

Blueprint

Promotion de la mobilité partagée pour le stationnement et la circulation

20 instruments permettant aux villes
et aux communes de promouvoir
durablement la mobilité partagée.



Impressum

Une publication de l'Académie de la mobilité du TCS dans le cadre du programme « Shared Mobility Accelerator »

En collaboration avec



Avec le soutien de



Éditeur

Académie de la mobilité du TCS
Poststrasse 1
3072 Ostermundigen
www.mobilityacademy.ch
info@mobilityacademy.ch

Auteurs

Dr. Jörg Beckmann, directeur Académie de la mobilité du TCS;
Dr. Anna Ludwig, cheffe de projet "Nouvelles mobilités", Académie de la mobilité du TCS

Version

Mars 2026

Table des matières

- 1** Rendre les offres de mobilité partagée plus attrayantes et plus faciles d'accès pour le personnel des administrations publiques.
Page 7
- 2** Prendre en compte et ancrer la mobilité partagée dans la planification stratégique et la réglementation communale, ainsi que dans la communication et dans le cadre de campagnes.
Page 8
- 3** Exploitation du potentiel de la mobilité partagée dans l'aménagement du territoire et dans les procédures de demande de permis de construire.
Page 9
- 4** Créer une densité d'espaces de stationnement adaptée aux besoins pour la mobilité partagée sur l'ensemble du territoire urbain.
Page 10
- 5** Conversion de places de stationnement existantes en places de stationnement réservées à la mobilité partagée (infrastructure de recharge incluse) à des emplacements stratégiques et à des conditions attrayantes.
Page 11
- 6** Définir la taille de la flotte de manière optimale afin de garantir une exploitation efficace et économiquement viable.
Page 12
- 7** Définir des tailles de flottes différenciées pour différents moyens de transport.
Page 13

Table des matières

- 8 Fixer des taxes équitables.
Page 14
- 9 Définir et mettre en œuvre des procédures efficaces, transparentes et non discriminatoires.
Page 15
- 10 Cofinancements ou financements initiaux des offres de mobilité partagée présentant un avantage écologique élevé, mais une rentabilité insuffisante.
Page 16
- 11 Créer des hubs de mobilité ou des installations multimodales de mobilité partagée (et d'électromobilité) dans les parkings, les gares, les nœuds de transports publics, etc.
Page 17
- 12 Accorder des dérogations spéciales dans le cadre de restrictions d'accès et proposer une tarification de stationnement attrayante en centre-ville pour encourager le recours à la mobilité partagée.
Page 18
- 13 Assurer une collaboration intercommunale lors des appels d'offres de mobilité partagée.
Page 19
- 14 Promouvoir l'intégration structurelle des offres de ride-pooling à la demande dans les transports publics.
Page 20

Table des matières

- 15** Création de conditions-cadres optimales, suppression des obstacles aux offres de mobilité partagée et soutien aux projets pilotes et aux «living lab».
Page 21
- 16** Prévoir des hubs de mobilité en périphérie des villes et transformer des espaces de stationnement plus vastes pour le trafic individuel motorisé (TIM) par des hubs de mobilité partagée.
Page 22
- 17** Mettre des places de stationnement publiques et privées à disposition sur des plateformes de partage.
Page 23
- 18** Sensibiliser aux avantages écologiques et économiques individuels de la mobilité partagée.
Page 24
- 19** Encourager les coopérations pour la collecte et l'utilisation de données de mobilité partagée entre les prestataires et les villes.
Page 25
- 20** Utilisation efficace des places de stationnement et des parkings couverts publics : les places de stationnement sont proposées sur des plateformes de partage.
Page 26

La politique et la planification de la mobilité partagée en Suisse sont actuellement du ressort exclusif des villes et des communes. Alors que le législatif et l'exécutif français s'engagent à l'échelle nationale avec un objectif quantitatif d'autopartage ou en Allemagne avec une loi sur l'autopartage pour certains sous-marchés de la mobilité partagée ou pour l'écosystème de la mobilité partagée dans son ensemble, le Parlement et le Conseil fédéral n'ont pas mis en place d'impulsion réglementaire depuis la publication de l'«Agenda 2030 pour la mobilité partagée».

Les villes et les communes peuvent et doivent désormais combler cette lacune. Il leur incombe de redéfinir le changement de paradigme vers une mobilité urbaine polyvalente avec les instruments réglementaire et les mesures de planification et de renoncer à une conception bipolaire classique du trafic avec la mobilité individuelle privée d'une part et la mobilité collective publique d'autre part.

Jusqu'à présent, les communes suisses se sont attelées à cette tâche avec engagement et ont rarement succombé à la tentation d'interdire purement et simplement les nouvelles offres de mobilité partagée, à l'instar de Paris ou de Madrid, qui n'ont pas donné le bon exemple à cet égard. Avec ce troisième «Shared Mobility Blueprint», CHACOMO, la «Swiss Alliance for Collaborative Mobility», s'efforce de soutenir les acteurs communaux par de nouvelles recommandations et d'outils visant à promouvoir le partage des parkings, des voitures, des trajets, des vélos-cargos, des vélos ou des trottinettes. Souvent, outre une bonne dose de volonté politique (dont il existe des exemples impressionnants dans certaines villes suisses), la mise en œuvre ne nécessite qu'un «déclencheur en matière de planification» pour assurer la réussite locale de la mobilité partagée – et lui permettre de tenir ses promesses en matière d'environnement, d'économie et de mobilité urbaine.

