir une région Ville/village

Inscrivez-vous gratuitement et profitez des avantages d'un moyen de transport unique, convivial et écologique!

Covoiturez par SMS! 20ct/sms C'est simple, rapide, avantageux et sans inscription! Répondez à une annonce, en envoyant un SMS au 959 (en Suisse seulement)

Trajet	Date	Genre	Répondre à cette annonce au 959
FRIBOURG - BROU	01/02/11	Avec voiture	Répondre au 959 ECOVO CHAT137 + message
LAUSANNE - BERNE	25/06/20	Avec voiture	Répondre au 959 ECOVO CHAT1 + message

glane-veveysse-covoiturage.ch
voyageons futé!



coop
Pour moi et pour toi.
Le covoiturage encouragé par la Coop d'Allaman
Commandez votre macaron

ENTREPRISES

Service entreprises
Votre interface personnalisée à des tarifs sans concurrence! >>

MANIFESTATIONS



3 Projets soutenus en 2008

3.1 Mobiles Entlebuch

Le projet «Mobiles Entlebuch» vise le développement et la commercialisation en mode coopératif de solutions innovantes pour une mobilité de loisirs durable dans la biosphère de l'Entlebuch.

Participants: Helmut Schad (direction du projet), Roger Sonderegger et Sonam Martig (Haute école de Lucerne – Economie, Institut d'économie touristique ITW, Lucerne). Partenaires et sponsors: Tourismus Biosphäre Entlebuch; CarPostal Suisse centrale; BLS SA; Energieforum UNESCO Biosphäre Entlebuch; Biketec AG.

Durée du projet: 01.04.2008 – 30.09.2009. **Etat:** décembre 2009.

Financement: coût total: 203 750 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 80 150 francs. Offices chargés du financement: Office fédéral de l'énergie OFEN/Office fédéral de l'environnement OFEV. Accompagnement du projet: Rita Wyder OFEV.

Description du projet: le projet consiste à développer et à commercialiser, en collaboration avec des prestataires de transport, l'office du tourisme de la Biosphère Entlebuch, des prestataires de services touristiques et des communes sélectionnées, des offres de transport lors d'excursions dans l'Entlebuch. Ces offres exploitent le potentiel paysager et culturel existant et le mettent en valeur pour la mobilité de loisirs. Elles s'adressent en particulier aux habitants des agglomérations de Lucerne, Zoug, Zurich, Berne et du Nord-Ouest de la Suisse et des vacanciers qui séjournent dans la région Entlebuch-Lucerne.

La communication emprunte les différents canaux existants de chacun des partenaires au projet. Le principe poursuivi est de créer des offres qui doivent pouvoir être réservées très simplement et de combiner les prestations de transport, comprenant l'arrivée à l'Entlebuch et la mobilité à l'intérieur de l'Entlebuch et entre les différents lieux/activités suscitant l'intérêt. Elles incitent à recourir davantage au rail, au bus et à différentes formes de mobilité douce. Elles peuvent servir d'exemples à des parcs naturels régionaux.

Résultats: quatre offres d'été et quatre offres d'hiver ont été lancées dans le cadre du projet. Parmi elles, deux offres d'été et deux offres d'hiver ont particulièrement séduit les partenaires et les clients:

- Nouvelle offre e-bike: en six mois seulement, plus de 700 vélos électriques ont été loués et plus de 300 paquets Rail-Away ont été vendus. Selon Simon Brülisauer, responsable touristique de la société Biketec, qui propose en location les vélos électriques en collaboration avec la société Rent a Bike, les chiffres enregistrés pendant la première année sont plus que réjouissants.

- «Echangez votre clé de voiture pendant six jours contre le Passeport Biosphère de l'Entlebuch et profitez sans souci de l'offre multiple et variée de l'Ouest sauvage lucernois»: 52 familles ont répondu à cette appel et déposé leur clé de voiture dans les offices du tourisme de Sörenberg ou de Marbach. Les 174 nouveaux utilisateurs du Passeport Biosphère se sont déclarés enchantés de l'offre, ce qui prouve qu'il est aussi possible de passer des vacances inoubliables sans voiture.

Les détenteurs de passeports saisonniers pour le domaine skiable du Sörenberg ont pu utiliser gratuitement les cars postaux entre Schüpheim et Sörenberg pendant l'hiver 2008/2009. Ils en ont beaucoup profité. Les

personnes qui ont préféré le car ont renoncé en moyenne quinze fois à la voiture. Ces chiffres positifs ont encouragé les responsables du car et la commune de Schüpheim à proposer l'offre pendant l'hiver suivant.

L'accompagnement scientifique par la Haute école de Lucerne et l'analyse des projets partiels ont montré que les objectifs fixés avaient été atteints. De nouvelles possibilités d'excursions dans l'Entlebuch ont vu le jour et une valeur ajoutée supplémentaire a été créée dans la région. 82 000 kilomètres en voiture ont ainsi pu être évités, ce qui correspond à une économie de près de vingt tonnes de CO₂. Le fait de poser l'Entlebuch comme une destination soucieuse du développement durable est également jugé positif.

Bilan: l'engagement de la Confédération a servi. L'approche choisie peut également être appliquée à d'autres régions disposant de paysages proches de l'état naturel (régions avec biosphère, parcs naturels régionaux, etc.).

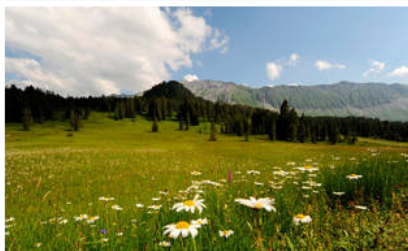
Le CSM doit trouver un moyen pour diffuser de manière ciblée les enseignements tirés des expériences réalisées durant le projet-pilote. Une possibilité serait par exemple de convoquer une réunion avec la direction du projet (ITW, Lucerne, Helmut Schad), un représentant de la biosphère de l'Entlebuch, un représentant du Réseau des parcs suisses et des représentants du CSM (ARE et OFEV) pour discuter comment les expériences réalisées pourraient être diffusées.

Informations supplémentaires:

<http://www.aren.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04268/index.html?lang=fr>

<http://www.hslu.ch/download/w/itw-working-paper-series-mobilitaet-03-2009.pdf>

<http://www.hslu.ch/wirtschaft/w-forschung-entwicklung/w-forschung-entwicklung-aktuelles/w-nl-3-2010-mobiles-entlebuch.htm>



Die Biosphäre mit einem Lächeln erfahren

Fahren Sie mit einem Lächeln auf den schönsten Routen durch die UNESCO Biosphäre Entlebuch!

Erleben Sie auf zwei Rädern die einzigartige Natur- und Kulturlandschaft des ersten Naturparks der Schweiz. Nach der Übernahme Ihres E-Bikes in Entlebuch stehen Ihnen sechs beschilderte Routen zur Verfügung, die teilweise bis ins Emmental und nach Obwalden reichen. Von der gemütlichen bis zur sportlichen Fahrt bietet das Entlebuch (fast) alles... Herzlich Willkommen!

Angebot Routenbeschrieb Hinweise Preise

Das RailAway-Angebot

Sie profitieren von:

- Bahnfahrt (20%) und Zusatzleistungen (10%): Tagesmiete für E-Bike, Gratis-Ausleihe von SUVA-Helmen mit Hygiene-Einsatz, Gutschein CHF 10.– (gültig in allen Gastronomie- und Bäcker-Partnern), kostenloser Streckenplan

Angebot gültig:

1. Mai bis 31. Oktober 2010

Sport & Erholung.
Wellness
Seilparks
Abenteuer Wasser
Wandern
Velo/E-Bike
Mountainbike

Informationen

Hinweise
Mehrtagestouren
Hinweise Sport & Erholung
AGB
Shop
Wallpaper

Mehr Informationen im Internet

Biosphäre Entlebuch

Angebot bewerten

Angebot kommentieren

★★★★☆

Bewertung: 4.7 von 6.6 Stimme(n).

