

Mobilité

LE MULTIMODAL TRACE SA ROUTE

Un excès de vitesse ne nuit pas à l'urgence d'entrer dans l'ère des mobilités: multimodale, douce et active.

Lorsque la pandémie nous est tombée dessus, un sujet de conversation s'est imposé: la circulation ou plutôt l'absence de circulation routière. Le semi-confinement a sonné comme une invitation à découvrir un environnement plus calme, moins pollué et les réseaux sociaux se sont fait l'écho de cette surprise. Nos déplacements ont été entravés, la météo clémente a été propice à la mobilité douce. En revanche, les transports publics ont payé la peur de la contagion, tandis que la voiture apparaissait comme une bulle de sécurité. La volonté de retrouver une vie normale a pris le dessus et aujourd'hui, nous voilà repartis dans l'hypermobilité. Les Cassandre avaient prédit que les changements de comportement seraient de courte durée.

Néanmoins, des lignes ont bougé. Des leviers sont à l'œuvre qui grincent sous le poids des habitudes à changer durablement. La mobilité multimodale, c'est à dire l'utilisation de différents moyens de transports et modes de déplacements sur un même trajet, avance lentement. Les incitations sont partout autour de nous et ne demandent qu'à retenir notre attention.

Proposer des alternatives concurrentielles à la voiture signifie une offre sécurisée, efficace, rapide et confortable que ce soit

— PAR ANNE DEVAUX

les transports publics (TP) ou la mobilité douce.

LA POLITIQUE AU PIED DU MUR

«En aménagement du territoire, nous voyons que les gens n'aiment pas le changement, or nous aurons de plus en plus de changements non maîtrisés; comment pourrions-nous communiquer sur le contexte global pour que l'échelon communal puisse assembler toutes les pièces du puzzle de la mobilité?», tels sont le constat et la question, à propos des projets de mobilité douce, que pose Charlotte Baurin, urbaniste, directrice du bureau technique de RégionMorges.

Le contexte de la pandémie apporte un éclairage qui montre que tout n'est pas figé dans la pierre. En effet, Julien Meillard, adjoint au dicastère Transition écologique et Campus de l'UNIL, observe la rapidité avec laquelle les entités publiques ont été capables de faire bouger les lignes. «Pendant le confinement, le canton a réalisé en quelques mois 100 km de bandes cyclables. Ce qui signifie que lorsque les institutions sont au pied du mur, cela change le cadre de la réflexion. Des solutions différentes émergent, plus rapidement mises en œuvre et moins chères.» Il dresse le même constat du côté des politiques RH trop rigides: «Le télétravail pourrait être pérennisé, un ou deux jours par semaine réduiraient la demande de mobilité de 20 à 30 %.»

A l'UNIL, la politique de mobilité sert également un projet scientifique qui permet de mesurer l'évolution des comportements depuis 10 ans. La part modale du vélo a doublé, elle est passée de 4 % à 10 %. Par comparaison, l'agglomération lausannoise est restée collée au plancher à 2 %. Quant à celle de la voiture, elle a été divisée par deux. «Le modèle repose sur des mesures d'encouragements, par exemple en adaptant une politique de parking à la fois plus chère mais également plus juste pour les utilisateurs. Les gens y sont toujours gagnants car on doit récompenser le multimodal», explique Julien Meillard.

LA FACILITÉ L'EMPORTE TOUJOURS

«Je voulais aller à pied, il pleut, je change d'avis, j'achète mon billet de transport public en deux clics sur mon smartphone. Il faut que l'accès aux transports publics soit aussi simple que de monter dans sa voiture», synthétise François Gatabin, directeur des transports publics MBC (Morges-Bière-Cossonay). «Aujourd'hui la part modale des TP, bus et rail, dans notre district, se situe entre 11 et 14 % (31 % à Zurich et 18 % à Lausanne), l'objectif est de la multiplier par trois d'ici 2030», affirme François Gatabin. Le directeur des MBC liste les points clés pour faire pencher la balance du côté des TP pour les déplacements pendulaires et de loisirs. Concernant les cadences, des



Illustration de la multimodalité,



les gares et leurs abords où se croisent usagers des transports publics, train et bus, cyclistes, deux-roues motorisés, voitures. Ici la gare de Nyon. Cédric Sandoz

111

lignes Pedibus officielles actives dans le canton de Vaud en 2020 qui ont épargné 129 tonnes de CO₂ dans l'année.