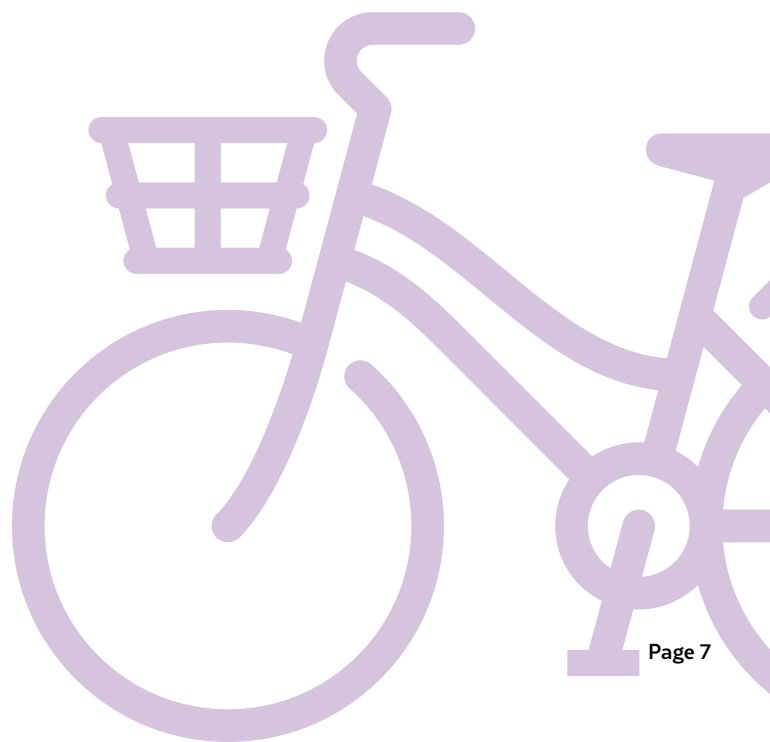
1 Rendre les offres de mobilité partagée plus attrayantes et plus faciles d'accès pour le personnel des administrations publiques.

Explication

Le partage de trajets, de véhicules et d'infrastructures peut aider efficacement l'administration publique à réduire ses émissions de CO₂ et ainsi à respecter systématiquement sa trajectoire de réduction vers le zéro émission nette. En utilisant des solutions de partage et en promouvant des moyens de transport durables, les administrations peuvent apporter une contribution essentielle au transfert modal et à la réduction du trafic. En tant qu'institutions publiques, les administrations ont un rôle clé à jouer : elles devraient montrer comment une mobilité respectueuse du climat peut être mise en œuvre au quotidien et ainsi servir de modèle pour d'autres organisations et entreprises.

Mesures

- Conclure des accords B2B avec des prestataires de mobilité partagée existants.
- Proposer des offres et/ou remises sur les services de mobilité partagée de prestataires locaux au personnel à titre d'essai.
- Mettre à disposition des places de stationnement sur les lieux de travail.



2 Prendre en compte et ancrer la mobilité partagée dans la planification stratégique et la réglementation communale, ainsi que dans la communication et dans le cadre de campagnes.

Explication

L'autopartage permet d'économiser de l'espace et de réduire la circulation. C'est la conclusion d'une étude publiée en 2024 par le bureau de conseil BSS Volkswirtschaftliche Beratung et l'Institut du développement territorial IRAP de la Haute école spécialisée de Suisse orientale (OST). La principale conclusion de l'étude est qu'un seul véhicule partagé en Suisse remplace en moyenne 18 voitures privées. Ce «taux d'évitement» est encore plus élevé dans des villes comme Zurich, Genève ou Bâle. L'autopartage permet donc d'économiser massivement des places de stationnement. Pour exploiter ce potentiel, l'autopartage devrait être systématiquement intégré aux plans directeurs communaux, aux réglementations de stationnement et aux stratégies de mobilité en tant qu'instrument de désengorgement du trafic et d'économie d'espace. Un bon exemple en est la ville de Lucerne, dont le règlement sur les places de stationnement stipule explicitement qu'une place de stationnement pour l'autopartage remplace quatre places de stationnement destinées aux personnes résidentes ou actives.

Les avantages de l'autopartage et de la mobilité partagée en général devraient également être mis en avant dans la communication officielle de la commune concernée (site internet, brochure d'information pour les nouvelles arrivantes et nouveaux arrivants, réseaux sociaux, etc.).

Mesures

- Développer une stratégie de mobilité partagée dédiée avec des indicateurs de performance clairs.
- Le taux d'évitement de l'autopartage devrait être intégré aux stratégies, aux documents de planification et aux règlements de la commune.
- Des incitations à l'autopartage devraient être créées, comme des autorisations exceptionnelles pour le stationnement de courte durée (par exemple un maximum de 15 minutes dans les zones à circulation réduite) ou des frais de stationnement réduits pour la mobilité partagée.
- L'autopartage et la mobilité partagée devraient être promus via les canaux de communication officiels de la commune en question.

3

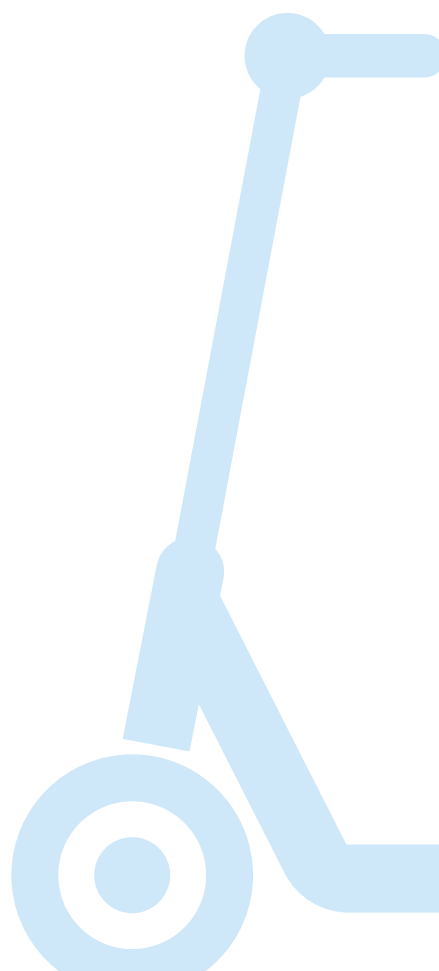
Exploitation du potentiel de la mobilité partagée dans l'aménagement du territoire et dans les procédures de demande de permis de construire.