Klicken sie zum Bewerten auf die Sterne.

Wetter

	Mo	Di	Mi	Do
Deutschschweiz:	14/21°	14/22°	12/24°	14/22°
Westschweiz:	15/24°	15/25°	13/26°	14/26°
Südschweiz:	18/27°	17/27°	17/28°	18/28°

METEO 24

Fahrplan

SBB CFF FFS

Von:

Nach:

Datum:

Zeit:

Abfahrt
 Ankunft

[» Verbindung suchen](#)

© www.railaway.ch

3.2 Vacances sans voiture

«Vacances sans voiture» permet de voyager confortablement sans voiture dans les montagnes suisses grâce à des offres de raccordement aux transports publics (premier et dernier kilomètres) adaptées aux besoins et à la demande.

Participants: direction du projet: solèr + bernhard, Zurich. Partenaires et sponsors: Association Transports et Environnement ATE; HES de Suisse occidentale (HES-SO) Valais; WWF Suisse; CFF SA; CarPostal Suisse SA; communes et offices du tourisme; Biketec AG; Rent a Bike SA; Sattel-Hochstuckli AG; Braunwald-Klausenpass Tourismus AG; Engadin Scuol Tourismus AG; Lenk-Simmental Tourismus AG; hôtels et autres prestataires de services dans les destinations-pilotes.

Durée du projet: 01.01.2008 – 31.12.2009 (selon calendrier). Contrat prolongé jusqu'au 31.12.2010. **Etat:** décembre 2010.

Financement: coût total: 234 000 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 93 600 francs. Office chargé du financement: Office fédéral du développement territorial ARE. Accompagnement du projet: Peter Schild ARE.

Description du projet: le projet Vacances sans voiture – Voyager confortablement dans les montagnes suisses s'adresse à des sites et à des destinations touristiques qui veulent proposer un confort absolu et une mobilité totale aux hôtes qui désirent passer leurs vacances sans voiture. «Vacances sans voiture» met sur

pié l'offre nécessaire et aide les destinations touristiques à commercialiser celle-ci. Le projet ouvre de nouveaux marchés aux sites touristiques participants, puisqu'il vise les personnes qui ne possèdent pas de voiture et celles qui souhaitent laisser leur voiture à la maison pendant les vacances.

Les offres «Vacances sans voiture» s'articulent autour des axes suivants: optimisation des arrivées en transports publics grâce à de meilleurs raccordements; transport de bagages facilité; encouragement de la mobilité sur place grâce au développement des transports publics; vélos électriques, vélos normaux et autres véhicules similaires pour les déplacements individuels.

Résultats: les offres à destination des sites-pilotes Ägerital-Sattel, Braunwald, Engadin Scuol et Lenk-Simmental ont été mises sur pied en collaboration avec le WWF Suisse, l'Association Transports et Environnement (ATE) et la HES-SO Valais entre 2008 et 2010. Toute la chaîne de mobilité a été analysée: trajets, transport des bagages, mobilité sur place, mobilité douce et forfaits.

Aucune mesure ne s'est généralement avérée nécessaire pour les trajets. Les destinations-pilotes sont déjà bien desservies par les transports publics. Le projet a permis de maintenir la pression sur les décideurs politiques pour continuer de développer les transports publics dans les régions. Il a pu enregistrer un premier succès dès son lancement, puisque le canton de Berne, notamment grâce au projet prévu à la Lenk, a renoncé à remplacer la ligne ferroviaire Lenk-Zweisimmen par un service de bus.

En ce qui concerne le transport des bagages, il a été possible de réaliser quelques améliorations, en particulier dans les destinations-pilotes mêmes. Ainsi, le nombre des établissements de l'hébergement qui proposent à leurs hôtes le transport des bagages avec le logement a sensiblement augmenté. L'information sur les offres en cours a également été améliorée, par exemple sur le site des CFF.

Comme pour les trajets, les offres de mobilité sur place ne se sont que peu développées. Elles sont en effet déjà bonnes. Il convient de relever toutefois les efforts entrepris par Engadin Scuol pour accroître les cadences horaires. Sur le tronçon Scuol – Ftan, la cadence est ainsi passée à la demi-heure.

Deux sites-pilotes ont introduit une offre de vélos électriques, tandis que deux autres ont étendu la leur. L'hôte sans voiture bénéficie ainsi d'une meilleure autonomie de mouvement sur place.

Dans toutes les destinations-pilotes, des offres Vacances sans voiture ont été réunies et proposées sous la forme de forfaits. Une rubrique spéciale consacrée au projet et aux offres a été créée tout en haut du site Internet des sites. Le WWF Suisse et l'ATE ont également ouvert sur leur site une rubrique qui présente le projet et renvoie aux sites respectifs des destinations-pilotes.

Le succès économique du projet doit actuellement être qualifié de modeste. La plupart des nouveaux forfaits ne séduisent pas encore. Les forfaits existants qui incluent une offre TP et qui sont désormais proposés dans le cadre du projet Vacances sans voiture ont des effets perceptibles sur les chiffres, meilleurs que ceux de l'année précédente. La demande en prestations isolées – offre de vélos électriques par ex. – est majoritairement bonne, même si l'on constate d'importantes disparités entre les régions. Compte tenu du faible succès économique du projet, les effets sur l'environnement sont encore faibles.

En conclusion, force est de constater que les offres Vacances sans voiture doivent encore être améliorées dans l'ensemble. Les destinations doivent continuellement ficeler de nouveaux projets apportant une valeur ajoutée à leurs hôtes sans voiture si elles veulent être crédibles auprès de ce public-cible. Si elles y parvien-

ment à long terme, le succès économique – y compris les effets positifs sur l'environnement – sera au rendez-vous.

Il est apparu que les aspects suivants constituent des facteurs de succès. Ainsi, il est important de soutenir les acteurs sur place au niveau de la mise en œuvre. Le projet «Vacances sans voiture» doit trouver une place dans la stratégie des destinations touristiques participantes et les projets à réaliser doivent disposer des ressources nécessaires. En clair, la philosophie de «Vacances sans voiture» doit pouvoir devenir celle des prestataires de services locaux.

Les considérations ci-dessus seront déterminantes pour étendre «Vacances sans voiture» à d'autres destinations. Les interlocuteurs-clés dans les destinations touristiques participantes doivent se montrer ouverts à la mobilité durable et aux hôtes sans voiture. A défaut, le projet est voué à l'échec.

Bilan: les attentes envers le projet se sont réalisées. Certes, le succès économique et les conséquences sur l'environnement peuvent encore être qualifiés de modestes. Cela n'a cependant rien d'étonnant, dans la mesure où des offres nouvelles ont besoin d'un temps d'acclimatation avant d'être acceptées par les clients. Il est essentiel que les offres des destinations-pilotes soient améliorées, développées et commercialisées de manière ciblée. Une première pierre a déjà été posée, puisque trois des quatre destinations-pilotes se sont engagées à maintenir leurs offres. En outre, le bureau national de coordination poursuivra ses activités. Il s'efforcera de continuer à améliorer la qualité de l'offre dans les destinations-pilotes et de rallier de nouvelles destinations à l'idée du tourisme sans voiture.

