



Appel d'offres MOMODU 2.0

Modèles de mobilité durable dans les communes et les régions



Objectifs et exigences

Critères d'évaluation

Formulaire de demande

06. mai 2024

SuisseEnergie pour les communes
Programme de mobilité

Office fédéral de l'énergie (OFEN)
Section Mobilité
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

Contact:
Martina Zoller
martina.zoller@bfe.admin.ch

Version du document mai 2024
Tous droits réservés Office fédéral de l'énergie OFEN

Local-energy.swiss

Sommaire

1	L'essentiel en bref	3
---	---------------------	---

2	Situation initiale	3
2.1	Le rôle des communes	3
2.2	Programme & objectifs	4
2.3	Priorités thématiques	5
2.4	Quelle est la valeur ajoutée pour les communes et les régions participantes?	7

3	Critères d'appel d'offres et autres exigences	8
3.1	Qui peut se porter candidat et déposer une demande?	8
3.2	Exigences pour les demandes	8
3.3	Analyse de l'exécution et de l'impact de MOMODU 2.0	9
3.4	Déroulement et prise en charge des coûts	11
3.5	Qu'est-ce qui n'est pas soutenu ni financé?	12
3.6	Critères d'évaluation des demandes	12
3.7	Procédure de l'appel d'offres et de la sélection	13
3.8	Exigences formelles pour les demandes	15

4	Formulaire de demande et annexes	16
4.1	Formulaire de demande MOMODU 2.0	16
4.2	Annexe 1: Exigences relatives au concept général	16
4.3	Annexe 2: Exigences relatives au concept de procédure	17

5	Annexes	18
5.1	Annexe 1: Exemples tirés de MOMODU 1.0	18
5.2	Annexe 2: Facteurs de réussite de MOMODU 1.0	19
5.3	Annexe 3: Fiches descriptives des modules	21

1 L'essentiel en bref

- «Communes MOMODU» (Modèles de mobilité durable dans les communes) est un programme de SuisseEnergie. Il soutient les communes et les régions dans le développement de mesures innovantes pour une mobilité efficace en termes énergétiques et respectueuse de l'environnement.
- Le programme MOMODU, mené pour la première fois en 2019, entre dans sa deuxième phase. Suite à un bilan positif, des communes et des régions sont à nouveau recherchées pour développer et expérimenter des approches de mobilité durable sur plusieurs années.
- Le présent appel d'offres s'adresse aux communes de moins de 50 000 habitants. Plusieurs communes peuvent également soumettre un projet en commun (50 000 habitants au maximum).
- Les communes et régions sélectionnées bénéficient de conseils et d'un soutien financier de SuisseEnergie (jusqu'à 6 ans maximum, 550 000 CHF¹ maximum par commune / région). Il est prévu de soutenir cinq communes ou régions² durant la phase d'initialisation et trois communes ou régions durant la phase de mise en œuvre.
- Une procédure en deux étapes est prévue pour le soutien: lors de la phase d'initialisation (environ un an), les communes et régions sélectionnées développent et initient leur projet MOMODU 2.0, qui est ensuite réalisé au cours d'une phase de mise en œuvre d'une durée maximale de cinq ans.

2 Situation initiale

2.1 Le rôle des communes

Les communes jouent un rôle central dans la promotion d'une mobilité efficace en termes énergétiques et respectueuse de l'environnement. Outre l'exécution de tâches souveraines (p. ex. dans le domaine de la construction et de la planification), les communes disposent d'une marge de manœuvre élevée dans la mise en œuvre de «mesures volontaires», par exemple en faveur du trafic piéton et cycliste. Par leur proximité avec la population et les institutions locales, elles peuvent notamment avoir un important rôle de sensibilisation et montrer l'exemple.

Même si la volonté politique est présente, de nombreuses communes et régions manquent toutefois souvent de ressources financières et humaines pour **développer et tester des mesures et des processus en faveur d'une mobilité durable sur**

¹ Le financement est réparti en deux phases: 50 000 CHF maximum pour la phase d'initialisation, 500 000 CHF maximum pour la phase de mise en œuvre

² Les fusions de communes peuvent également soumettre un projet en commun. Si plusieurs communes soumettent une demande en commun, le montant maximal de subvention s'applique à l'ensemble du projet MOMODU commun (et non par commune).

une longue durée. SuisseEnergie offre donc des conseils et un soutien financier aux communes et aux régions dans la mise en œuvre de projets de mobilité pluriannuels exemplaires.