Explication

Les services de mobilité partagée sont encouragés de manière ciblée et coordonnée par les pouvoirs publics dans le cadre de concepts de mobilité, qui sont exigés comme conditions préalables à l'aménagement du territoire et aux permis de construire. Les particuliers contribuent ainsi de plus en plus à l'établissement de réseaux d'autopartage et de vélos en libre-service sur l'ensemble du territoire. Les pouvoirs publics élaborent des aides à la planification et une offre de conseil pour les maîtrises d'ouvrage.

Mesures

- Promotion des services de mobilité partagée dans le cadre de concepts de mobilité.
- Aides à la planification et offre de conseil pour les maîtrises d'ouvrage à l'instar des concepts de mobilité des pouvoirs publics.



4 Créer une densité d'espaces de stationnement adaptée aux besoins pour la mobilité partagée sur l'ensemble du territoire urbain.

Explication

Une forte densité d'espaces de stationnement publics et privés bien visibles et facilement accessibles est essentielle pour une offre de mobilité partagée forte, demandée et efficace. En particulier dans les environs des nœuds de transports publics, tels que les gares, la densité devrait être plus élevée afin d'assurer une interconnexion optimale entre la mobilité partagée et le réseau de transports publics.

L'expérience acquise, notamment dans le domaine de la micromobilité partagée, montre qu'une densité trop faible d'espaces de stationnement entraîne une baisse de la discipline de stationnement, car sans solutions de stationnement en nombre suffisant, la probabilité que les usagers se conforment aux règles de stationnement diminue. Cela réduit considérablement l'attractivité de l'offre. Les entreprises réagissent inévitablement en adaptant leurs zones de desserte. Les zones à faible densité d'espaces de stationnement et donc à faible demande sont exclues pour des raisons économiques. Il en résulte un affaiblissement de la couverture et une perte de solutions de mobilité précisément dans les quartiers qui pourraient particulièrement profiter d'un élargissement de l'écomobilité. Une densité suffisante d'espaces de stationnement constitue donc une condition essentielle au bon fonctionnement d'un système de mobilité partagée.

Mesures

- Créer au moins 25 espaces de stationnement/km² pour les trottinettes électriques en libre-service, c'est-à-dire tous les 200 m et à une minute de marche.
- En ce qui concerne la taille de la flotte, il convient de prévoir environ trois places de stationnement par véhicule de micromobilité.
- Intégration des parkings à vélos existants à l'infrastructure des aires de stationnement de micromobilité partagée.

5

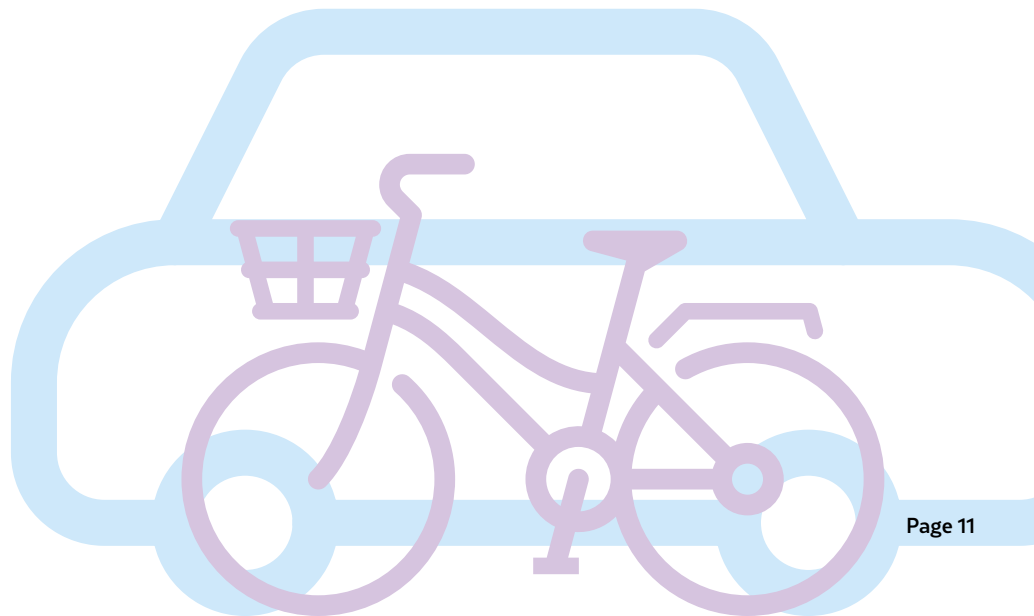
Conversion de places de stationnement existantes en places de stationnement réservées à la mobilité partagée (infrastructure de recharge incluse) à des emplacements stratégiques et à des conditions attrayantes.