Le CSM souhaite vivement mettre les expériences réalisées à la disposition d'autres milieux intéressés. Une possibilité serait par exemple de convoquer une séance réunissant la direction du projet (Samuel Bernhard et Reto Solèr), des représentants des destinations-pilotes et des représentants du CSM (ARE) pour discuter comment diffuser les expériences réalisées durant le projet. Le CSM est également prêt à servir d'intermédiaire dans la recherche de nouvelles destinations. Aucun autre soutien financier n'est cependant prévu.

Informations supplémentaires:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04268/index.html?lang=fr>

http://www.wwf.ch/de/tun/tipps_fur_den_alltag/unterwegs/ferien_ohne_auto/

<http://www.verkehrsclub.ch/de/reisen/ferien-ohne-auto.html>



© www.verkehrsclub.ch / Andrea Badrutt, Coire

3.3 Swiss Bike Shuttle

L'utilisation de vélos-taxis électriques en différents lieux de Suisse vise à combler les lacunes des transports de proximité et à promouvoir une mobilité durable et innovante.

Participants: direction du projet: Häseli & Hilti GmbH, Bâle. Partenaires et sponsors: aucun.

Durée du projet: 01.05.2008 – 30.04.2009. **Etat:** mai 2009.

Financement: coût total: 531 500 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 50 000 francs (sous conditions). De ce montant, seuls 20 000 francs ont été versés, car le projet n'a pas pu être mené à terme (voir les résultats). Office chargé du financement: Office fédéral de l'énergie OFEN. Accompagnement du projet: Hermann Scherrer OFEN.

Description du projet: les vélos-taxis circulent avec succès et sont très appréciés partout dans le monde, sauf en Suisse. On peut en voir à Berlin, Athènes, Barcelone, Paris, Londres, Tokyo, Fribourg, Amsterdam, etc.

Equipés d'un moteur électrique de 250 watts, les vélos-taxis devraient être mis en circulation de mars à octobre en différents lieux de Suisse. Ce faisant, ils combleront les lacunes des transports de proximité et se feront les ambassadeurs de la mobilité durable.

Possibles lieux d'utilisation: Ascona, Bâle, Berne, Bienne, Interlaken, Kreuzlingen, Locarno, Lucerne, Montreux, Pontresina, Rapperswil, St- Moritz, Thoune, Vevey, Weggis, Zoug, Zurich, etc.

Résultats: toutes les tentatives visant à obtenir une autorisation pour le transport professionnel de personnes au moyen de vélos électriques ont échoué en raison de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV). Par conséquent, le CSM a interrompu son aide.

Bilan: L'idée sous-tendant le projet est bonne. L'introduction des vélos-taxis électriques nécessite cependant préalablement de modifier l'ordonnance concernant les exigences technique requises pour les véhicules routiers (OETV).

A l'avenir, le CSM devra s'inquiéter des restrictions légales qui pourraient contrecarrer la réalisation d'un projet et, en cas de doute, en faire une condition dont dépend la conclusion du contrat. Grâce à la participation active de l'ASTRA dans le groupe de pilotage du CSM, les conditions nécessaires à une détection précoce de ces cas ont été améliorées.

Informations supplémentaires:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04268/index.html?lang=fr>



© Veloform GmbH

4 Projets soutenus en 2009

4.1 Gestion de la mobilité innovatrice en entreprise et administration

Le projet vise à planifier et à réaliser un cours de formation continue en langue française pour les praticiens de l'administration et de l'entreprise sur le thème de la gestion de la mobilité et de la mobilité innovatrice.

Participants: direction du projet: sanu | formation pour le développement durable, Bienne. Partenaires et sponsors: Mobility Solutions SA.

Durée du projet: 08.10.2009 – 05.02.2010. **Etat:** mars 2010.

Financement: coût total: 70 000 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 15 000 francs. Office chargé du financement: Office fédéral de l'environnement OFEV. Accompagnement du projet: Hermann Scherrer OFEN.

Description du projet: les responsables de la mobilité dans une administration ou en entreprise se voient transmettre les bases leur permettant d'instituer des systèmes de gestion de la mobilité et de réaliser des projets de mobilité dans l'entreprise ou la commune (encouragement du carpooling et, plus généralement, de la mobilité combinée, gestion des places de parc, incitations monétaires et non monétaires pour favoriser des modes de transport écologiques dans le trafic pendulaire, etc.). Les participants au cours sont coachés par des experts (en majorité des spécialistes en mobilité de SuisseEnergie pour les communes). L'objectif est de réaliser au moins quinze projets.

Résultats: le cours de quatre jours «Gestion de la mobilité | Approches et solutions pour entreprises et administrations», avec coaching individuel, s'est terminé le 29 janvier 2010 par quatorze présentations de projets. Le cours, qui était sanctionné par un certificat, a contribué à asseoir et à faire avancer des projets en cours et à en démarrer et à en établir de nouveaux. Les objectifs de la formation qui avaient été formulés au début du cours ont été déclarés atteints par les participants. Le cours a transmis les compétences suivantes: connaissance de la situation actuelle en matière de mobilité; argumentation en faveur du lancement d'un plan de mobilité; mise en place d'un réseau sur le marché de la mobilité composé de différents prestataires et produits; analyse de sa propre organisation et développement de mesures d'amélioration; élaboration d'un plan de mesures adéquat.

Si le projet a été approuvé, c'est avant tout pour élargir et renforcer le réseau d'acteurs responsables de la mobilité durable en Suisse romande. Le soutien apporté au cours a permis d'atteindre cet objectif.

Bilan: le soutien apporté au projet a contribué à étendre et à consolider le réseau d'acteurs présents dans le domaine de la mobilité durable en Suisse romande. En outre, selon les informations obtenues au terme du projet, la formation a permis de donner naissance à quelques bons projets. Il appartient désormais à sanu d'institutionnaliser le cours, ce qui ne nécessite aucune autre activité du CSM.

Informations supplémentaires:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04270/index.html?lang=fr>



formation pour le développement durable

sanu | Postfach, case postale 3126
Dufourstrasse, rue Dufour 18
CH-2500 Biel-Bienne 3

T: +41 (0)32 322 14 33 | F: +41 (0)32 322 13 20
sanu@sanu.ch | www.sanu.ch

wir bilden weiter
La formation continue

Formation certifiante de 4 jours avec coaching individuel en
Gestion de la mobilité
approches et solutions pour entreprises et administrations

8-9 octobre 2009 | 13 novembre 2009 |
29 janvier 2010 | Lausanne

Partenaires : Mobility Solutions SA, Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable, Association Transports et Environnement (ATE), Mobility Business CarSharing, Ville de Lausanne, Canton de Vaud, EnergieSuisse, association e'mobile, Bureau de prévention des accidents (bpa), Flyer, Mobilservice

collectivités publiques
porteuses d'avenir

entreprises avec
plus-value durable

© www.sanu.ch

4.2 e-covoiturage.ch

Le site e-covoiturage.ch est un système de covoiturage pour les particuliers, les entreprises et les organisateurs de manifestations dans la région de Lausanne (voir chapitre 2.7). Ce nouveau projet vise à optimiser et à accroître la notoriété de la plate-forme.

Participants: direction du projet: association e-covoiturage.ch, Assens. Partenaires et sponsors: canton de Vaud.

Durée du projet: 01.04.2009 – 30.11.2010. **Etat:** décembre 2010.

