



"Plus d'électromobilité pour la ville du futur"

La mobilité fait partie de l'identité urbaine

Les villes sont le lieu où les gens se rassemblent pour vivre, habiter et travailler, pour se former et faire de la recherche, pour la culture, le sport et la vie sociale. Les villes ne peuvent pas se refermer sur elles-mêmes, mais doivent rester ouvertes à tous ceux qui contribuent à la diversité d'une ville. C'est pourquoi la mobilité - au sein de la ville et au-delà de ses frontières - fait partie de l'identité urbaine. *Pour le PLR Urbain, la mobilité est donc quelque chose de positif : nous ne voulons pas nous isoler et être autosuffisants, mais plutôt maintenir et renforcer la vitalité de la ville par un changement constant et des idées toujours nouvelles.*

Les multiples défis de la mobilité urbaine

Le besoin de mobilité de la population ne se dément pas. C'est pourquoi les villes et leurs agglomérations sont confrontées à divers défis dans le secteur des transports. L'espace routier est rare et la densification croissante exige en parallèle de préserver et développer des espaces verts et libres. Il en résulte que les différents modes de transport, utilisés différemment en fonction des besoins, sont de plus en plus en concurrence les uns avec les autres. Les discussions, parfois chargées d'idéologie, sont alimentées par la nécessité de répondre aux défis de la politique climatique. *Pour le PLR Urbain, l'objectif primordial de la politique de mobilité urbaine reste clair : gérer le besoin de mobilité sous toutes ses formes de la manière la plus efficace possible, en économisant l'espace, sans émissions et sans bruit.*

La numérisation comme opportunité

La numérisation offre également des solutions prometteuses pour la mobilité. Sur les plateformes de mobilité en réseau, par exemple, les offres des différents modes de transport (voiture, transports publics, vélo) peuvent être regroupées et utilisées conjointement (partage). Les systèmes intelligents de contrôle de la circulation permettent de supprimer les pics de trafic, de mieux utiliser les infrastructures, de simplifier la navigation sur le réseau de transports publics ou de réduire le trafic de recherche de places de parc dans les villes. Les villes disposent de noeuds de mobilité (notamment des différents transports publics) qui permettent une meilleure interconnexion des modes de transport et une mobilité conjointe. Il est évident que le succès de ces nouvelles possibilités technologiques dépend du fait que la ville ne soit pas pensée exclusivement dans ses limites politiques, mais en incluant les agglomérations et les cantons. *Le PLR Urbain demande donc que les possibilités de la numérisation soient utilisées de manière cohérente pour une politique de mobilité urbaine tournée vers l'avenir.*

L'électromobilité en plein essor

Un changement profond est en train de se produire dans la technologie des moteurs. Les moteurs à énergie fossile dominants d'aujourd'hui sont rapidement remplacés par des véhicules électriques : fin février 2021, plus de 15 % des véhicules nouvellement immatriculés étaient équipés d'un moteur électrique ou étaient des hybrides rechargeables.¹ La conversion rapide des transports à la mobilité électrique ou à d'autres systèmes de moteurs non fossiles contribuera de manière significative à la réalisation des objectifs en matière de climat et d'émissions de l'accord de Paris sur le climat et des objectifs de la stratégie énergétique suisse. Les véhicules

¹ [Spitzentreffen Elektromobilität: Akteure diskutieren ehrgeizigere Ziele für die Roadmap - UVEK \(admin.ch\)](https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge/strassen-neu-inverkehrsetzungen.html); vgl. auch <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge/strassen-neu-inverkehrsetzungen.html>

électriques réduisent aussi considérablement la pollution sonore due au trafic routier. Le *PLR Urbain se félicite de l'évolution vers la décarbonisation des transports, car les véhicules électriques modernes n'ont déjà que la moitié de l'empreinte CO² des véhicules comparables équipés de moteurs à combustion conventionnels - et le développement technique ne fait que commencer.*

Objectif de la prise de position

L'objectif de ce document de synthèse est de souligner la contribution de l'électromobilité à la mobilité urbaine. Plus précisément, nous voulons

- des véhicules respectueux de l'environnement dans les transports privés motorisés, les transports publics, la logistique des marchandises et l'élimination des déchets;
- utiliser l'électromobilité pour améliorer l'accès à l'agglomération et rendre le trafic pendulaire plus urbain et plus écologique ;
- permettre et - le cas échéant - promouvoir l'électromobilité sous forme de micromobilité comme partie intégrante de la vie urbaine dans les centres-villes.

Nous voulons atteindre ces objectifs dans les villes avec les **mesures suivantes** - réparties entre le transport individuel, le transport public et la logistique des marchandises ou de leur élimination.