Explication

Pour que la mobilité partagée puisse déployer tout son potentiel, des espaces de stationnement – idéalement avec une infrastructure de recharge – devraient être mis à disposition à des nœuds de transports publics à des conditions attrayantes. Beaucoup de villes disposent de nombreuses places de parking très bien situées. La transformation de ces espaces peut donner naissance à des hubs de mobilité, tout en permettant d'étendre et d'optimiser de manière ciblée le réseau de sites dédiés à la mobilité partagée. Une offre bien visible et aisément accessible renforce l'attrait d'un changement de comportement, en le facilitant. Cela réduit également le trafic lié à la recherche d'un stationnement.

Mesures

- Mise à disposition d'aires de stationnement avec infrastructures de recharge à des nœuds de transports publics.
- Mise à disposition de places de stationnement à des conditions attrayantes.



6

Définir la taille de la flotte de manière optimale afin de garantir une exploitation efficace et économiquement viable.

Explication

Une taille de flotte optimale est essentielle pour garantir une disponibilité à grande échelle de véhicules de partage, tant dans le centre-ville que dans les quartiers périphériques. Une limitation restrictive des flottes conduit directement à une concentration de l'offre sur les zones à forte demande. Pour préserver la rentabilité, les exploitants sont alors contraints de se concentrer sur les quartiers qui génèrent le plus de chiffre d'affaires. En conséquence, les offres de partage disparaissent des quartiers périphériques et des quartiers moins demandés. L'accès à la mobilité durable en devient alors inégalement réparti.

Dans le même temps, les exploitants augmentent souvent leurs tarifs pour compenser la baisse de chiffre d'affaires due à la réduction de la flotte. Il en résulte un processus auto-amplifié de raréfaction, d'augmentation des coûts et de diminution de l'utilisation. La taille de la flotte d'une ville devrait donc toujours être déterminée sur la base de données probantes et en fonction de la demande. Dans ce contexte, les modèles dynamiques, qui permettent une adaptation continue de la taille de la flotte, se sont révélés particulièrement adaptés. Par rapport aux valeurs limites rigides de flottes, ils permettent une adaptation flexible et peuvent mieux refléter la dynamique du marché, l'introduction de nouveaux produits et technologies ainsi que l'évolution des besoins de mobilité de la population urbaine.

Mesures

- Définir la taille de la flotte en concertation avec les prestataires afin de garantir à la fois la commodité d'utilisation et la viabilité économique.
- Les tailles des flottes sont dynamiques, elles ne devraient pas être définies à long terme indépendamment du contexte.

7 Définir des tailles de flottes différenciées pour différents moyens de transport.

Explication

Si les villes décident d'un plafond de flotte spécifique à une offre ou à un prestataire, différents moyens de transport devraient recevoir leurs propres plafonds (autopartage, vélos, trottinettes électriques, vélos-cargos en libre-service, etc.). Par exemple, un plafond de flotte commun pour les trottinettes et les vélos électriques entraînerait des faux incitatifs considérables. Étant donné que les trottinettes électriques sont nettement moins chères à l'achat, à l'exploitation et à la maintenance, avec un plafond commun, les entreprises composeraient une grande partie de leur flotte avec des trottinettes électriques. Cela affaiblirait la diversité de l'offre et limiterait inutilement les possibilités d'utilisation pour de nombreux trajets quotidiens. En effet, les vélos de location atteignent des groupes cibles différents, complètent idéalement l'offre d'outils de mobilité respectueux de l'environnement, disposent d'une plus grande autonomie et sont particulièrement adaptés aux trajets quotidiens avec des bagages. Il est donc essentiel d'étudier et de réglementer séparément tous les types de véhicules afin de garantir la diversité de l'offre et la prise en compte des besoins des usagers.

Mesures

- Définir des tailles de flottes différenciées pour différents moyens de transport.
- Procédure d'autorisation harmonisée pour la mobilité partagée.

8

Fixer des taxes équitables.

Explication

Des taxes excessives affaiblissent structurellement l'offre de micromobilité urbaine. Les entreprises sont alors contraintes de limiter leurs investissements à leur activité principale. Les mesures tournées vers l'avenir telles que l'électrification des flottes logistiques, le développement de nouvelles générations de véhicules ou la création d'emplois qualifiés sont réduites et délocalisées vers des villes et des marchés dont la réglementation est propice à l'innovation.

Mesures

- Il convient de renoncer autant que possible aux taxes pour les offres de micromobilité (par exemple par véhicule) ou de les maintenir à un niveau aussi bas que possible.
- Les taxes pour les attributions d'emplacements pour les offres de micromobilité devraient être aussi faibles que possible.



9 Définir et mettre en œuvre des procédures efficaces, transparentes et non discriminatoires.

Explication

Que les villes utilisent des procédures en licence ouverte ou des procédures d'attribution pour limiter les autorisations, une approche transparente, équitable et non discriminatoire est essentielle. Les procédures d'attribution utilisées pour limiter les autorisations devraient être conçues de manière à ce que l'attribution soit fondée sur des critères clairs et objectifs. Seuls des facteurs essentiels pour les usagers comme pour les non-utilisateurs, tels que la qualité des véhicules, la sécurité routière, les performances opérationnelles, la durabilité et un prix abordable devraient être pris en considération.

Mesures

- Définition de critères objectifs et compréhensibles, tels que la qualité des véhicules, la sécurité, la durabilité, etc.
- Dans le cadre d'un appel d'offres, aucune offre de prix ne devrait être demandée à des prestataires potentiels.