604

voitures pour 1000 habitants dans le district de Morges (taux de motorisation en 2019).



QUAND LA VOITURE RESTE INDISPENSABLE

Romande Energie a pour ambition d'être exemplaire en matière de consommation d'énergie propre. Son plan de mobilité tient compte de la diversité des métiers qui ont besoin d'un véhicule pour se déplacer sur les chantiers, les lieux d'intervention d'urgence et entre les différents sites de l'entreprise, dont Morges, Rolle et Prévèrènges. Initiée depuis de nombreuses années, la politique interne de mobilité s'inscrit dans l'exigence de durabilité, «*ce sont les métiers qui vont définir la multimodalité*», souligne Michèle Cassani, porte-parole du groupe. Il agit sur la modernisation de la flotte des 650 véhicules d'entreprise, toutes catégories confondues. Concernant les voitures dites légères, l'objectif à l'horizon 2024 est de remplacer 35 % du parc à moteur thermique par des modèles électriques et les 65 % restant en technologie full hybride. Le plan mobilité prévoit

aussi toute une série de mesures incitatives à l'égard des collaborateurs. Depuis 2020, une flotte de 40 vélos électriques leur permet de se déplacer d'un site à l'autre avec la possibilité de location pour le week-end. Un bon d'une valeur correspondant au prix d'un abonnement CFF demi-tarif annuel est offert chaque année, qui inclut évidemment les déplacements loisirs et vacances. Parmi les mesures pour diminuer la mobilité, le télétravail soutenu par la direction concerne 30% des collaborateurs depuis la pandémie. Incitation également sur les comportements d'achat de véhicules hybrides et électriques en mettant à disposition des bornes de rechargement à tarif préférentiel. «*Nous adapterons notre stratégie mobilité au fur et à mesure que les opportunités se présenteront, la technologie évoluant très vite*», observe Michèle Cassani.

études montrent que l'idéal se situe entre 5 et 10 minutes d'attente. Au-delà, l'utilisateur qui a le choix entre sa voiture, un car ou un train, hésitera systématiquement. Le confort global – dessertes, wagons et bus – peut faire la différence aux heures de pointe. François Gatabin insiste sur la nécessité de simplifier l'acte d'achat, abonnement ou billets individuels, grâce à la dématérialisation. Cela déplace le problème vers celui de la mobilité numérique. La simplicité d'utilisation des applications de communication des offres commerciales, du trafic en temps réel et de la vente de titres de transports doit être à la hauteur de la facilité recherchée au profit du public. Cependant, pour amener les usagers à l'expérience du multimodal, il faut travailler sur les représentations culturelles de la mobilité.

MOBILISER LES ESPRITS

Sensibiliser, aller à la rencontre des gens, la Région de Nyon y croit, en informant les pendulaires dans les entreprises. «*Entre 2016 et 2019, la fréquentation des transports publics a augmenté de 26 % dans le district, tandis que le taux de motorisation y a baissé de 630 à 609 véhicules pour 1000 habitants, une chute plus importante que celle observée dans l'ensemble du canton ou dans toute la Suisse*», précise Marco Ferrara, responsable de la communication et du marke- ○○○



Le chemin de l'école avec le Peditrain

5 communes pionnières, Trélex, Genolier, Givrins, Arzier-Le Muids et Saint-Cergue, ont créé les premières lignes de Peditrain de Suisse. DR ATE

MOINS DE PARCAGE, MOINS DE VOITURES

Le Groupement Hospitalier de l'Ouest lémanique (GHOL) a introduit un concept lié à la mobilité en 2009, puis son premier plan mobilité en 2013. La hausse constante du personnel, les extensions successives des sites hospitaliers de Nyon et de Rolle rognant sur la superficie disponible pour des parkings a amené le GHOL à supprimer la moitié des places pour les collaborateurs en faveur des patients. Un accord avec la ville de Nyon permet de résoudre en partie le besoin de parcage du personnel hospitalier avec des abonnements P+R en périphérie et la possibilité de prendre les transports publics.