1. Développement rapide des infrastructures de recharge dans les villes

Le passage à l'électromobilité nécessite une infrastructure de recharge à l'échelle nationale pour les transports privés motorisés. Le développement de cette infrastructure en Suisse ne progresse que lentement. Le fait que l'accès à une infrastructure de recharge ne soit disponible qu'à certains endroits entrave le passage d'un véhicule à carburant fossile à un véhicule électrique. Dans les villes, la grande majorité de la population vit dans des immeubles d'habitation ; elle est donc tributaire des efforts correspondants des propriétaires, qui exigent à juste titre les meilleures conditions cadres possibles.

Nous demandons:

- Les villes doivent créer rapidement des conditions cadres attrayantes pour qu'une infrastructure de recharge suffisante et complète soit mise en place dans les immeubles d'habitation privés ainsi que dans les espaces publics ;
- Les installations de recharge ("bornes de recharge électrique") doivent être reconnues "conformes à la zone" dans toutes les zones de construction ;
- Dans les parkings accessibles au public (notamment dans le cas de nouvelles constructions et de transformations) et dans les aires de stationnement accessibles au public, il faut prévoir l'obligation légale de fournir un nombre suffisamment important de dispositifs de recharge.

2. Utiliser les parkings comme infrastructures de tarification et leur accorder un "bonus écologique"

Dans les villes, de nombreux résidents garent leurs véhicules privés dans les espaces publics. Ces "zones bleues" sont judicieuses et répondent à un besoin, notamment pour les personnes qui ne disposent pas de leur propre parking sur une propriété privée. Si les places de stationnement de la "zone bleue" sont équipées de dispositifs de recharge, l'accès à l'électromobilité peut être massivement amélioré pour de nombreuses personnes. Ce serait également une occasion manquée de ne pas moduler les tarifs des permis de stationnement des résidents en fonction de l'impact environnemental des véhicules.

Nous demandons:

- Les villes améliorent les places de stationnement publics, en particulier celles de la "zone bleue, en leur donnant accès à des installations de recharge de véhicules électriques;
- Les villes utilisent notamment l'éclairage public existant comme infrastructure de recharge; celle-ci devrait pouvoir être exploitée par des entreprises privées;
- Les places de stationnement de la "zone bleue" utilisées par des véhicules électriques ou d'autres véhicules à moteur respectueux de l'environnement devraient bénéficier de conditions préférentielles.

3. Électrifier entièrement les flottes de véhicules urbains

En collaboration avec les secteurs de l'automobile, de l'électricité, de l'immobilier et du parc automobile, le gouvernement fédéral a élaboré une feuille de route pour la décarbonisation des transports. Les villes ont un rôle particulier (exemplaire) à jouer dans ce domaine.

Nous demandons:

- Les villes utilisent systématiquement des véhicules électriques ou d'autres véhicules à motorisation alternative dans leur propre flotte de véhicules (élimination des déchets municipaux, véhicules de service, véhicules d'urgence, etc.)
- Les villes sont ouvertes à d'autres systèmes d'entraînement innovants (par exemple, l'hydrogène). Elles contribuent activement à rendre ces solutions prêtes pour le marché, en étroite collaboration avec l'industrie.

4. Une pendularité intelligente rendue possible avec des vélos électriques et des plateformes de mobilité

La percée des vélos à propulsion électrique (e-bikes) offre la possibilité de surmonter sans problème les longues distances et les difficultés topographiques (montées). Dans les villes, la bicyclette devient une alternative importante et réaliste au transport individuel pour les personnes n'ayant pas de besoins particuliers en matière de transport. Les déplacements quotidiens à l'intérieur (et à l'extérieur) des villes peuvent se faire notamment en bicyclette électrique. Pour cela, il est logique de développer l'infrastructure routière au-delà des limites de la ville. Dans ce domaine, les plateformes de mobilité mentionnées ci-dessus, qui relient les différents modes de transport entre eux, peuvent démontrer leurs atouts. Ainsi, le moyen de transport approprié peut être sélectionné en fonction des besoins quotidiens dus aux exigences professionnelles ou aux conditions météorologiques.

Nous demandons:

- Les villes travaillent en collaboration avec le niveau cantonal et dans l'agglomération pour assurer la mise en place d'un réseau attractif de voies cyclables rapides. Ils veillent à ce que ces itinéraires cyclables rapides soient intégrés de manière optimale dans le réseau cyclable des centres-villes.
- Les villes utilisent des plateformes de mobilité pour répartir le trafic pendulaire entre les différents modes de transport et, en particulier, pour rendre plus attrayante la possibilité de se déplacer avec des vélos électriques et d'effectuer des transferts aussi fluides que possible (dans les deux sens).