Dans le cadre du programme MOMODU 1.0³ en cours, cinq projets ont été soutenus lors de la phase d'initialisation dans les communes de Wil, d'Aarau, de Bülach / Dietikon / Meilen, de Martigny et de Riviera. Les projets de Wil et d'Aarau sont actuellement soutenus dans le cadre de la phase de mise en œuvre. L'appel d'offres de l'époque était ouvert sur le plan thématique, le thème de la mobilité partagée étant au centre de l'attention.

En raison du bilan positif tiré de l'évaluation intermédiaire (2023)⁴ de MOMODU 1.0, SuisseEnergie a décidé de lancer un deuxième appel d'offres pour le programme de soutien MOMODU.

2.2 Programme & objectifs

Avec le soutien de MOMODU 2.0 dans les communes et les régions, SuisseEnergie poursuit les objectifs suivants:

- Les communes et les régions sont soutenues de manière ciblée pendant plusieurs années pour développer et tester des **approches de mobilité durable**.
- **Expérimentation au sens d'une «expérience de terrain»:** la mise en œuvre et l'expérimentation de mesures, l'établissement de processus ainsi que les formes de communication et de participation, sont importants. Le programme laisse volontairement de l'espace aux idées qui ne sont pas encore mûres ou dont la conception n'est pas encore terminée.
- Le programme MOMODU 2.0 suit une **approche globale visant à renforcer les thèmes de la mobilité** dans les communes: l'objectif est de mettre en œuvre des projets et de lancer les processus nécessaires à l'ancrage de la mobilité durable dans la politique et la structure administrative.
- **Penser le rôle de la mobilité au sens large:** dans le cadre du programme, il est également envisageable de soutenir des modules moins orientés sur les produits, mais davantage sur les groupes cibles et les quartiers, comme c'est le cas dans le module «Lieux de 15 minutes».
- Les communes et régions MOMODU 2.0 doivent jouer un rôle de pionnier par rapport à d'autres communes et régions. La **transférabilité des mesures**, des processus développés ainsi que des formes de communication et de participation à d'autres communes et régions est importante et doit être aussi large que possible.

Important:

L'objectif du programme MOMODU n'est pas de mettre en œuvre et de soutenir des mesures *individuelles*. MOMODU 2.0 doit créer une «nouvelle dynamique», un **processus menant à une mobilité durable dans la commune**. Les parties prenantes doivent être sensibilisées aux mesures mises en œuvre par le biais

³ Lien: [MOMODU - Modèles de mobilité durable \(local-energy.swiss\)](https://www.local-energy.swiss)

⁴ Lien: [11496-B_Zwischenevaluation_MONAMO_2023_09_19_Interface\(13\).pdf](#)

d'une **communication** adaptée aux groupes cibles et de canaux de communication appropriés. Grâce à la **participation**, les groupes cibles sont impliqués activement dans les processus de décision et de développement du projet MOMODU.

2.3 Priorités thématiques

L'appel d'offres MOMODU 2.0 comporte des modules avec des propositions concrètes de projets et de procédures qui doivent servir d'inspiration et d'aide aux communes et aux régions pour leurs projets. Trois modules obligatoires (modules A-C) et cinq modules thématiques (modules 1-5) ont été définis pour l'appel d'offres. Dans leur projet, les communes et les régions doivent traiter tous les modules obligatoires et peuvent choisir les modules thématiques dans lesquels elles souhaitent travailler de manière plus approfondie dans le cadre de MOMODU 2.0. Les projets soumis doivent comporter au moins deux priorités thématiques. Il est également possible d'y inclure d'autres thèmes pertinents pour la mobilité. Les projets soumis portant sur les modules thématiques proposés seront toutefois traités en priorité en fonction de leur actualité. Vous trouverez des informations complémentaires sur les modules dans les chapitres 3 et 0.