En 2012, le personnel bénéficiait de 90 places de parking louées à 20 francs par mois, accessibles à tous à moins d'habiter à moins d'1,5 km de l'Hôpital. En 2021, il n'en reste que 46, louées 60 francs par mois pour 850 collaborateurs à Nyon. La condition d'octroi liée à la proximité a été étendue à un rayon de 15 km autour du lieu de travail sauf exceptions pour des raisons de santé ou d'horaires difficiles.

Au fil des années la commission mobilité du GHOL renforce sa sensibilité écologique, constate Franco Prisco, Responsable du service de gestion des ressources humaines et directeur adjoint du GHOL. Il en convient, « d'entrée de jeu, les gens ne réalisent pas tout de suite que lorsque l'abandon partiel ou complet de la voiture pour se rendre au travail est possible, cela peut améliorer grandement la santé et la qualité de vie ».

La liste des mesures compensatoires et incitatives pour une mobilité multimodale n'a fait que s'allonger. Les participations du GHOL à l'achat d'un vélo électrique ou mécanique ont triplé entre 2017 et 2020, passant de 4 à 14. Franco Prisco observe que le cumul des incitations financières comme un abonnement demi-tarif CFF et un bon de 300 francs à l'achat d'un vélo dont l'utilisation s'étend aussi dans la vie privée des collaborateurs, influence leur choix de mobilité.

PUBLICITÉ



TPN, partenaires de votre plan de mobilité d'entreprise.

Les Transports publics de la région nyonnaise :

- Un réseau couvrant tout le district de Nyon
- Des lignes connectées au réseau CFF à Nyon, Gland et Coppet
- Des solutions de mobilité adaptées à vos besoins



VOUS TRANSPORTER
VERS L'ESSENTIEL

www.bustpn.ch

17
villages desservis par
le réseau bus des
Transports Publics de la
région de Nyon.

38 %
de report modal des
transports publics vers
la voiture en 2020.

130
millions CHF d'investissement
pour la modernisation et valorisation
du site de la gare de Bière.

Entre Léman et pied du Jura
Les MBC relient 59 communes et offrent un
réseau de transports publics multimodal de
bus, train et funiculaire de 202 km. Sigfredo Haro



L'INFORMATION, LA CLÉ DE LA MOBILITÉ MULTIMODALE

Installée sur le Park innovation de l'EPFL, la société RouteRANK, créée en 2006, est une pionnière mondiale des solutions informatiques de mobilité multimodale. «*Contrairement aux solutions qui ne considèrent qu'un seul moyen de transport à la fois, RouteRANK prend en compte l'entier du trajet porte-à-porte en intégrant tous les modes de transport pertinents, tels que le train, les transports publics, la voiture, l'autopartage, l'e-bike, le vélo, la marche et leurs différentes combinaisons intermodales comme P+Rail, P+Ride et Bike+Rail*», explique Jochen Munding,

ting de la Région de Nyon. Lentement, le statut de la voiture change. Elle ne représente plus autant un symbole de liberté pour les nouvelles générations. Stéphanie Gonzalez, porte-parole de Mobility, confirme cette évolution, «*Mobility souhaite attirer les jeunes avant qu'ils n'achètent leur première voiture pour montrer qu'il est possible de partager au lieu de posséder*». La société multiplie les offres d'abonnements destinées aux étudiants et les collaborations pour privilégier le car sharing, «*par exemple entre l'EPFL et l'UNIL un peu moins d'une dizaine d'emplacements avec des véhicules de toutes catégories sont réparties sur cette zone*», précise-t-elle. La banalisation de ces nouvelles habitudes est un pas supplémentaire vers la culture de la mobilité multimodale. Favoriser les liens sociaux et les occasions de discuter mobilité, écologie, mécanique, fait partie des ouvertures que Pro Vélo Région Morges affiche avec les ateliers

vélos gratuits. On y apprend à entretenir son vélo et on y rencontre d'autres usagers, parfois célèbre comme Jacques Dubochet, prix Nobel de chimie, «*nous lui avons appris à changer sa chaîne de vélo*», raconte Thierry Bieler, président de l'association locale. Ici, on y discute aussi des meilleurs trajets pour éviter les axes routiers dangereux.