Dans ce contexte, il est extrêmement préoccupant de constater qu'en Suisse de plus en plus de procédures d'attribution opaques sont mises en place, dans lesquelles des enchères servent à attribuer des points. L'expérience à l'international montre clairement que les faveurs financières lorsqu'elles ont une incidence directe sur l'attribution de points, sont souvent utilisés pour pallier les faiblesses opérationnelles dans les catégories relatives à la sécurité ou à la qualité. En raison de leur manque de transparence, de telles procédures favorisent également des engagements financiers excessifs, ce qui peut entraîner une hausse des prix pour les usagers et aggraver ainsi les déséquilibres sociaux dans l'utilisation des offres de mobilité partagée. En outre, en raison de leur manque de transparence et de sécurité juridique, les procédures d'attribution qui reposent sur des enchères accroissent le risque de plaintes et de litiges, ce qui entraîne des retards et des incertitudes en matière de planification pour les villes et les exploitants.

10 Cofinancements ou financements initiaux des offres de mobilité partagée présentant un avantage écologique élevé, mais une rentabilité insuffisante.

Explication

Dans le cadre de partenariats public-privé, les pouvoirs publics cofinancent de plus en plus de modèles commerciaux qui génèrent une plus-value sociale et/ou écologique substantielle, mais dont l'exploitation ne permet pas de couvrir les coûts. Dans les zones périphériques et rurales en particulier, les communes peuvent rendre ces zones attractives pour les prestataires grâce à des garanties de déficit. Cela permet d'étendre le réseau de mobilité partagée et de proposer une offre adaptée aux usagers en complément des transports publics.

Mesures

- Garanties de déficit par les communes des zones périphériques et rurales.
- Proposer des financements initiaux ou des cofinancements limités dans le temps pour les offres dans des zones où la rentabilité est insuffisante.



11

Créer des hubs de mobilité ou des installations multimodales de mobilité partagée (et d'électromobilité) dans les parkings, les gares, les nœuds de transports publics, etc.

Explication

Les hubs de mobilité et les installations multimodales regroupent les offres de mobilité partagée, améliorent leur visibilité dans l'espace public et constituent l'interface entre le trafic individuel motorisé (TIM) et les transports publics. Pour les communes rurales et intermédiaires, la commune et ses espaces publics font eux-mêmes office de hubs de mobilité (mairie, place du village, gare).

Dans les espaces urbains (et intermédiaires), les nœuds de transports publics tels que les gares, les arrêts de tram et de bus, les lieux très fréquentés, etc. devraient servir d'interface entre la mobilité partagée, le TIM et les transports publics. Tandis qu'au centre-ville, les hubs de mobilité permettent de se déplacer à l'intérieur de la ville avec des offres de mobilité partagée en complément des transports publics, les hubs de mobilité en périphérie facilitent le passage du TIM aux transports publics pour atteindre le centre-ville.

Mesures

- Identifier les besoins et le potentiel des zones et aux nœuds de transports publics très fréquentés.
- Adapter ou transformer les espaces de stationnement existants en hubs de mobilité pour la mobilité partagée.
- Compléter les nœuds de transports publics avec une offre de mobilité partagée.

12

Accorder des dérogations spéciales dans le cadre de restrictions d'accès et proposer une tarification de stationnement attrayante au centre-ville pour encourager le recours à la mobilité partagée.

Explication

Les véhicules «partagés» et le covoiturage bénéficient de conditions spéciales pour l'utilisation d'infrastructures de stationnement et de circulation. Dans les quartiers sans voitures ou à circulation réduite et les centres-villes (par exemple, les zones de rencontre), les véhicules de mobilité partagée peuvent obtenir une dérogation spéciale pour l'accès ou le stationnement de courte durée afin de faciliter les courses hebdomadaires. Cela permet non seulement de promouvoir une mobilité partagée respectueuse du climat, mais aussi de lutter contre la désertification des centres-villes.

En outre, les usagers devraient bénéficier de frais de stationnement réduits sur les parkings ou espaces de stationnement publics en cas de recours à la mobilité partagée, notamment des trottinettes et des voitures.

Mesures

- Levée des restrictions d'accès pour la micromobilité partagée.
- Dérogation exceptionnelle pour les véhicules de mobilité partagée pour le stationnement de courte durée (par exemple un maximum fixé à 15 minutes dans les zones de rencontre).
- Frais de stationnement réduits pour la mobilité partagée.

13

Assurer une collaboration intercommunale lors des appels d'offres de mobilité partagée.