Financement: coût total: 15 984 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 6393 francs. Office chargé du financement: Office fédéral du développement territorial ARE. Accompagnement du projet: Peter Schild ARE.

Description du projet: à l'occasion de la 4^e procédure de soumission, l'ARE a reçu une nouvelle demande de financement dans le but d'optimiser et d'accroître la notoriété de la plate-forme: traduction du site dans d'autres langues (italien et espagnol); installation d'un système d'alerte automatique par SMS qui avise les personnes qui proposent un trajet qu'une personne intéressée s'est inscrite sur Internet; réalisation d'un calculateur des coûts et d'un éco-calculateur qui indiquent les frais et la part de CO₂ qu'il est possible d'économiser grâce au covoiturage; nouvelles mesures dans le domaine du sponsoring.

Résultats: dans le cadre du développement de son site internet, l'association e-covoiturage.ch a entrepris différentes installations visant à rendre son service plus pratique et accessible à davantage de monde. Avec l'installation d'une version italienne et espagnole de la plateforme, l'association gère l'unique site de covoiturage suisse disponible en 5 langues. Grâce au calculateur de coûts et à « l'eco-calculateur », chaque utilisateur peut facilement calculer ses dépenses - ainsi que les frais de partage - et ses économies en matière de CO2. Enfin, un outil d'alerte automatique par e-mail et SMS permet à l'utilisateur d'être averti en tout temps des trajets disponibles sur le site - une solution utile pour les festivaliers notamment. La refonte qui est actuellement en cours alliera ces outils aux technologies les plus avancées.

Bilan: voir chapitre 2.7.

Informations supplémentaires:

<http://www.ave.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04270/index.html?lang=fr>

<http://www.e-covoiturage.ch/index2.php?langue=f>

4.3 velospot – Système de vélos en libre-service à Bienne

Le projet prévoit la réalisation d'un système automatique de vélos en libre-service, comptant quelque 40 stations et 300 vélos en ville de Bienne.

Participants: direction du projet: ville de Bienne, Département de l'urbanisme. Partenaires: VOH SA; Letux Sàrl; Omnitron Engineering & Software; Simpel GmbH; Action Paysage Bienne-Seeland; Manor Bienne; Montres Rolex SA.

Durée du projet: 01.09.2010 – 31.12.2012 (phase-pilote). **Etat:** octobre 2010.

Financement: coût total: 850 000 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 120 000 francs. Office chargé du financement: Office fédéral de l'énergie OFEN. Accompagnement du projet: Niklaus Schranz ASTRA.

Description du projet: en raison de sa topographie et de sa taille, la ville de Bienne est idéale pour circuler à vélo. Le système de vélos en libre-service velospot a pour but d'encourager de nouvelles catégories de population et de nouveaux visiteurs à circuler à vélo. Les inconvénients du vélo – tels que l'entretien et les vols – ne représentent plus un obstacle. Les personnes qui se rendent à Bienne en voiture ou avec les transports publics disposent sur place d'un moyen de locomotion flexible et rapide. L'offre répond aux besoins en moyens de transport pouvant être utilisés et combinés de manière flexible.

Le projet poursuit les objectifs suivants: modification de la répartition modale en ville en faveur de la mobilité douce; promotion du vélo auprès de nouveaux groupes de population et dans les entreprises de la ville de Bienne; création d'interfaces intermodales attrayantes; encouragement de la mobilité combinée.

Pour atteindre ces objectifs, les mesures suivantes sont prévues: mise à disposition d'un parc de 400 vélos qui peuvent être empruntés automatiquement à l'une des 50 stations et rendus après utilisation à une autre station. Les entreprises de Bienne ont la possibilité de participer au projet en installant une station au siège de l'entreprise et en finançant un certain nombre de vélos.

Les vélos en prêt seront intégrés dans les parkings à vélos existants, où une unité assurera le flux de l'information entre le vélo et un serveur central. Tous les utilisateurs sont enregistrés au moment où ils achètent un abonnement journalier, mensuel ou annuel. L'exploitation est assurée par le Département de l'urbanisme de la ville de Bienne et l'association Action Paysage Bienne-Seeland (programmes d'occupation).

Bilan: le projet-pilote se trouve en phase de réalisation (clôture du projet prévue en décembre 2012 / un léger retard est toutefois à attendre: la mise en service officielle n'a eu lieu qu'en octobre 2010, alors qu'elle était prévue en mai 2010). Aussi n'est-il pas encore possible de se prononcer sur l'efficacité du projet. Le projet biennois a cependant pu être coordonné avec le projet, similaire, de Rent a Bike SA (système automatisé de vélos en libre-service à la gare – Nextbike, voir le chapitre 4.4) pour exploiter les synergies et éviter les doublons. En outre, la ville de Bienne a l'intention d'introduire la carte RFID pour l'ouverture des cadenas de manière à garantir la compatibilité du système avec les autres systèmes existant en Suisse (velopass de l'agglomération Lausanne-Morges et autres villes romandes et tessinoises ainsi que Nextbike en Suisse centrale et dans d'autres localités; les stations Nextbike seront aussi équipées bientôt de lecteurs RFID).

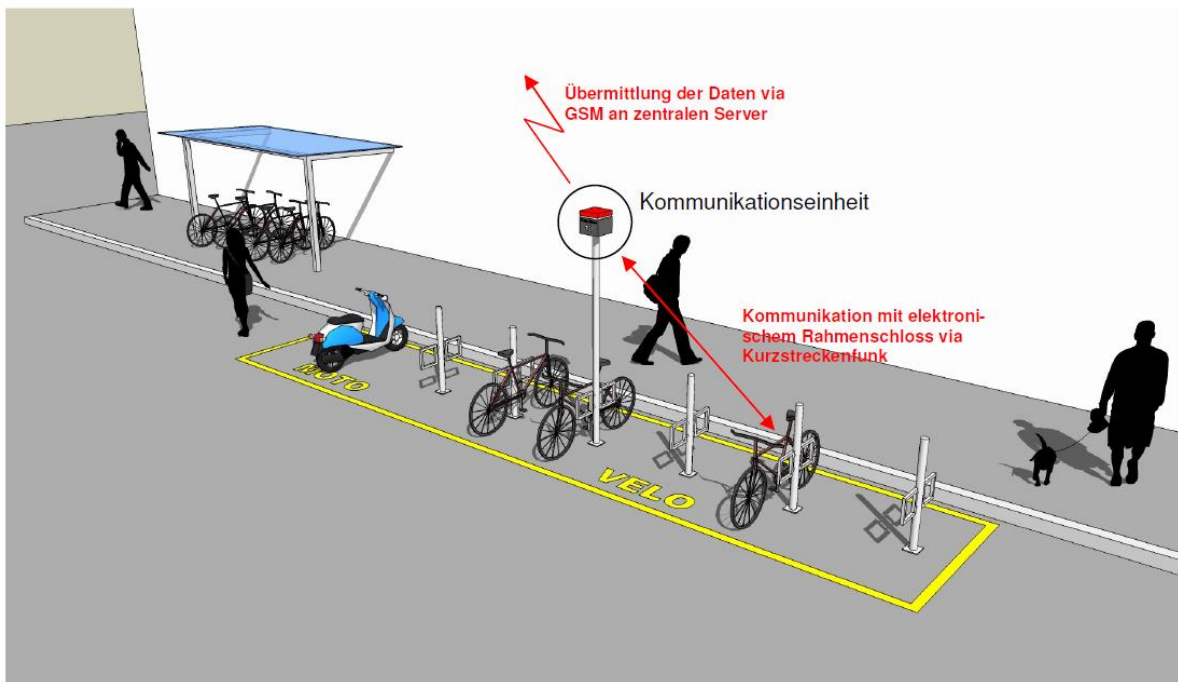
La Coordination bikesharing Suisse, nouvellement créée, souhaite parvenir à une harmonisation des systèmes au niveau national pour qu'il soit possible d'emprunter un vélo avec la même carte où que l'on se trouve (la carte devrait également permettre d'utiliser les TP ou une voiture Mobility). Le CSM a tenu compte de cette idée directrice en soutenant le système de la ville de Bienne. Le système de Bienne est plus avantageux que velopass, raison pour laquelle divers responsables de la mobilité douce d'autres villes s'intéressent à l'évolution du projet en ville de Bienne.