Modules obligatoires				
Processus		Communication		Participation
Module thématique				
Mobilité active et légère	Mobilité partagée et hubs de mobilité	Lieux de 15 minutes	Logistique urbaine et trafic commercial	Mobilité électrique

Tableau 1: Modules obligatoires et modules thématiques dans MOMODU 2.0

Modules obligatoires

Module A: processus (obligatoire)

MOMODU 2.0 ne poursuit pas l'objectif de soutenir des mesures individuelles, mais d'initier un processus menant à une mobilité plus durable au sein des communes et des régions. Cela permet d'ancrer les processus pour une mobilité durable dans les concepts et stratégies communaux et régionaux, de renforcer les structures institutionnelles et de mettre à disposition des ressources financières et humaines et / ou des réglementations. La mise en œuvre et le développement de mesures et de processus dans le domaine de la mobilité durable sont soutenus par MOMODU 2.0 et garantissent la pérennité d'activités éprouvées et nouvelles dans les communes.

Module B: communication (obligatoire)

La communication est essentielle pour promouvoir les mesures développées et mises en œuvre et pour sensibiliser le groupe cible. Celle-ci peut aller de mesures d'accompagnement individuelles internes et externes à la mise en place d'une campagne de communication à grande échelle. Dans la communication, il est

particulièrement important de donner un cadre positif au projet, c'est-à-dire de communiquer des messages positifs sur le projet, entre autres avec des visions et des principes directeurs auxquels le groupe cible, les parties prenantes politiques et la population peuvent s'identifier. Le choix de personnes et d'institutions comme moyens de communication ou multiplicateurs joue un rôle important dans la diffusion de la mesure.

Module C: participation (obligatoire)

La participation assure l'implication et la collaboration des groupes cibles dans les processus de décision et de développement. La participation des groupes cibles est possible de différentes manières, par exemple lors de l'identification, du développement, de la mise en œuvre et de l'évaluation des mesures. En outre, la participation existe à différents niveaux, comme la coopération et la consultation ou dans le cadre d'ateliers, de manifestations participatives publiques ou de séances d'information⁵. L'implication des groupes cibles permet de prendre en compte très tôt leurs besoins dans les processus de planification, ce qui augmente l'acceptation et l'identification avec le projet et s'avère utile lors de la mise en œuvre.

Module thématique

Module 1: mobilité active et légère

Les déplacements par la force musculaire sont respectueux de l'environnement et bons pour la santé. La mobilité active et légère comprend en premier lieu le trafic piéton et cycliste. Toutefois, le module couvre également les formes de mobilité qui ne reposent que partiellement sur la force musculaire. Des formes de micro-mobilité comme les vélos ou les trottinettes électriques en font partie. Celles-ci peuvent faciliter la mobilité individuelle et la rendre plus respectueuse de l'environnement, mais aussi faire partie d'une mobilité multimodale. De même, l'amélioration de la culture du vélo, de la sécurité routière ou de la piétonisation d'un lieu entrent dans cette catégorie.

Module 2: mobilité partagée et hubs de mobilité

Utiliser au lieu de posséder, telle est la devise de ce module. La mobilité partagée permet une utilisation plus efficace des moyens de transport, car de nombreux véhicules sont aujourd'hui mal exploités. Dans le cadre de ce module, il est possible de soumettre des projets tels que des flottes propres aux communes, mises à la disposition de la population, jusqu'à la mise en place d'un système de location de vélos⁶. Les moyens de transport partagés peuvent aller des voitures de tourisme à la micro-mobilité, comme les scooters ou les vélos cargos.

Module 3: lieux de 15 minutes

Dans le cadre du programme MOMODU 2.0, le thème de la mobilité peut et doit être pensé au sens large. Il est donc possible d'envisager des projets moins axés sur les produits, mais davantage sur les groupes cibles. Le module 3, les lieux de 15 minutes, met l'accent sur le développement des quartiers. Dans les lieux de 15 minutes, tout

⁵ Voir également: SuisseEnergie pour les communes (2023): Guide de processus participatif pour les villes et les communes, agir pour un futur commun.

⁶ Remarque: dans le cadre de «MOMODU 2.0», aucun coût de construction d'infrastructure ou d'acquisition de véhicules n'est subventionné.

ce qui est nécessaire à la vie quotidienne, notamment les commerces, le lieu de travail, les écoles et les soins médicaux, peut être atteint en un quart d'heure à pied ou à vélo. Ce module peut être interprété de manière large et couvre également l'évitement du trafic. Le cotravail innovant dans le village ou la réaffectation temporaire des espaces routiers en font également partie.

