

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2001)

Heft: 2

Artikel: Un pas vers la mobilité de demain?

Autor: Chanard, Thierry

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-957196>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.01.2026

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

Un pas vers la mobilité de demain ?

Ein Schritt in die zukünftige Mobilität?

Die Komplexität und Problematik der städtischen Verkehrsmittel erfordern einen globalen Lösungsansatz: in diesem Zusammenhang können elektrische Fahrzeuge ein Lösungsbeitrag sein. Voraussetzung ist, dass sie integraler Bestandteil eines multimodalen Systems sind. Zwischen den beiden Extremen MIV und ÖV könnte die Einführung eines Netzes von kleinen Fahrzeugen stehen, die der Öffentlichkeit in weniger dichten Gegenden oder in den Stadtzentren zur Verfügung gestellt würde. Ein umfassendes Angebot an verschiedensten Transportmitteln vom Massentransport über den Sammeltransport bis zum kleinen Elektrofahrzeug, könnte eine richtige Alternative zum Privatfahrzeug darstellen. Die Schweiz und insbesondere die Romandie, hat in dieser Frage verschiedenste Gedankenmodelle entwickelt: den Swissmétro, die Serpentine und den City Car.

L'augmentation régulière des volumes de trafic observée dans la plupart des villes et agglomérations peut être perçue comme un signe de croissance urbaine, mais également comme une des causes de dégradation des conditions environnementales et de qualité de vie.

La croissance du trafic privé motorisé a également des incidences sur les autres modes de déplacement, notamment au niveau des conditions de circulation, de la sécurité et de leur utilisation respective. La complexité de la problématique des transports urbains nécessite donc d'adopter une approche globale dans la recherche de solutions : à ce titre, les véhicules électriques peuvent apporter des solutions, mais uniquement si ceux-ci sont intégrés dans des concepts de mobilité multimodaux. Comme tout autre véhicule d'ailleurs, les véhicules électriques constituent un outil au service d'une politique de déplacement visant à satisfaire à des objectifs de mobilité, d'accessibilité, d'aménagement, d'environnement ou de qualité de vie.

Les véhicules électriques se sont développés depuis plusieurs années déjà, en cherchant à offrir :

- un respect maximal de l'environnement;
- un encombrement urbain minimal;
- une souplesse et un confort proches de ceux rencontrés pour un véhicule privé;
- une capacité de transport en adéquation avec la demande observée dans l'espace et dans le temps.

Un simple changement d'attitude ?

Or, le « simple » remplacement des véhicules thermiques par des véhicules électriques ne constitue pas la panacée : si des problèmes environnementaux pourraient être fortement réduits en milieu urbain, d'autres aspects négatifs liés aux déplacements (saturation, accessibilité difficile, occupation de l'espace public, ...) ne seraient pas modifiés. Il est donc essentiel de définir au préalable de nouvelles fonctions propres à ce type de véhicules et à toute autre nouvelle forme de mobilité, permettant de satisfaire aux objectifs transport – environnement – urbanisme définis au préalable par les autorités.

Une distinction claire doit être faite entre les transports privés et les transports collectifs. Au-delà de cette distinction privé – public, il convient

de bien préciser la différence qu'il peut exister entre un véhicule individuel privé, qui correspond à la quasi totalité des véhicules automobiles existant aujourd'hui et un véhicule individuel partagé. Si le premier appartient en général à son conducteur, qui l'utilise quand bon lui semble et le laisse stationner pendant 95% du temps, le second peut être utilisé de manière individuelle mais par plusieurs utilisateurs au cours du temps. C'est le concept de « car-sharing » ou de véhicule individuel public (ou partagé !), qui permet d'optimiser l'utilisation des véhicules et donc de réduire la durée d'immobilisation des véhicules, au bénéfice de l'emprise en stationnement nécessaire et donc d'une utilisation plus rationnelle du domaine public.

Les nouvelles formes de mobilité urbaine

Un moyen de transport intermédiaire entre le transport individuel « strict » et le transport collectif peut être imaginé en intégrant des véhicules individuels partagés. Un réseau de petites unités de stationnement pour ce type de véhicules, mis à disposition de la population, permet d'offrir un service public complétant le transport collectif dans des zones à plus faible densité ou dans les zones centrales de la ville (proches des plateaux piétonniers).

De plus, des transports collectifs de moyenne capacité constituant le niveau « capillaire » des véritables transports collectifs, c'est-à-dire accessibles à toute la population (au contraire des véhicules individuels partagés nécessitant le permis de conduire) peuvent être en partie repensés dans un sens allant vers un assouplissement de l'exploitation (itinéraires, horaires, ...). Leur rôle est donc tout à fait capital et leur complémentarité avec, d'une part les transports collectifs à forte capacité et, d'autre part, les transports individuels partagés, est nécessaire (fonction de lignes de rabattement).

Pour ces deux moyens de transports, l'utilisation de véhicules électriques (ou propres en général) peut s'avérer positive. Mais au-delà de l'aspect de la motorisation, il est surtout important de retenir que l'utilisation de véhicules spécifiques, répondant à un certain nombre de critères en termes d'accessibilité, d'image, de fonctionnalité, etc., est nécessaire.