Informations supplémentaires:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04270/index.html?lang=fr>

<http://www.velospot.ch/index.php?lang=fr>

http://www.bikesharing.ch/fileadmin/redaktion/bikesharing/Dokumente/Documents_et_autres/Biel_Info_Gemeinden_A4.pdf



Station integriert in bestehende Veloabstellplätze

© Ville de Bienne, Département de l'urbanisme

4.4 Système automatisé de vélos en libre-service à la gare (Nextbike by Rent a Bike)

Le projet «Nextbike by Rent a Bike» vise à réaliser un système de vélos en libre-service, accessible par téléphonie mobile 24 heures sur 24 et sept jours sur sept, dans les 50 plus grandes et/ou plus intéressantes gares de Suisse.

Participants: direction du projet: Rent a Bike SA, Sursee. Partenaires et sponsors: CFF SA; Tour de Suisse-Rad AG.

Durée du projet: 01.06.2009 – 31.10.2011. **Etat:** novembre 2009.

Financement: coût total: 2 080 000 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 120 000 francs. Office chargé du financement: Office fédéral de l'énergie OFEN. Accompagnement du projet: Niklaus Schranz ASTRA.

Description du projet: Nextbike by Rent a Bike est un système automatisé de vélos en libre-service accessible par téléphonie mobile. Il suffit d'un appel téléphonique pour emprunter un vélo. L'appelant reçoit alors le code chiffré du cadenas Nextbike. Le service est facturé en heures et le règlement s'effectue par carte de crédit ou par recouvrement direct (LSV). Le but est de constituer un réseau étroit d'ici à trois ans (dans chaque localité de plus de 5000 habitants).

L'objectif principal du projet est le suivant: développer un système de vélos en libre-service pour une courte durée et proposé en complément des transports publics. Le système sera disponible 24 heures sur 24, sept jours sur sept, et simplifiera la mobilité combinée des voyageurs du rail. Il augmentera l'attrait de la chaîne de mobilité et modifiera la répartition modale en faveur des transports publics, de la mobilité douce et de la mobilité combinée.

Pour atteindre cet objectif, les mesures suivantes sont prévues: pendant la première année d'exploitation, le réseau de stations sera limité aux 50 plus grandes et/ou plus intéressantes gares de Suisse. Les vélos seront stationnés dans des parcs à vélos bien visibles situés devant les gares. Les emplacements détaillés des parcs à vélos seront disponibles sur Internet. Il est prévu d'augmenter le nombre de parcs à 100 en 2010 et à 150 en 2011. A partir de 2010, des parcs en dehors des gares sont également envisageables. Cinq vélos au minimum seront disponibles par parc. En cas de forte demande, d'autres vélos pourront également être mis rapidement à disposition. Il ne sera pas possible de réserver.

Résultats: seuls les résultats du projet-pilote sont disponibles (concentration à 25 gares en Suisse centrale, neuf auberges de jeunesse, dans toute la Suisse, et quatre autres sites dans les villes de Lucerne et de Berne). Durant sa courte phase de démarrage de fin août au début d'octobre 2009, le système de vélos en libre-service des CFF et de Nextbike a atteint un étonnant degré de notoriété. La location de vélos automatique est une offre qui s'inscrit dans l'air du temps.

L'objectif principal du projet-pilote était de confronter le système de vélos en libre-service Nextbike à la réalité. Les attentes ont été comblées et le système a été jugé réalisable. L'utilisation fut bonne dans les grandes gares, mais faible dans les plus petites. Les vélos doivent se trouver à une courte distance de la sortie (50 mètres au maximum). Contrairement aux très bons chiffres enregistrés dans les villes et les localités touristiques, par exemple à l'hôtel Radisson et au camping de Lucerne, le nombre de vélos loués dans les auberges de jeunesse a été modeste, et cela pour différentes raisons: fin de la saison, segment de clientèle, degré de notoriété et autres.

Le système Nextbike se déclinera à l'avenir dans trois produits différents: le système de vélos en libre-service aux gares CFF (location A-A), le système de location de vélos en ville (location A-B) et le système de location de vélos depuis l'hôtel (location A-A).

L'offre de vélos en location sera étendue en 2010 aux cinquante plus grandes gares de Suisse alémanique. Les sites de moyenne taille sont conservés, car il est probable qu'ils deviendront bénéficiaires si l'offre est étendue à toute la Suisse. Neuf parcs situés dans de petites localités – moins de 5000 habitants – seront supprimés.

Bilan: la phase-pilote est terminée (voir les résultats). Le projet principal se trouve en phase de réalisation (clôture du projet en octobre 2011).

L'engagement de la Confédération a été bénéfique. Le système a été confronté avec succès à la réalité et l'utilisation des vélos dans les grandes gares, dans les villes et dans les localités touristiques fut bonne.

Les stations Nextbike seront prochainement équipées de lecteurs RFID de manière à garantir leur compatibilité avec les autres systèmes exploités en Suisse (Velopass et système de vélos en libre-service à Bienne).

En finançant un seul projet-pilote, le CSM a réussi à mettre sur pied un système qui a été testé dans quelques localités pour être ensuite étendu et exploité sur une base financière autonome.

Le CSM devrait continuer de soutenir les projets qui s'émancipent rapidement et qui permettent de récolter des expériences profitables à tout le pays.

Informations supplémentaires:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04270/index.html?lang=fr>



© Rent a Bike SA

4.5 EKOV: système d'information en temps réel de la clientèle des transports publics

Le projet «EKOV» vise à réaliser un système d'information en temps réel de la clientèle des transports publics grâce à une plate-forme de distribution de données télémétriques et d'information sur les transports publics.

Participants: direction du projet: Netcetera AG, Zurich. Partenaires et sponsors: Zürcher Verkehrsverbund ZVV; Transports publics genevois TPG; CFF SA; Union des transports publics UTP.

Durée du projet: 01.05.2009 – 31.10.2009 (selon calendrier). Contrat prolongé jusqu'au 31.12.2010. **Etat:** octobre 2010.

Financement: coût total: 685 000 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 80 000 francs. De ce montant, seuls 45 000 francs ont été versés, car le projet n'est pas parvenu à remplir les conditions de financement fixées (voir les résultats). Office chargé du financement: Office fédéral du développement territorial ARE. Accompagnement du projet: Peter Schild ARE.

Description du projet: si la plupart des entreprises de transports publics publient leurs horaires, les perturbations sur le réseau ou encore les modifications de leur exploitation, ces informations ne parviennent pas aux clients TP pour essentiellement deux raisons: 1. il existe une multiplicité de prestataires utilisant le plus souvent des systèmes propriétaires différents; 2. la mise à disposition de ces données ne fait pas partie de la mission centrale des entreprises de transport.

