

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Band: 131 (2005)
Heft: 13: Mobilité urbaine

Artikel: De nouveaux outils de mobilité
Autor: Guillaume-Gentil, Sylvain
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-99394>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

De nouveaux outils de mobilité

MOBILITÉ

Les contraintes structurelles des centres urbains historiques, associées à des mesures incitatives fortes (politique de stationnement, transports collectifs, limitation de capacité routière) ont participé, depuis trente ans, à une modification des comportements en matière de mobilité. Si ceux-ci ont évolué dans les centres, il n'en va pas de même en périphérie, où le trafic automobile a explosé. C'est dans ces zones que se situent les principaux enjeux pour l'avenir. Il est nécessaire de développer des « nouveaux » outils, en complément aux éléments traditionnels déjà à disposition (axes forts de transports collectifs, gestion du stationnement, P+R, etc.).

Les nouveaux outils de mobilité se regroupent aujourd'hui en divers concepts plus ou moins aboutis : l'auto-partage, le covoiturage, le transport collectif sur demande, les véhicules individuels publics (VIP), l'auto-stop institutionnalisé, les plans de mobilité, les péages urbains, etc.

On observe que ces différents concepts :

- proposent généralement des formes de mobilité situées entre la voiture individuelle et les transports collectifs, en conciliant la souplesse de la première avec les avantages du regroupement des usagers du second ;
- doivent être considérés comme des « niches », soit parce qu'ils ne concernent qu'un faible nombre d'usagers (les pendulaires fixes pour les plans de mobilité, les automobilistes urbains parcourant peu de kilomètres pour l'auto-partage), soit parce qu'ils ne touchent qu'un territoire bien défini (couloir d'approche pour le covoiturage sur autoroute, zone affectée par un péage urbain) ;
- présentent des états de concrétisation très distincts les uns des autres : si certains sont déjà en service (*Publicar* pour le transport à la demande ou *Mobility* pour l'auto-partage), d'autres n'existent qu'à l'état d'idée ou d'expérimentation et ne pourront constituer de véritables solutions que demain ou après-demain (le VIP, l'autostop institutionnalisé, le péage urbain en Suisse).

Quelques exemples mis en œuvre

Plans de mobilité (ou plans de transport d'entreprise)

Les plans de mobilité peuvent impliquer des mesures telles que le covoiturage, la gestion du stationnement, le subventionnement d'abonnements de transports collectifs, la favorisation des deux-roues, etc. Ils cherchent essentiellement à favoriser les alternatives à la voiture particulière pour les déplacements domicile-travail (ou professionnels). Ces démarches visant à modifier les comportements en matière de mobilité sont d'ailleurs souvent motivées par des contraintes en termes d'accessibilité (secteurs saturés) ou de stationnement (manque de place ou suppression des espaces de stationnement pour y construire des bâtiments).

Les premières expériences réussies (*Novartis* à Bâle, *ST Microelectronics* à Grenoble, etc.) ayant été fortement médiatisées, elles ont donné naissance à de nombreuses mais plus discrètes applications. Outre ses bénéfices directs, l'intérêt de ce genre de démarche est de discuter, entre employeur,



Fig. 1 : Un véhicule, dénommé Cycab, pouvant servir de véhicule individuel public
Fig. 2 : Borne de prise en charge dans le projet expérimental CARLOS à Berthoud (BE)
(Documents fournis par l'auteur)

employés et collectivités publiques, des problèmes concrets de mobilité. Plus qu'une vague idée, il met en œuvre des mesures simples et efficaces, déjà à court terme.

L'auto-partage et les « véhicules individuels publics » (VIP)

Né dans les pays germaniques il y a plus de vingt ans, le concept d'auto-partage résulte de petites coopératives se partageant l'usage d'un ou plusieurs véhicules. En offrant la possibilité d'utiliser une automobile en complément aux transports collectifs ou aux modes doux, il permet, en plus d'une diminution des prestations réalisées en voiture, une baisse du nombre de véhicules immatriculés : 1 véhicule pour 30 habitants, au lieu de 1 véhicule pour 2 généralement en Suisse.

Bien qu'elle constitue la plus grande centrale européenne d'auto-partage (60 000 adhérents pour 1750 véhicules) et bénéficie d'un accroissement annuel impressionnant, *Mobility® Car-Sharing* concerne toujours moins de 1 % de la population suisse... Ce qui ne l'empêche pas d'être, par sa mise en cause de la relation entre mobilité individuelle et possession d'un véhicule privé, l'un des concepts de mobilité les plus intéressants de ces vingt dernières années en Suisse.

Mobility® Car-Sharing pourrait toutefois servir de tremplin à des concepts encore plus ambitieux en termes de véhicules individuels publics : des expériences, par exemple *City-Car* à Martigny ou *Liselec* à la Rochelle, ont proposé des petits véhicules urbains (électriques en l'occurrence) mis en libre-service dans un centre urbain. Prendre un véhicule à une station, en disposer pendant une heure, puis le redéposer dans une autre station va encore plus loin dans l'innovation. Cela exige toutefois des véhicules spécifiques (fig. 1), construits pour « affronter » le libre-service, et une gestion du parc plus complexe (problématique du rééquilibrage des stations selon la demande).

Projet CARLOS

Le covoiturage peut prendre des formes différentes selon les lieux et les manières dont il a vu le jour et dont il est appliqué. Le projet pilote *CARLOS* constitue probablement l'une des formes les plus intéressantes. A Berthoud (BE), une douzaine de bornes ont été réparties dans l'agglomération. Elles permettent aux « autostoppeurs » d'afficher sur un écran une vingtaine de destinations et les automobilistes sont invités à les prendre en charge contre une modeste rétribution. Même si les volumes transportés par cette expérimentation sont faibles, ce système, offrant un cadre social et institutionnel à l'autostop, est sans aucun doute promis à un bel avenir¹.

¹ Pour en savoir plus : <www.carlos.ch>



Perspectives

Compte tenu de la dispersion toujours plus grande de l'urbanisation et de la complexité croissante des comportements en termes de déplacements, il est évident que des solutions intermédiaires aux transports collectifs et à la voiture doivent être développées. Il paraît indispensable de rechercher un maximum de pistes pour des nouvelles formes de mobilité, tout en sachant que leurs domaines d'application et leurs effets seront à chaque fois relativement restreints. L'amélioration des conditions de déplacements (aux niveaux de l'environnement, de l'économie, etc.) et l'évolution des comportements seront demain encore plus longues et difficiles à obtenir qu'hier ou aujourd'hui !

De plus, en tant qu'ingénieurs en transports, il nous semble essentiel de souligner qu'un lien doit être établi entre le territoire (et ses enjeux) et les « inventeurs » de nouvelles formes de mobilité, souvent plus intéressés par l'aspect technique ou le côté « gadget ». Une nouvelle forme de déplacements doit trouver sa place dans l'organisation générale des déplacements et tel ou tel type d'outil ne sera applicable que dans un contexte précis et pour une fonction définie.

Sylvain Guillaume-Gentil, ing. civil EPF
Directeur TRANSITEC Ingénieurs-Conseils SA
Avenue des Boveresses 17, CH - 1010 Lausanne