Module 4: logistique urbaine et trafic commercial

La garantie de l'approvisionnement en biens constitue l'épine dorsale de tous les espaces de vie. De nouveaux défis apparaissent avec le développement du commerce en ligne. La mobilité durable doit également prendre en compte la dimension de la logistique. Les concepts de transport, d'approvisionnement et d'élimination doivent améliorer l'efficacité et la compatibilité environnementale. Les offres de micro-hubs, les nouveaux concepts de livraison ou les tests de véhicules logistiques alternatifs peuvent être communiqués dans ce module ou des analyses de besoins peuvent être effectuées à cet effet.

Module 5: mobilité électrique

Les communes et les régions disposent de différentes possibilités pour soutenir et promouvoir la mobilité électrique. Elles peuvent agir dans les quatre champs d'action suivants: planification, rôle de modèle, infrastructure et services ainsi qu'information et conseil⁷. Les possibilités de soutien sont par exemple la planification et la mise en œuvre d'un processus pour la création et le développement d'infrastructures de recharge ou la facilitation de la réalisation pour les entreprises du secteur privé par la mise à disposition d'espaces publics pour l'infrastructure de recharge⁸.

2.4 Quelle est la valeur ajoutée pour les communes et les régions participantes?

Un soutien de SuisseEnergie dans le cadre de MOMODU 2.0 permet à une commune et à une région de rechercher, d'expérimenter, d'initier et de mettre en œuvre des solutions et des processus pour une mobilité communale et régionale durable. La procédure en deux étapes et le soutien pluriannuel permettent d'emprunter de nouvelles voies «en dehors des cadres et processus existants». Elle permet non seulement d'atteindre des objectifs (supérieurs) en matière de politique des transports, mais aussi à la commune et à la région de jouer un rôle de pionnier et de modèle par rapport à d'autres communes et régions en Suisse et, le cas échéant, au-delà des frontières nationales. Le programme MOMODU 2.0 favorise l'échange de connaissances entre les communes participantes afin qu'elles puissent s'inspirer et apprendre les unes des autres.

Une mobilité communale et régionale plus durable a également pour effet d'améliorer la qualité de vie et d'habitation ainsi que la santé des habitants. Le commerce local

⁷ Voir également: SuisseEnergie (2022): La mobilité électrique dans les communes, petit guide avec exemples d'actions concrètes.

⁸ Remarque: dans le cadre de MOMODU 2.0, aucun coût de construction d'infrastructure ou d'acquisition de véhicules n'est subventionné. Le programme [RechargeAuPoint](#) de SuisseEnergie encourage, par le biais d'appels d'offres annuels, le développement d'approches, de méthodes et de concepts pour des projets innovants de «recharge à destination». Ici également, aucun projet d'infrastructure n'est soutenu.

peut également profiter de centres de village attrayants, d'offres de marchandises et d'une diminution des embouteillages sur les routes communales.

3 Critères d'appel d'offres et autres exigences

3.1 Qui peut se porter candidat et déposer une demande?

L'appel d'offres MOMODU 2.0 s'adresse **aux communes et aux régions de Suisse**.

- Les candidatures de communes et de régions de moins de 50 000 habitants sont recherchées. Les demandes déposés par des villes et régions plus grandes ne sont pas prises en compte.
- Lorsque plusieurs communes déposent une demande en commun, l'impulsion doit venir du niveau communal et non d'une unité administrative supérieure. Les communes doivent déjà former un espace fonctionnel ou faire partie d'un tel espace et il doit exister une certaine base de collaboration entre les communes.
- Les communes ayant déjà bénéficié d'un soutien MOMODU sont exclues de cet appel d'offres.
- Les associations avec des bureaux ou d'autres organisations et institutions sont encouragées.

L'objectif est qu'un cercle aussi large que possible de communes en Suisse puisse profiter des processus et des mesures testés et que les expériences faites dans le cadre de MOMODU 2.0 puissent être transmises à d'autres acteurs et communes.

3.2 Exigences pour les demandes

Le projet soumis doit comporter des réflexions sur les modules obligatoires «Processus», «Communication» et «Participation». De plus, les communes et les régions doivent se pencher sur au moins deux modules thématiques dans le cadre de MOMODU 2.0 (thème imposé ou thème choisi de manière autonome).