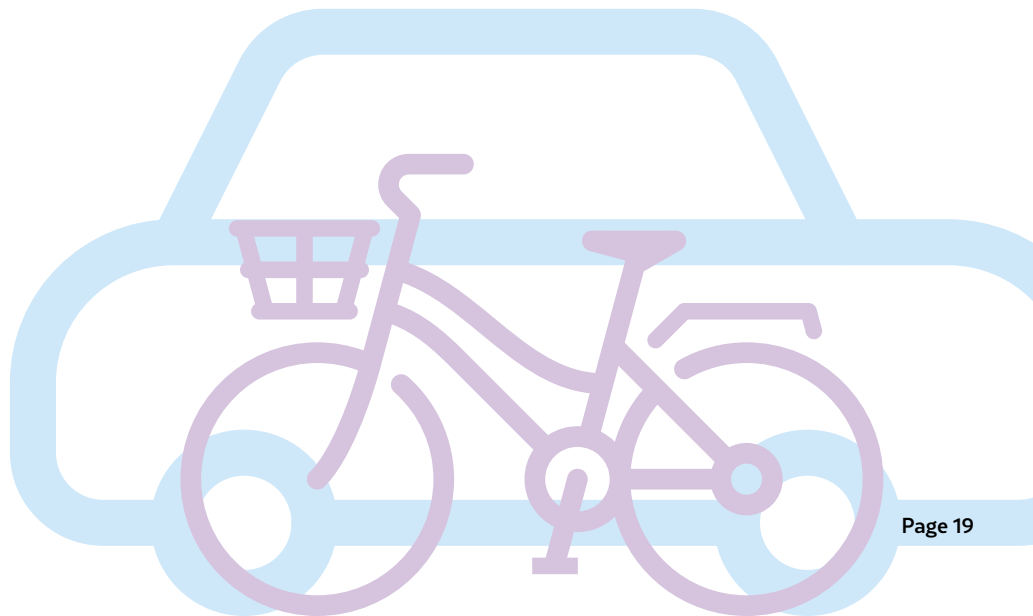
Explication

La collaboration régionale permet la scalabilité de la mobilité partagée, ce qui s'avère avantageux pour les petites communes, via un appel d'offres commun pour des offres de mobilité partagée. Cela accroît l'attrait pour les exploitants grâce à des bassins de desserte plus vastes et des règles uniformes.

Une collaboration intercommunale permet de créer un réseau cohérent dans la mesure où les usagers peuvent louer l'offre dans la commune A et la déposer dans la commune B selon les mêmes règles et au même prix. Il en résulte une solution intercommunale axée sur les usagers. En outre, cela allège la charge administrative pour les communes et permet de regrouper à la fois les coûts et le savoir-faire.

Mesures

- Dans le cadre des projets de mobilité partagée, les communes devraient également impliquer les communes avoisinantes et exploiter les synergies.
- Examiner la possibilité d'une collaboration intercommunale avant de lancer un appel d'offres.



14

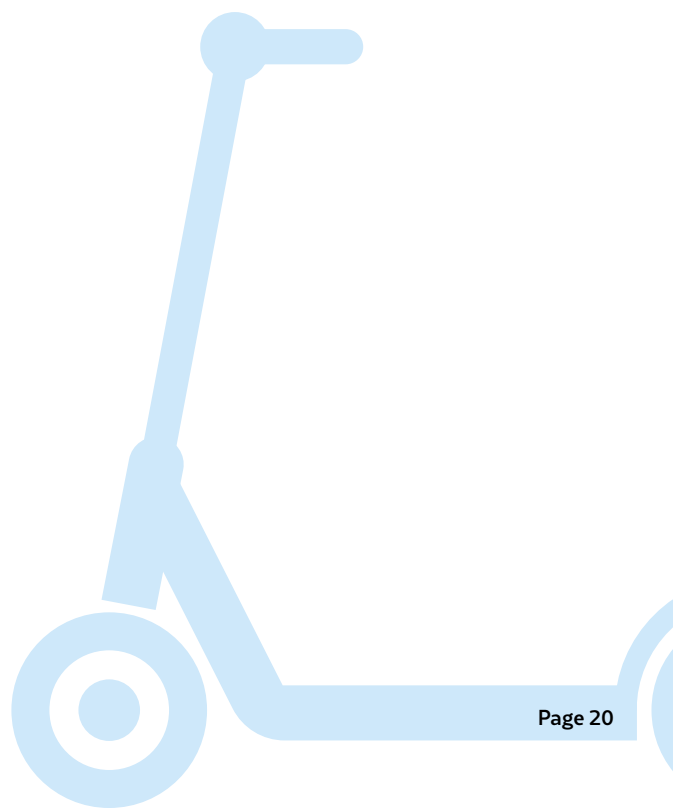
Promouvoir l'intégration structurelle des offres de ride-pooling à la demande dans les transports publics.

Explication

Le ride-pooling à la demande permet une offre de transports publics pratique dans les zones où les liaisons de transports publics sont rares et où leurs horaires sont limités. Dans les zones rurales ou pour les liaisons ville-campagne (notamment le soir et la nuit), le ride-pooling évite les transports publics vides qui suivent des horaires fixes et permet une offre flexible, adaptée aux besoins des usagers. Les trajets peuvent être commandés par le biais d'une application ou, si nécessaire, par téléphone.

Mesures

- Etudier une offre de ride-pooling à la demande si les liaisons de transports publics sont peu utilisées.
- En cas de liaisons de transports publics manquantes, mais nécessaires ou prévues, étudier une offre de ride-pooling à la demande.



15

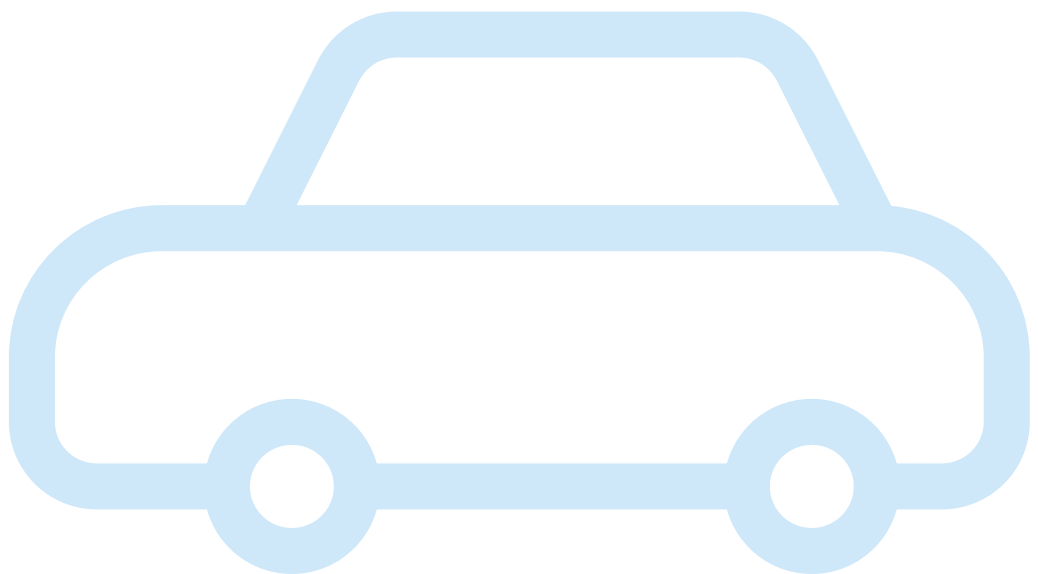
Création de conditions-cadres optimales, suppression des obstacles aux offres de mobilité partagée et soutien aux projets pilotes et aux « living lab ».