L'objectif du projet EKOV est de créer une plate-forme informatique qui réceptionne les données des entreprises TP en Suisse, les convertit dans des formats uniformisés et les met à disposition gratuitement par le biais des interfaces habituelles sur des applications telles que les applications de téléphonie mobile, les panneaux des heures de départ dans Internet, les services d'information par SMS, etc.

L'attrait et le taux d'occupation des TP augmentent, car le client peut planifier son voyage et son heure d'arrivée rapidement, simplement et où qu'il se trouve.

Pour atteindre cet objectif, les mesures suivantes sont prévues: intégration des transports publics genevois et zurichoïses dans le projet; délimitation définitive du projet; réalisation de la plate-forme de données et lancement de la phase-pilote. En parallèle: intégration d'autres entreprises de transport pour diffuser le plus largement possible le projet et publier les interfaces à l'intention des utilisateurs de données de façon à ce que ceux-ci puissent préparer leurs systèmes d'information. Ultérieurement, passage à une exploitation régulière et activation continue de nouveaux fournisseurs et utilisateurs de données.

Résultats: le serveur et la plate-forme ont été développés dans les délais. Un exemple d'application client a également été réalisé.

La direction du projet n'a toutefois pas réussi à acquérir des clients pour son produit. Les efforts de vente se sont concentrés sur les partenaires suivants (à côté d'autres contacts):

Zürcher Verkehrsverbund ZVV, Chemins de fer fédéraux CFF, Transports publics genevois TPG et Trapeze (anciennement Continental). A la suite des discussions avec la direction du projet, les CFF veulent à présent développer eux-mêmes une plate-forme permettant de recevoir des données en temps réel et en tout lieu.

En dépit des efforts entrepris, la direction du projet a dû admettre qu'elle ne parviendrait pas à remplir, dans les délais prévus, les conditions auxquelles était subordonné le projet EKO.V. Elle tentera toutefois de vendre le serveur qu'elle a développé à des clients potentiels. Elle ne bénéficiera toutefois pas du soutien du CSM dans ses démarches.

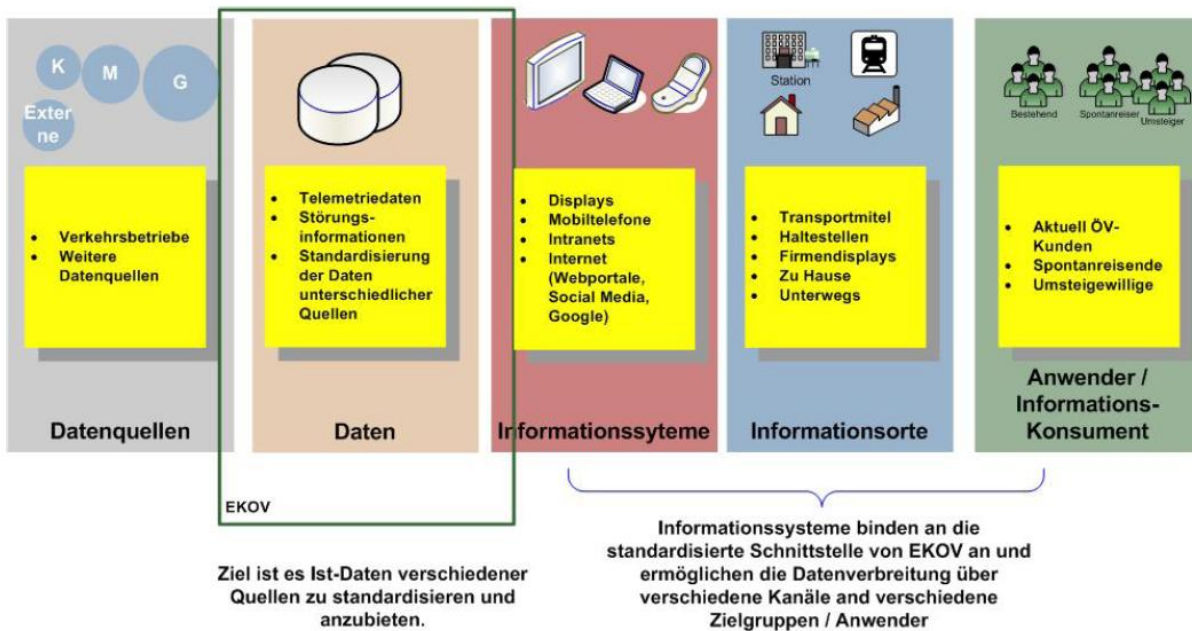
Bilan: le présent projet a pu être coordonné dès ses débuts avec le projet, à orientation similaire, de la société FELA AG (système de guidage et d'information des clients FELA, voir le chapitre 1.2) dans le but d'exploiter les synergies et d'éviter les doublons.

L'idée du projet est bonne. Le CSM ne peut cependant pas intervenir sur le marché. Les entreprises de transport sont libres de choisir elles-mêmes leurs partenaires. Le CSM aurait éventuellement dû essayer d'exiger, dans le contrat, une garantie de réception du serveur par un ou deux clients. Le CSM devra mieux veiller à l'avenir aux obstacles qui peuvent empêcher la réalisation d'un projet.

Informations supplémentaires:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04270/index.html?lang=fr>

Systemübersicht EKOV



© Netcetera AG

4.6 Bagages plus

Le projet «Bagages plus» permet d'accroître l'efficacité du projet «Vacances sans voiture» (voir chapitre 3.2) en créant un système de transport de bagages de porte à porte simple, rapide et uniforme.

Participants: direction du projet: Reto Solèr, solèr + bernhard, Zurich. Equipe de projet, partenaires et sponsors: Ludo Cebulla, Rundum mobil GmbH; Peter M. Wettler; CFF SA; PostLogistics; coursiers; Suisse Tourisme; offices du tourisme cantonaux et régionaux; réseau Vacances sans voiture, y c. les régions-pilotes de Vacances sans voiture: Sattel-Hochstuckli AG, Braunwald-Klausenpass Tourismus AG, Engadin Scuol Tourismus AG, Lenk-Simmental Tourismus AG; le cas échéant réseau Alpine Pearls.

Durée du projet: 01.01.2009 – 31.12.2010. **Etat:** décembre 2010.

Financement: coût total: 134 000 francs. Contribution du Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: 31 000 francs. Office chargé du financement: Office fédéral du développement territorial ARE. Accompagnement du projet: Peter Schild ARE.

Description du projet: diverses enquêtes montrent que le problème du transport de bagages, insuffisamment développé et cher la plupart du temps, n'encourage pas l'utilisation des transports publics lors du choix du moyen de transport dans le trafic de loisirs. Le projet «Bagages plus» s'est fixé pour objectif d'évaluer des solutions de transport des bagages financables et adaptées aux besoins. Trois niveaux d'action sont visés: la politique, les acteurs et la réalisation.

Le projet poursuit les objectifs suivants: analyse des obstacles qui empêchent un transport efficace des bagages. Propositions de solutions: sur la base de l'analyse, des solutions sur mesure sont développées et évaluées. Réalisation: développement et vérification des solutions dans le cadre des réseaux existants (->

régions-pilotes de Vacances sans voiture - Ägerital-Sattel, Braunwald, Engadin Scuol et Lenk-Simmental). Réalisation dès 2011 dans une région modèle plus vaste qu'il reste à déterminer.

Pour atteindre ces objectifs, les mesures suivantes sont prévues: réunion d'experts; table ronde; rapport de synthèse; projet-pilote: dès l'été 2010 dans les quatre régions-pilotes de Vacances sans voiture (-> voir le chapitre 3.2); autres mesures: bilan des projets-pilotes, évaluation et modifications éventuelles, recherches et clarifications en vue de déterminer une région modèle.