Des fiches descriptives sur les modules ont été rédigées dans le but d'aider les communes à soumettre leurs projets et pour les inspirer (voir chapitre 0). Les modules thématiques y sont illustrés à chaque fois par deux exemples pratiques et le lien avec les modules obligatoires – à savoir Processus, Communication et Participation – y est décrit dans des boîtes d'information.

Les communes peuvent choisir parmi les modules thématiques ou proposer leurs propres thèmes. Ces derniers ne doivent pas encore être décrits en détail dans le projet soumis. L'accent est plutôt mis sur la description du processus par lequel la commune souhaite aborder les modules choisis.

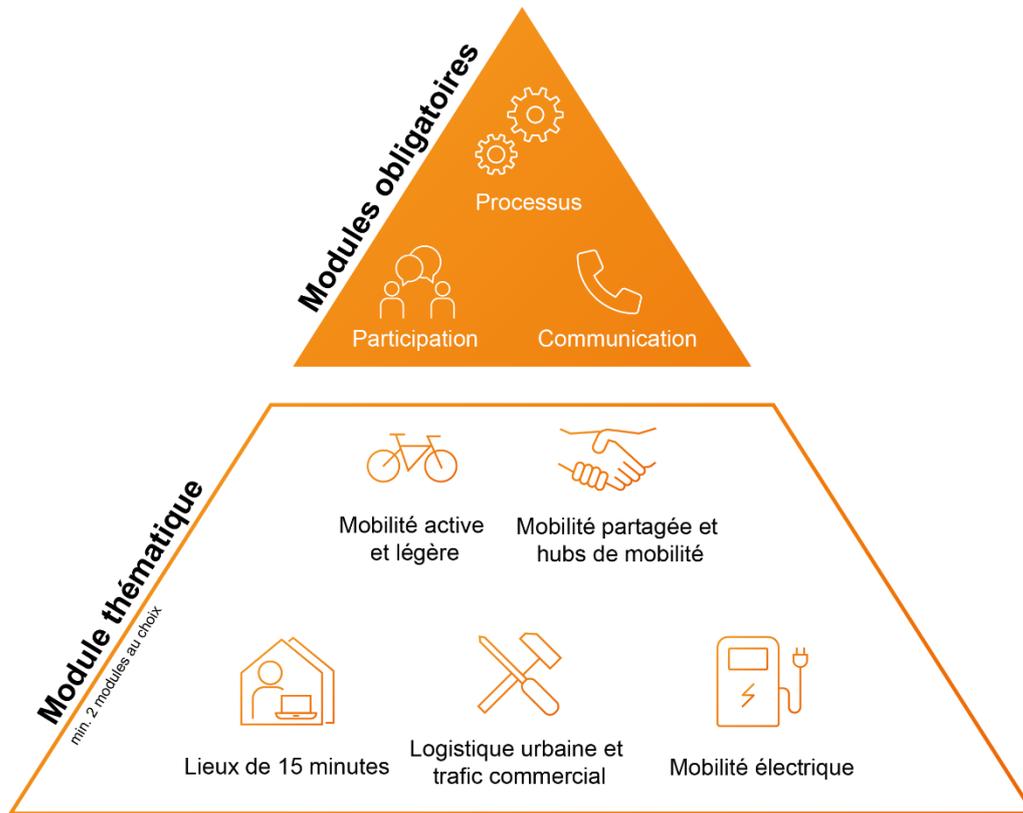


Figure 1: Modules obligatoires et modules thématiques dans MOMODU 2.0

3.3 Analyse de l'exécution et de l'impact de MOMODU 2.0

Pour pouvoir présenter l'avancement et l'impact des projets soumis, il convient d'effectuer d'une part un suivi et un contrôle continu et d'autre part une évaluation finale par les preneurs de projet. Cette évaluation se base sur un modèle d'impact (figure 2) avec les objets d'évaluation «input», «activités», «output», «outcome» et «impact», qui représente la logique d'impact schématique du projet.