Explication

L'acquisition de connaissances grâce aux tests et aux projets pilotes constitue une base importante pour le développement du jeune et dynamique marché de la mobilité partagée. Le soutien sur le principe, ainsi que le soutien financier de la part des communes et un cadre juridique flexible pour des dérogations limitées dans le temps pour les nouveaux concepts de véhicules, la signalisation et l'utilisation de l'espace public s'avèrent propices à cet égard.

Mesures

- Trouver des solutions pratiques, judicieuses et finançables pour la commune en échangeant avec les prestataires.
- Permettre et promouvoir des projets pilotes limités dans le temps.



16

Prévoir des hubs de mobilité en périphérie des villes et remplacer sur des espaces de stationnement plus vastes pour le trafic individuel motorisé (TIM) par des hubs de mobilité partagée.

Explication

Les villes suisses suppriment de plus en plus les espaces de stationnement pour voitures au centre-ville sans les remplacer. Toutefois, pour que les villes répondent aux besoins de mobilité et aux habitudes de leurs résidentes et résidents tout en restant attrayantes, une offre de mobilité peu onéreuse, respectueuse de l'environnement et pratique pour l'utilisateur s'avère indispensable. Les espaces de stationnement existants dans les centres-villes devraient ainsi être transformés en hubs de mobilité dédiés à la mobilité partagée.

En outre, la tendance à la réduction des espaces de stationnement au centre-ville devrait s'accompagner en parallèle de la planification de hubs de mobilité en périphérie. Cela permet de réduire le nombre de voitures en ville tout en facilitant le passage à la mobilité partagée. Des projets réalisés dans des villes comme Pontevedra en Espagne montrent que la population est prête à laisser leurs voitures en périphérie lorsqu'elle dispose d'infrastructures abordables et pratiques, sans entraves à la mobilité.

Mesures

- Prévoir de grands espaces de stationnement pour les voitures en périphérie de la ville plutôt qu'au centre-ville.
- Planifier des hubs de mobilité afin de prévoir le passage à la micromobilité partagée.
- Prévoir des tarifs attrayants (par exemple tarif combiné pour les frais de stationnement et l'utilisation d'une offre de micromobilité).

17

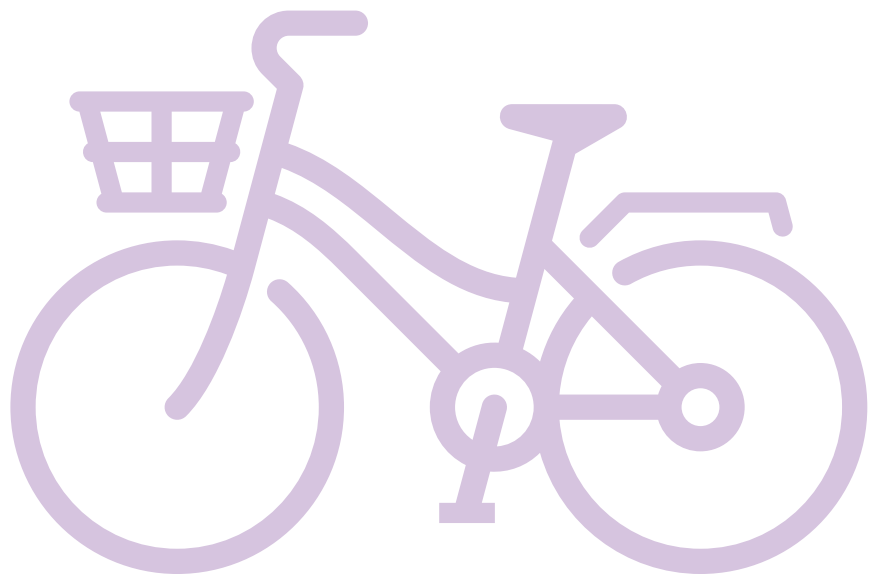
Mettre des places de stationnement publiques et privées à disposition sur des plateformes de partage.

Explication

Les communes devraient louer les places de stationnement publiques sur des plateformes de partage afin que les usagers connaissent à l'avance le nombre de places de stationnement disponibles et puissent les réserver. En outre, il existe un grand potentiel d'optimisation de l'utilisation des places de stationnement privées. Les propriétaires de places de stationnement privées devraient être autorisés à les louer sur des plateformes de partage. Pour ce faire, il s'agit de créer les conditions légales pour le partage de places de stationnement privées ou de supprimer les obstacles juridiques.

Mesures

- Louer les places de stationnement publiques sur des plateformes de partage.
- Créer les conditions légales pour la location des places de stationnement privées sur des plateformes de partage.