Résultats: les résultats obtenus en collaboration avec les CFF dans le cadre du projet «Vacances sans voiture» sont les suivants:

Ägerital-Sattel: il ressort des vérifications des CFF que le transport de bagages peut être assuré par la Poste à Oberägeri seulement. Aucun bagage ne peut être déposé à Sattel et à Unterägeri. Le transport à Oberägeri s'effectue jusqu'à 9 heures avec un bus de la compagnie ZVB. A défaut, Schwyz ou Arth-Goldau sont des-servies dans les proches environs.

Lenk: les bagages – pour ceux qui proviennent du Plateau – sont livrés tous les jours jusqu'à 19h30. La distribution fine à La Lenk aux domiciles de vacances a encore pu être améliorée.

Scuol: les bagages – pour ceux qui proviennent du Plateau – sont livrés tous les jours jusqu'à 20h30. Selon une analyse des CFF, le transport des bagages à Scuol a augmenté entre 2009 et 2010. Aucun changement significatif à ce sujet n'a pu être enregistré pour les autres destinations-pilotes.

Braunwald: les CFF garantissent la livraison à Linthal au plus tard jusqu'à 18 heures du lundi au vendredi et jusqu'à 19 heures samedi et dimanche. La destination-pilote de Braunwald participant au projet «Vacances sans voiture» est pour sa part chargée de livrer les bagages encore le soir même au lieu d'hébergement des touristes.

Les améliorations dans les régions-pilotes de «Vacances sans voiture» ont fait leurs preuves et seront maintenues durant les années à venir. De plus amples informations à ce sujet sont disponibles dans la description du projet «Vacances sans voiture» (voir chapitre 3.2) et dans l'évaluation y relative établie à la fin de janvier 2011.

Niveau national (CFF): enlèvement à domicile / expédition à domicile du jour A au jour B: les CFF ne sont pas en mesure de lancer un projet-pilote à la fin de décembre 2010. La principale lacune entre les besoins de la clientèle et l'infrastructure logistique en Suisse concerne le service du samedi. Pour les CFF, il s'agit-là d'un impératif, car le samedi est LE jour d'arrivée ou de départ des vacanciers suisses. Actuellement, il n'existe pratiquement aucun réseau logistique qui soit spécialisé dans le samedi au niveau national. Après le résultat négatif de l'évaluation des CFF, aucune solution nationale n'est en vue pour l'instant.

Perspectives: d'entente avec les partenaires concernés dans les domaines du tourisme et des transports, les idées présentées dans le rapport succinct de Bagages Plus seront discutées et approfondies dans les réseaux déjà existants, tels «Vacances sans voiture», «Alpine Pearls», et avec les institutions engagées dans ces projets, comme l'ATE, les CFF ou PostLogistics. Un forum réunissant tous les cercles intéressés aura lieu dans une deuxième étape. «Bagages Plus» souhaite instituer un centre de compétences «Transport de bagages en Suisses» (titre de travail) à partir de 2012. Celui-ci verra le jour lors du forum «Bagages Plus». Le centre de compétences garantira que le savoir-faire acquis dans le transport de bagages en Suisse au cours de ces dernières années sera conservé et développé. L'objectif reste toujours une solution

porte à porte du jour A au jour B. L'heure est à la recherche de solutions transitoires pour améliorer la logistique en matière de bagages. Elles pourront être mises en place dans les destinations intéressées de «Vacances sans voiture» ou du réseau «Alpine Pearls». Ägerital-Sattel, par exemple, a déposé une demande d'aide dans le cadre du programme «dynalp climate» du réseau de communes «Alliance dans les Alpes», tandis que Scuol vise un tourisme respectueux du climat à l'intérieur d'un programme global.

Si les ressources humaines et financières le permettent et que des propositions de solutions existent, des entreprises-pilotes seront recherchées à l'automne 2011. Le centre de compétences «Transport de bagages en Suisse» accompagnera la réalisation dès 2012. La question reste ouverte de savoir si la phase test prévue dans une région modèle élargie est réaliste à la suite de l'évaluation des CFF et de leurs conclusions négatives.

Bilan: Les attentes envers le projet se sont réalisées. Les expériences dans les destinations-pilotes de «Vacances sans voiture» sont en majorité satisfaisantes. Qu'aucune solution d'offre nationale n'ait pu être trouvée avec les CFF est en revanche moins satisfaisant. Grâce au maintien des offres dans le cadre du projet «Vacances sans voiture» et à l'institution du centre de compétences «Transport de bagages en Suisse», le thème pourra continuer d'être traité de manière ciblée dans une perspective clientèle. L'objectif d'une solution porte à porte du jour A au jour B devrait être conservé.

Le CSM souhaite vivement mettre les expériences récoltées à la disposition d'autres milieux intéressés. De plus, il est également prêt à servir d'intermédiaire pour favoriser l'émergence d'une solution nationale avec les instances compétentes. Une possibilité serait par exemple de convoquer une séance réunissant la direction du projet (Reto Solèr), des représentants des destinations-pilotes, des représentants des CFF dans le domaine de la logistique ainsi que des représentants du CSM (ARE) pour discuter comment diffuser les expériences réalisées durant le projet et favoriser l'émergence d'une solution nationale.

Informations supplémentaires:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04270/index.html?lang=fr>

http://www.wvf.ch/de/tun/tipps_fur_den_alltag/unterwegs/ferien_ohne_auto/

<http://www.verkehrsclub.ch/de/reisen/ferien-ohne-auto.html>



© www.braunwald.ch



© www.clubderautofreien.ch

5 Et maintenant?

Le tableau ci-après présente une vue d'ensemble des échéances à venir. Il indique les mesures qui devraient être prises, par exemple pour faire connaître les expériences réalisées durant un projet, les instances compétentes et la durée escomptée de la mesure.

Titre du projet	Mesure(s)	Respon- sabilités	Travail pour le CSM
Mobilitätsdurchblick Schweiz (MDS)	Aide à la recherche d'autres partenaires (intermé- diation).	ARE et OFEN	Faible
Système de guidage et d'information des clients FELA	-> Attendre l'achèvement du projet; à confier au marché.		
Veloland Regional	Suggérer de mener une enquête sur les habitudes de voyage des clients de SuisseMobile.	ARE	faible
Soccermobile	Séance avec la direction du projet, l'Association suisse de football, des représentants des associa- tions régionales de football et des représentants du CSM (ARE et OFEV) pour discuter comment diffu- ser les résultats de l'expérience au niveau national.	ARE et OFEV	moyen
Ride Message Service RMS	Séance entre le CSM (ARE) et la direction du projet pour discuter comment diffuser les résultats de l'expérience.	ARE	moyen
A scuola di mobilità	- Suggérer d'inscrire le thème de la mobilité durable au programme EDD (Education au développement durable). - Suggérer de concevoir le kit didactique en français et en allemand.	ARE ARE et OFEN	faible moyen
Velofon	-> Attendre l'achèvement du projet.		
Bürger-Nachtbus Herzo- genbuchsee	Le CSM doit davantage veiller aux obstacles qui peuvent empêcher la réalisa- tion d'un projet. Les motifs du refus de la commune d'Herzogenbuchsee sont connus du CSM. Le CSM continuera d'accueillir favorablement les initiatives similaires.		
aargaomobil	Les offices du DETEC doivent présenter le projet et ses solutions prometteuses comme des exemples de bonnes pratiques dans le cadre de leurs activités de communication et à travers leur réseau de con- tacts, p.ex. dans le cadre de SuisseEnergie pour les communes.	ARE et OFEN	faible
Business Case «Voiture	L'idée qui sous-tend le projet est bonne et devrait être poursuivie. Un enga-		