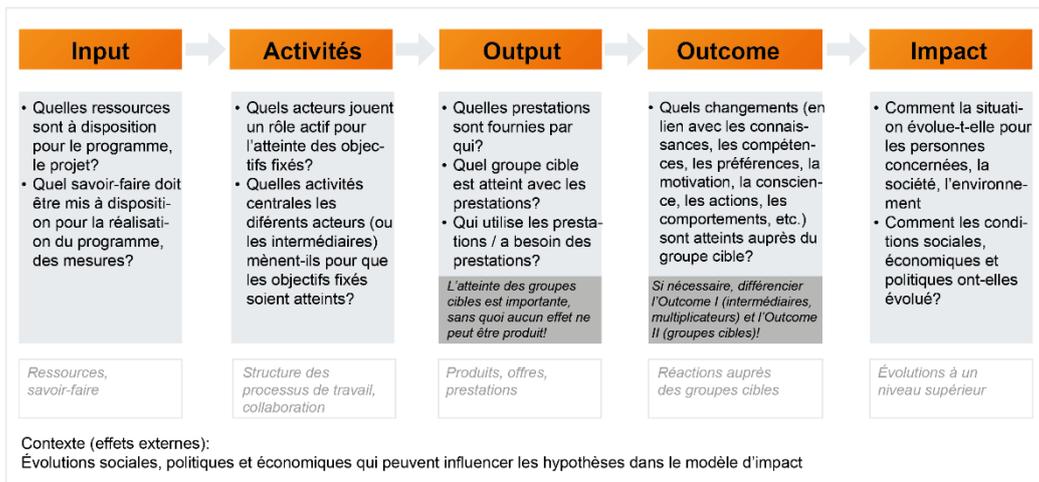


Figure 2: Modèle d'impact en cinq étapes. SuisseEnergie et Interface, juillet 2023.

Un modèle d'impact simple doit être remis lors de la soumission du projet. Ce dernier doit être développé en permanence tout au long de la mise en œuvre du projet et sert de base au suivi, au contrôle et à l'évaluation.

La réalisation d'un suivi et d'un contrôle est nécessaire afin de surveiller l'avancement d'un projet au niveau des outputs et de s'assurer que les mesures prévues sont mises en œuvre. À cet égard, l'état d'avancement de la mise en œuvre des mesures est relevé. L'évaluation analyse quant à elle l'exécution et l'impact des mesures mises en œuvre, y compris les modules obligatoires – Participation, Communication et Processus. Outre le suivi des progrès, l'évaluation comprend l'étude des changements au niveau du groupe cible⁹ (niveau «Outcome») et l'examen des changements d'ordre supérieur¹⁰ (niveau «Impact»). Pour l'analyse d'impact, les communes doivent élaborer un modèle d'impact et procéder à un contrôle des progrès ainsi qu'à une évaluation à la fin du projet. De plus, les objectifs du projet doivent être opérationnalisés et des indicateurs correspondants doivent être dérivés dans le but de surveiller le succès du processus et de mesurer l'impact.

Au niveau du programme, il est prévu que l'OFEN mène une évaluation finale, pour laquelle il aura recours à des contributions des porteurs de projets et des partenaires. Les connaissances acquises dans le cadre du suivi, du contrôle et de l'évaluation servent à l'établissement de rapports au niveau communal et fédéral. Elles aident à identifier les mesures efficaces et à mettre en évidence les potentiels d'optimisation au cours du projet.

L'implication des parties prenantes ainsi que l'acceptation et la conception des projets orientée sur les besoins revêtent une importance particulière pour la participation.

⁹ Nombre et portée des activités, prestations, utilisation par les groupes cibles

¹⁰ Réduction du trafic individuel motorisé (TIM) et autres objectifs des projets MOMODU

3.4 Déroulement et prise en charge des coûts

Le soutien MOMODU est divisée en **deux phases: une phase d'initialisation et une phase de mise en œuvre**. Les petites communes et régions en particulier ont ainsi l'avantage de pouvoir lancer un processus sans avoir à mener de nombreux travaux préliminaires.

Phase d'initialisation

- La phase d'initialisation doit être conçue de manière **itérative**, c'est-à-dire qu'elle ne doit pas se limiter uniquement à un travail de recherche et à l'élaboration d'un concept. Dans la logique expérimentale de MOMODU 2.0, les réflexions conceptuelles doivent être soumises à un test pratique dès la phase d'initialisation et les premières expériences doivent être recueillies avec des exploitations test de mesures individuelles. Les enseignements tirés de la pratique peuvent d'une part être directement intégrés dans les travaux conceptuels, et, d'autre part, l'approche itérative renforce la visibilité du projet et sa légitimité au niveau politique.
- **Durée:** environ 1 an, probablement de mars / avril 2025 à mars / avril 2026
- **Financement:** le soutien subsidiaire de SuisseEnergie dans la phase d'initialisation s'élève au maximum à 50 000 CHF par commune ou région et au maximum à 40 % des coûts imputables (subvention).
- **Nombre de communes et de régions participantes:** probablement cinq

Phase de mise en œuvre

SuisseEnergie prévoit un soutien financier pluriannuel des communes et des régions dans le cadre de MOMODU 2.0. Pendant la phase de mise en œuvre, un suivi, un contrôle et une évaluation du projet doivent impérativement être effectués.