5. Promouvoir la micromobilité dans les centres-villes au lieu de l'entraver

Ces dernières années, de nouvelles formes de "micromobilité" se sont établies dans les centres-villes. En plus des vélos électriques sur la base de modèles de partage (à la fois sur des places de stationnement fixes et en "free floating"), les scooters électriques sont de plus en plus présents ; ils sont également proposés dans des systèmes de partage ou achetés et utilisés à titre privé. Ces offres de mobilité sont disponibles de manière flexible et permettent de couvrir

rapidement et confortablement des distances plus courtes. La micromobilité apporte ainsi une contribution au déplacement dans les zones urbaines.

Nous demandons:

- Les villes reconnaissent la micromobilité électrique comme faisant partie de la vie urbaine : elles soutiennent notamment les entreprises privées dans la mise en œuvre de nouvelles offres de mobilité.
- Les entreprises privées et les prestataires publics sont traités sur un pied de stricte égalité : cela vaut aussi bien pour les concessions du domaine public que pour les redevances à payer. Ces redevances doivent être fixées à un niveau modéré et ne doivent en aucun cas avoir un effet prohibitif.

6. Convertir systématiquement les transports publics en bus électriques

Les bus à moteur diesel sont encore en service dans de nombreuses villes. Ceux-ci doivent être rapidement convertis en systèmes de moteurs respectueux de l'environnement et du climat. Les bus électriques sont actuellement à l'avant-garde de cette conversion ; d'autres systèmes de moteurs pourront également être envisagés ultérieurement. L'avantage des bus purement alimentés par batterie est qu'ils ne nécessitent pas de nouvelles mesures de construction (notamment des lignes aériennes) et peuvent donc être intégrés de manière attrayante dans le paysage urbain et l'infrastructure existante.

Nous demandons:

- Une conversion forcée des transports publics dans les villes vers des bus électriques ou d'autres formes alternatives de propulsion, ceci devant être obligatoire pour les achats de remplacement;
- Dans la mesure du possible, les bus électriques doivent être entièrement alimentés par des batteries : la construction de nouvelles lignes aériennes ne doit être autorisée que si, par exemple, les conditions topographiques ne laissent aucun autre choix.

7. Permettre des solutions de transport innovantes dans l'air

La concurrence pour le peu d'espace routier et l'espace disponible dans les centres-villes est féroce. Il est donc logique d'envisager également des options de transport dans la troisième dimension (espace aérien). Les projets de téléphériques urbains mis en œuvre avec succès à l'étranger, qui sont également basés sur la propulsion électrique, pourraient également constituer un complément innovant et un soulagement pour l'infrastructure de transport des villes suisses.

Nous demandons:

- Les villes étudient des solutions de transport par câble dans le cadre du réseau de transports publics. Ce faisant, les conditions-cadres juridiques doivent être clarifiées et, si nécessaire, conçues de manière à ce que les intérêts des propriétaires fonciers soient protégés de manière optimale;
- Les plans directeurs cantonaux et les réglementations communales sur les constructions et les zones doivent être complétés de manière à ce que des solutions de mobilité alternatives soient également possibles dans l'espace aérien.

8. Gérer la logistique du fret et de l'élimination des déchets en réduisant les émissions et le bruit

La circulation des véhicules lourds contribue de manière significative aux émissions polluantes et sonores dans les villes. Les véhicules électriques peuvent également apporter une aide dans ce domaine. D'une part, l'accent est mis sur les véhicules d'élimination des déchets urbains ; d'autre part, la logistique des marchandises (distribution fine) au sein de la ville et entre les grandes

agglomérations doit également être aussi respectueuse de l'environnement que possible. Le projet de « Cargo sous terrain » prend actuellement de l'ampleur, la base légale est actuellement débattue au parlement, et le projet rencontre une approbation positive de toutes parts.

Nous demandons:

- Les plateformes de transbordement de marchandises devraient être établies en dehors de la zone d'habitation, afin que le nombre de véhicules lourds devant se rendre dans les villes soit le plus faible possible. Dans ce contexte, le projet « Cargo sous terrain » constitue une approche prometteuse et respectueuse de l'environnement pour le transport de marchandises entre zones urbaines. Les villes devraient soutenir activement ce projet et le prendre en compte de manière adéquate dans leur aménagement du territoire;
- La distribution fine des marchandises dans les villes devrait être systématiquement assurée par des véhicules électriques (e-cargo). Les spécifications correspondantes doivent être prises en compte dans la politique d'urbanisme et d'aménagement du territoire, en particulier dans les directives municipales d'implantation et les règlements de construction et de zonage.