communale»	gement financier du CSM n'entre en ligne de compte que si le soutien de tous les partenaires nécessaires est garanti. Le CSM continuera d'accueillir favorablement de telles initiatives.		
CI Bus alpin	Soutenir la CI Bus alpin dans la recherche d'autres régions au moyen d'une lettre d'encouragement (expéditeurs CSM/ARE, OFEV et SAB) adressée aux cantons.	ARE et OFEV	faible
Gestion de la mobilité sur le tronçon Saas-Fee – Viège	Réunion entre le CSM (ARE et OFEN) et la direction du projet pour discuter comment diffuser les résultats des expériences réalisées.	ARE et OFEN	moyen
Gestion durable de la mobilité en situation critique	Réunion entre le CSM (ARE et OFEN) et la direction du projet pour discuter comment diffuser les résultats des expériences réalisées.	ARE et OFEN	moyen
Réseau logement + mobilité	Inscrire le thème dans la révision de la LAT et adapter le Guide de la planification directrice.	ARE	faible
e-covoiturage.ch	Le CSM ne devrait plus participer à des systèmes de covoiturage basés sur Internet. Les espoirs se placent dans des systèmes dynamiques de téléphonie mobile qui présentent l'offre et la demande en temps réel.		
Mobiles Entlebuch	Réunion entre le CSM (ARE, OFEV et OFEN), la direction du projet, un représentant de la biosphère de l'Entlebuch et un représentant du Réseau des parcs suisses pour discuter comment diffuser les résultats des expériences réalisées.	ARE, OFEV et OFEN	moyen
Vacances sans voiture	- Séance entre le CSM (ARE), la direction de projet et des représentants des destinations-pilotes pour discuter comment diffuser les expériences réalisées durant le projet. - Soutien dans la recherche d'autres destinations (intermédiation)	ARE ARE	moyen faible
Swiss Bike Shuttle	Le CSM doit vérifier plus précisément si des barrières légales peuvent empêcher la réalisation du projet et, en cas de doute, en faire une condition dont dépend la conclusion du contrat.		
Gestion de la mobilité innovatrice en entreprises et administrations	Il appartient à sanu d'institutionnaliser le cours, ce qui ne requiert aucune autre activité du CSM.		
Système de vélos en libre-service à Bienne	-> Attendre l'achèvement du projet. Vérifier la compatibilité avec d'autres systèmes en Suisse.	ASTRA	faible
Système automatisé de vélos en libre-service à la gare (Nextbike by Rent a	-> Attendre l'achèvement du projet. Vérifier la compatibilité avec d'autres systèmes en Suisse.	ASTRA	faible

Bike)			
EKOV: Système d'information en temps réel de la clientèle des transports publics	Le CSM doit vérifier plus précisément si des obstacles peuvent empêcher la réalisation du projet. Une garantie de réception devrait être éventuellement exigée par contrat pour d'autres produits de ce type.		
Bagages Plus	- Séance entre le CSM (ARE), la direction de projet, des représentants des destinations-pilotes et des représentants des CFF dans le domaine de la logistique pour discuter comment diffuser les expériences réalisées durant le projet et favoriser l'émergence d'une solution nationale.	ARE	moyen
	- Soutien dans la recherche d'autres destinations pour «Vacances sans voiture» (intermédiation)	ARE	faible

Toutes les mesures décrites devront avoir été réalisées d'ici à la fin de 2011 au plus tard (quelques mesures seront réalisées au fur et à mesure durant l'accompagnement du projet). La coordination des tâches, le contrôle du respect des délais et le contrôle des résultats relèvent de la compétence de la Direction du programme du CSM (ARE).

6 Liste des sources

- Association e-covoiturage.ch: Bilan phase 1 et 2 du projet de campagne publicitaire, Assens 2008.
- Association e-covoiturage.ch: Suivi d'activités janvier – juin 2010, Assens 2010.
- Association e-covoiturage.ch: Rapport final: résultats et perspectives, Assens 2010.
- Fondazione VEL: A scuola di mobilità, Rapporto conclusivo settembre 2006 - settembre 2008, Mendrisio 2008.
- Fussverkehr Schweiz: Netzwerk Wohnen + Mobilität, Schlussberichterstattung zu Handen Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität, Zürich 2009.
- Geschäftsstelle *aargaumobil*: *aargaumobil* - die Mobilitätsplattform im Kanton Aargau, Schlussbericht an das CSM-UVEK, Aarau 2009.
- Häseli & Hilti GmbH: Swiss Bike Shuttle, Schlussbericht zu Handen des Dienstleistungszentrums für innovative und nachhaltige Mobilität, Basel 2009.
- Schad, H., Sonderegger, R. & Martig, S.: Mobiles Entlebuch. Angebote für die Ausflugsmobilität ins Entlebuch. Résultats der Begleitforschung. ITW-Working Paper Mobilität, Nr. 3/2009, Luzern 2009.
- Interface: Mobilitätsdurchblick Schweiz, Schlussbericht zu Handen des Dienstleistungszentrums für innovative und nachhaltige Mobilität (CSM), Luzern 2008.
- Interface: Evaluation Mobilitätsdurchblick Schweiz, Luzern 2009.
- Pro Velo Schweiz: Velofon, Schlussbericht, Bern 2008.
- Rent a Bike AG: Bericht Pilotphase Leihvelo/Nextbike Herbst 2009, Sursee 2009.
- Rundum mobil GmbH: Mobilitätsmanagement auf Baustellen – „Hot Spot Hofstettenstrasse“, Schlussbericht, Thun 2007.
- Rundum mobil GmbH: Mobilitätsmanagement auf der Strecke Saas-Fee – Visp, Schlussbericht, Thun 2009.
- sanu: Gestion de la mobilité innovante en entreprises et administrations, Schlussbericht für CSM, Biel 2010.
- solèr + bernhard: Alpentäler-Bus/bus alpin – Die Erschliessung touristisch interessanter Ausflugsziele mit öffentlichem Verkehr, Zürich 2008.
- solèr + bernhard: IG bus alpin: Fahrgastfrequenzen Übersicht, Zürich 2009.
- solèr + bernhard: IG bus alpin: Schlussbericht für die Jahre 2008 und 2009, Zürich 2009.
- solèr + bernhard: Ferien ohne Auto – Entspannt reisen im Schweizer Berggebiet, Schlussbericht, Zürich 2010.
- solèr + bernhard: Bagages plus – Erleichtert in die Ferien, Schlussbericht, Zürich 2010.
- Stiftung SchweizMobil: Veloland Regional, Schlussbericht 2006-2008, Bern 2008.
- synergo: Soccermobile – Umweltgerechte Verkehrsabwicklung bei Sportveranstaltungen am Beispiel von Kinder- und Juniorenfußballturnieren, Schlussbericht, Zürich 2008.
- Universität Zürich – Sozialforschungsstelle: Machbarkeitsstudie: Ride Message Service RMS, Zürich 2007.
- Universität Zürich – Sozialforschungsstelle: Ridesharing in den USA, Kanada, Neuseeland und Europa bis 2007 – Erfahrungen, Projekte, Erfolgsfaktoren – Literatur- und Internetanalyse im Rahmen der Machbarkeitsstudie RMS vom August 2007, Zürich 2007.