LE CYCLE VERTUEUX

«*On a oublié que la Grand-Rue à Morges est devenue piétonne en 1993, personne n'y renoncerait aujourd'hui*», rappelle Thierry Bieler. En ville, les contraintes liées à la voiture sont assez fortes pour préférer la mobilité douce. Inciter les gens à choisir le vélo pour les petits trajets en ville, entre 3 et 5 km avec un dénivelé de 50 mètres, y compris les jours de mauvais temps est l'une des ambitions de Pro Vélo Région Morges. «*Pour les trajets plus longs, un vélo électrique permet au minimum de doubler* ○○○



mathématicien, fondateur de la société.

Le coût, le temps, les émissions de CO₂, les informations sur le trafic actualisées en temps réel, sont intégrés dans l'équation. «*On n'a rien à perdre à faire une planification multimodale. La bonne information accessible en quelques secondes modifie la façon de se déplacer*», affirme Jochen Munding. Les clients de la société sont autant des institutions publiques que des entreprises privées. Il est convaincu qu'agir sur la mobilité des collaborateurs influence les comportements du grand public.

Pour la dernière législature, 2,7 millions de francs ont été destinés à des projets de mobilité douce via le dispositif d'investissement solidaire de la région nyonnaise. MARCO FERRARA, RÉGION DE NYON

«*la distance et efface le dénivelé*», précise Thierry Bieler. Cependant, sans sécurité garantie sur les axes de déplacement, la mobilité douce restera un second choix pour de nombreux usagers, souligne Charlotte Baurin. Convaincue par la nécessité de faire aboutir les projets de mobilité douce, elle plaide pour un cercle vertueux: «*Plus il y aura de vélos sur des pistes cyclables qui offrent la sécurité indispensable aux usagers, moins il y aura de voitures dans la circulation et plus le trafic gagnera aussi en fluidité et en sécurité pour les personnes qui n'ont pas d'autres choix que de se déplacer en voiture.*» Dans le district de Nyon, «*la mobilité douce est une matière qui génère une large adhésion au sein de l'ensemble des communes*», rapporte Marco Ferrara. Néanmoins, sur un potentiel identifié de 315 km de réseau cyclable dans le district de Nyon, seulement 12 % était aménagé en 2018. Les cyclistes ne sont pas les seuls usagers vulnérables. D'ailleurs, pour les moins respectueux des règles de circulation, ce sont eux qui représentent un danger, notamment pour les piétons. Partager l'espace dédié à la circulation, combiner les modes de déplacements exigent un apprentissage.

LES BONNES HABITUDES CRÉENT DES BONS RÉFLEXES

Depuis 20 ans, le nombre de lignes Pedibus ne cessent d'augmenter. Le principe est simple: créer une ligne de ramassage scolaire à pied avec des arrêts signalés par un panneau et des horaires fixes, afin d'as-



Règles de circulation routière

Les cyclistes bénéficient de certaines dérogations, comme celle de circuler au milieu de la chaussée dans les giratoires pour des raisons de sécurité.

Sigfredo Haro

surer la sécurité des enfants sur le chemin de l'école, sous la responsabilité d'un parent ou adulte-conducteur volontaire et bénévole. La coordination et la promotion du Pedibus est conduite dans différents cantons par l'ATE (Association transports et environnement). En inscrivant officiellement une ligne Pedibus sur le site de l'ATE, les parents-conducteurs bénéficient d'une assurance responsabilité civile gratuite auprès du Bureau de prévention des accidents et du matériel de sécurité gratuit dont des gilets fluorescents. «*En rendant le phénomène visible, nous incitons aux changements de mobilité et nous créons une émulation collective tant au sein de la population qu'au niveau des communes*», affirme Vanessa Merminod,

responsable Pedibus Vaud à Rolle. La création de la première ligne Peditrain en Suisse, entre Nyon et Saint-Cergue en 2020, signe une évolution dans les mentalités. «*En inculquant la pratique de déplacement Pedibus, Peditrain ou Vélobus, dès leur plus jeune âge, nous favorisons des réflexes de mobilité multimodale*», souligne la responsable vaudoise. L'ATE multiplie les campagnes et les actions de sensibilisation. Les arguments forts de la mobilité active et douce mettent en avant la sécurité, la santé, le lien social et l'écologie. Selon une étude publiée en 2017, «*20 % des familles qui ont des enfants à l'école primaire changent leur comportement de mobilité grâce aux actions de sensibilisation du Pedibus*», se réjouit Vanessa Merminod. ●