18

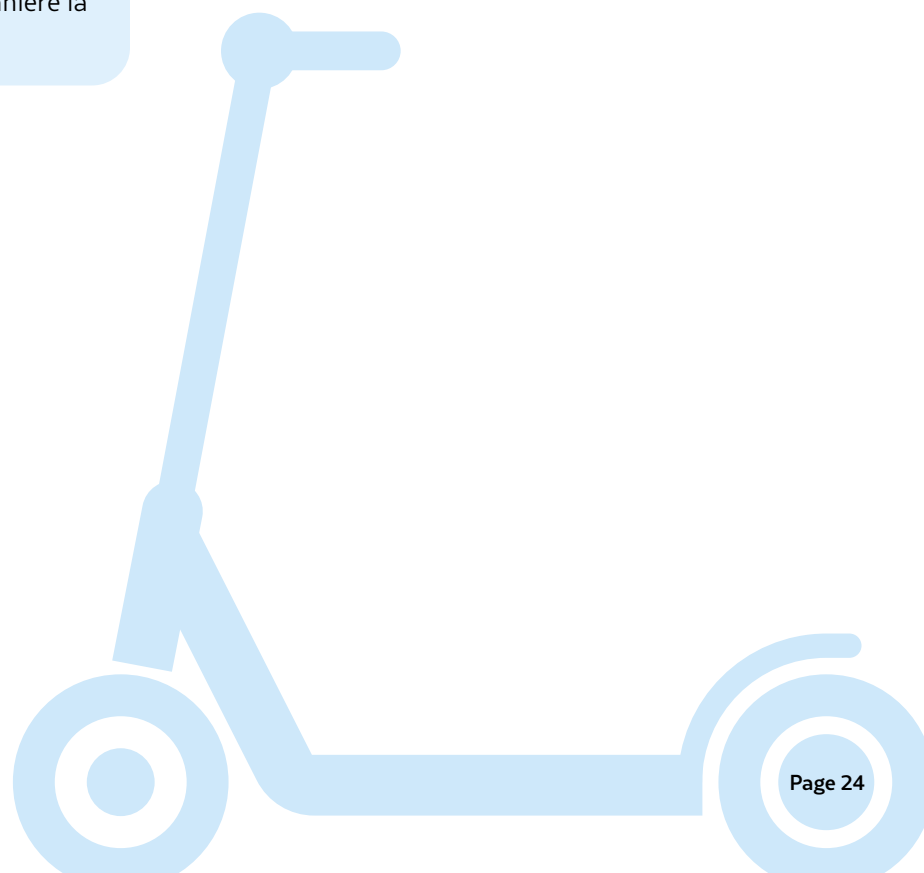
Sensibiliser aux avantages écologiques et économiques individuels de la mobilité partagée.

Explication

L'utilisation de la mobilité partagée offre des avantages économiques considérables au niveau individuel et contribue de manière significative à la transition climatique et des transports. Toutefois, ces avantages ne sont souvent perçus que de manière partielle ou déformée. À l'avenir, les usagers existants et potentiels des offres de mobilité partagée se verront de plus en plus présenter les réductions d'émissions de CO₂ et une comparaison des coûts par rapport au TIM et à d'autres alternatives. Les concepts de «gamification» peuvent inciter à se déplacer de la manière la plus écologique possible.

Mesures

- Campagnes de sensibilisation aux avantages économiques et écologiques de la mobilité partagée auprès de la population.
- Créer des incitations à se déplacer écologiquement avec des concepts de «gamification».



19

Encourager les coopérations pour la collecte et l'utilisation de données de mobilité partagée entre les prestataires et les villes.

Explication

Les prestataires de mobilité partagée et les communes coopèrent pour la collecte, l'analyse et l'utilisation des données de mobilité afin d'exploiter pleinement leur potentiel pour la planification des transports, la gestion de l'espace public et la rentabilité des modèles commerciaux (business models). Pour les villes, ces coopérations créent de la transparence en ce qui concerne l'impact des offres et le respect de règles du jeu définies, tout en créant des bases et des connaissances essentielles pour une prise en compte appropriée de la mobilité partagée dans la gestion stratégique des transports. Les données peuvent également intéresser les autorités régionales et nationales chargées de la planification.

Mesures

- Les prestataires et les communes s'engagent à coopérer.
- Les communes tiennent compte de la mobilité partagée dans leur planification liée aux transports et aux infrastructures.
- La mobilité partagée est recensée de manière différenciée dans les statistiques du transport et les prestataires mettent les données de mobilité à la disposition de la commune.

20

Utilisation efficace des places de stationnement et des parkings couverts publics : les places de stationnement sont proposées sur des plateformes de partage.

Explication

L'un des grands avantages de la mobilité partagée est qu'elle peut être adaptée aux besoins individuels, qui varient en fonction du jour et de l'heure. En plus de cette grande flexibilité, dans un monde interconnecté, elle peut également être planifiée via une application. Cela ne vaut pas seulement pour les véhicules, mais aussi pour les infrastructures. Le partage de places de stationnement permet de planifier un trajet en voiture à l'avance, non seulement pour le trajet grâce au GPS, mais aussi jusqu'à la place de stationnement qui peut être réservée à l'avance. Cela évite le trafic lié à la recherche, qui entraîne une augmentation considérable de la circulation et des embouteillages, en particulier à l'intérieur des villes. Cela permet également d'influencer les flux de circulation dans la mesure où les automobilistes savent à l'avance à quel endroit elles ou ils pourront garer leur voiture et planifient la suite de leur trajet avec la mobilité partagée ou les transports publics.

Mesures

- Les communes concluent des partenariats avec des plateformes de partage afin de garantir une utilisation efficace et transparente de leurs places de stationnement.
- Les vignettes de stationnement (macarons) dans l'espace public ne sont délivrées qu'après justification d'une absence de place de stationnement privée