- **Durée:** environ 5 ans, probablement à partir de juin 2026
- **Financement:** le montant maximal de subvention pour cette phase s'élève à 500 000 CHF par projet¹¹, au maximum 40 % des coûts imputables sur une durée maximale de cinq ans.
- **Nombre de communes et de régions participantes:** probablement trois
- **Soutien spécialisé:** si la commune ou la région a besoin d'un soutien spécialisé externe pour la mise en œuvre de son projet MOMODU 2.0, les dépenses correspondantes doivent être intégrées dans les coûts du projet. Il n'y a **pas de soutien financier supplémentaire** fourni par SuisseEnergie pour un conseil spécialisé.
- **Suivi, rapport et évaluation:** les coûts du suivi, du contrôle et de l'évaluation du projet «MOMODU» doivent être intégrés dans la phase de mise en œuvre. Il n'y a pas de financement supplémentaire fourni par SuisseEnergie à ce niveau.

¹¹ Si plusieurs communes soumettent une demande commune, la montant maximal de subvention s'applique à l'ensemble du projet «MOMODU 2.0» commun (et non par commune).

- **Documentation du projet et communication:** il n'y a pas de financement séparé et supplémentaire fourni par SuisseEnergie pour la documentation régulière du projet et la communication (vers l'extérieur).

3.5 Qu'est-ce qui n'est pas soutenu ni financé?

- MOMODU 2.0 ne fournit pas de soutien financier pour la construction d'infrastructures (p. ex. infrastructure de recharge) ou l'acquisition de véhicules.
- Les projets déjà soutenus par d'autres programmes fédéraux, tels que les projets-modèles de l'ARE, la promotion de projets des Cités de l'énergie, les projets d'agglomération, etc. ne bénéficient pas d'un soutien supplémentaire dans le cadre de MOMODU 2.0.
- Les projets déjà en cours de réalisation ne sont pas soutenus (afin d'éviter les «effets d'aubaine»).

3.6 Critères d'évaluation des demandes

Les critères suivants sont essentiels pour l'évaluation des demandes et la sélection des communes et des régions. Les éléments suivants doivent être abordés dans le concept général (cf. 4):

- Qualité du projet MOMODU 2.0 soumis:
 - **Transférabilité et potentiel de multiplication:** le potentiel de transférabilité du projet prévu à d'autres communes et régions de Suisse est estimé et évalué.
 - **Accent sur les processus:** l'initiation d'un processus menant à une mobilité durable est un élément central de MOMODU 2.0. Les potentiels du processus d'ancrage de la mobilité durable dans les concepts communaux et régionaux sont estimés et évalués. La disponibilité à long terme des ressources financières et humaines ainsi que le renforcement des structures institutionnelles sont également examinés afin de s'assurer que les ressources nécessaires sont disponibles sur une longue période.
 - **Accent sur la communication:** la communication du projet en fonction du groupe cible est un élément essentiel de MOMODU 2.0. Il convient d'accompagner le projet dès le début et de le diffuser à l'échelle régionale grâce à des mesures d'accompagnement communicatives internes et externes appropriées et au choix des canaux de communication.
 - **Accent sur la participation:** la participation des groupes cibles et des représentant d'intérêts de diverses manières est essentielle pour une mise en œuvre rapide et réussie du projet. L'évaluation porte sur l'implication et la participation des groupes cibles à différents niveaux de participation, comme des ateliers et des séances de participation ou d'information.
 - **Priorité thématique:** l'appel d'offres est ouvert sur le plan thématique. Les demandes qui tiennent compte des modules thématiques prédéfinis dans

les projets seront privilégiés. Le traitement d'au moins deux thèmes pertinents pour la mobilité est obligatoire (cf. chap. 3.2).