Une mobilité à garantir

L'utilisateur doit pouvoir disposer d'une continuité dans sa chaîne de déplacement grâce aux interconnexions avec les réseaux « lourds » ou structurants des transports collectifs ou avec des stations de véhicules en libre service. Ces véhicules en libre service doivent pouvoir bénéficier de mesures particulières visant à garantir une utilisation concurrentielle par rapport à la voiture, telles que :

- une complémentarité avec les différents réseaux de transports collectifs ferroviaires et routiers (selon le principe de base du car sharing);
- une possibilité d'usage pour les déplacements urbains et suburbains;
- un accès préférentiel dans certaines zones interdites au trafic automobile;
- des conditions de stationnement favorables en milieu urbain, notamment par rapport à la tarification et aux durées de stationnement autorisées;
- d'éventuelles mesures fiscales/tarifaires préférentielles (achat du véhicule, participation aux frais d'entretien, impôt, taxe sur le véhicule, ...).

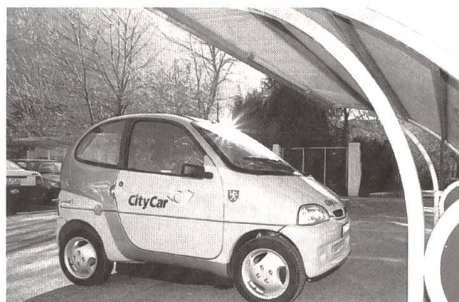
A terme, la mise à disposition de véhicules pouvant être utilisés aussi bien pour des déplacements locaux qu'interurbains doit être envisagée. Le principe proposé constitue une évolution de deux systèmes contrastés existants, soit Mobility (véhicules en auto-partage) et City Car (véhicules en libre-service), permettant ainsi d'offrir une réponse mieux adaptée face aux différents besoins en mobilité rencontrés dans les agglomérations. Cette nouvelle forme de mobilité doit bien évidemment être accompagnée de la mise en place de navettes de rabattement permettant d'assurer la continuité de certaines chaînes de déplacement en milieu urbain et en agglomération.

Un outil pour revitaliser les centres urbains

Le véhicule électrique représente donc un «outil» intéressant pour améliorer la qualité de vie en milieu urbain: son absence de bruit et de pollution atmosphérique constitue un atout indéniable dans la réduction des nuisances environnementales en ville, pour autant que celui-ci soit intégré dans un contexte global de mobilité pour satisfaire non seulement aux objectifs environnementaux, mais également aux objectifs fixés en matière de déplacement et d'urbanisme. L'introduction d'une véritable offre intégrée pour les différentes chaînes de déplacements, regroupant des transports collectifs de grande et moyenne capacités et des véhicules électriques en libre-service ou des navettes de rabattement constitue donc une alternative très intéressante face à un usage quasi exclusif de la voiture particulière.

La Suisse, à la pointe de la recherche

La Suisse et plus particulièrement la Suisse romande, a démontré ces dernières années qu'elle était à la pointe de la recherche en matière de nouvelles formes de mobilité: le Swissmétro, la



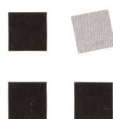
Le City Car est une expérience pilote menée à Martigny (30 véhicules électriques en libre service intégral) jusqu'à la fin 2001.

Serpentine développés à Lausanne, le City Car testé à Martigny, sont autant de témoins de la cristallisation de compétences dans ce domaine difficile aux enjeux planétaires.

Les urbanistes devront donc intégrer cette dimension dans leurs réflexions s'ils veulent s'offrir l'opportunité de requalifier un domaine public largement sacrifié devant l'autel de l'automobile.

La Suisse a toujours été un «pays-test» au sein de l'Europe (pouvoir d'achat élevé – dimensions réduites): poursuivons dès lors le soutien aux nouvelles formes de mobilité écologiques et donnons l'exemple de villes engagées dans la dynamique de la vitalité environnementale. ■

Inserat



HSR
HOCHSCHULE FÜR TECHNIK
RAPPERSWIL
LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

Die Abteilung Landschaftsarchitektur bietet im Jahr 2001 an:

Nachdiplomkurs zum Thema

Computervisualisierung in Planung und Gestaltung

berufsbegleitend

Zeitraum: 21. Sept. 01 bis 1. März 02
Studientage: Freitag und zusätzlich mehrere Samstage
Leitung: Prof. Peter Petschek
Kosten: CHF 3'750
Anmeldeschluss: 31. Juli 01

Auskunft

Anja Häfliger, NDK-Assistentin
T 0041 (0)55 222 49 01, anja.haefliiger@hsr.ch

Anmeldung

Hochschule für Technik Rapperswil
Oberseestrasse 10, Postfach 1475
CH-8640 Rapperswil
T 0041 (0)55 222 41 11, F 0041 (0)55 222 44 00
oder www.l.hsr.ch

Mitglied der Fachhochschule Ostschweiz FHO