- **Caractère innovateur:** le projet et ses objectifs doivent être aussi nouveaux et innovants que possible. «Nouveau et innovant» peut se référer à des mesures individuelles, à leur combinaison, à leur «concentration» (dans la commune ou la région), à leurs responsables et / ou à la procédure lors de leur développement et de leur mise en œuvre. MOMODU 2.0 soutient des projets qui peuvent être considérés comme innovants au niveau local¹².
- **Responsables et acteurs clés:** les responsables communaux du projet doivent être largement accompagnés et soutenus par des «acteurs clés» (implication de la politique, du commerce, des associations, etc.).
- **Bases:** il peut être avantageux que le projet planifié par la commune ou la région s'appuie sur des bases (p. ex. programme de législature, plan directeur) ou des processus existants (p. ex. Cité de l'énergie, participation de la population).

3.7 Procédure de l'appel d'offres et de la sélection

Dans le cadre du présent **appel d'offres**, les communes et régions intéressées sont appelées à soumettre deux concepts succincts (6 à 10 pages). Les exigences détaillées sont décrites dans le chapitre 0 et le chapitre 3.8. Les communes et les régions ont six mois pour déposer une demande, comprenant:

- Un **CONCEPT GÉNÉRAL**, qui décrit dans les grandes lignes **l'ensemble** du projet MOMODU 2.0 planifié
- Un **CONCEPT DE PROCÉDURE** pour la **première année** du projet MOMODU 2.0 (= phase d'initialisation)

Pendant la phase d'initiation, des webinaires seront organisés par SuisseEnergie pour informer et présenter le programme MOMODU 2.0 et les modules thématiques. Ces webinaires ont pour but de soutenir les communes et régions et leur permettre de poser des questions. Ils seront enregistrés et publiés ultérieurement sur le site Internet de SuisseEnergie.

Après la date limite de soumission des projets, les documents exigés seront évalués par des représentants de SuisseEnergie ou par un groupe d'accompagnement composé d'expertes et d'experts. Sur cette base, il est prévu que cinq communes et régions soient sélectionnées et invitées à initier leur projet MOMODU 2.0 et à élaborer la suite de la procédure en détail.

Durant la première phase (= phase d'initialisation), les communes et régions sélectionnées seront soutenues financièrement par SuisseEnergie. À la fin de la phase d'initialisation, un concept détaillé du projet MOMODU 2.0 est présenté. Aussi bien la commune ou la région que SuisseEnergie décident ensuite de la mise en œuvre définitive du projet. En cas de décision positive des deux parties, un contrat de subvention est établi et le montant exact de la subvention ainsi que la durée du

¹² Pour ce faire, le caractère innovateur du projet est comparé à des communes semblables.

soutien offert par SuisseEnergie sont fixés. Ensuite seulement, la phase de mise en œuvre proprement dite peut commencer.

Le tableau suivant présente la procédure et le processus de sélection en plusieurs étapes du programme MOMODU 2.0.

Étapes de la procédure MOMODU 2.0

Quoi?	Comment? / Description	Quand?	Qui?
Lancement de l'appel d'offres MOMODU 2.0	Dossier d'appel d'offres disponible sur www.suisseenergie.ch . <i>Communication de l'appel d'offres par le biais de divers canaux et multiplicateurs (p. ex. Cité de l'énergie, association de communes, etc.)</i>	mai 2024	SuisseEnergie / section Mobilité de l'OFEN
Webinaires pour les communes et les régions	Organisation de webinaires pour informer et présenter le programme / les modules ainsi que pour les questions	Webinaire 1 : 25. juin 2024, 9-10 heures ; Webinaire 2 : 10. septembre, 14-15 heures	SuisseEnergie / section Mobilité de l'OFEN Bureau de planification externe
Soumission des demandes	Délai env. ½ année	31 octobre 2024	Communes et régions
Évaluation des demandes Sélection des communes ou des régions pour la phase d'initialisation	Évaluation des demandes par des représentantes et représentants de l'OFEN en concertation avec d'autres spécialistes Établissement d'un accord contractuel pour la phase d'initialisation entre la communes ou la région et SuisseEnergie	Fin 2024 / début 2025	SuisseEnergie / section Mobilité de l'OFEN Groupe d'accompagnement MOMODU 2.0 (comité d'experts)
Phase d'initialisation MOMODU 2.0	Durée env. 1 an Élaboration du concept détaillé avec le soutien financier de SuisseEnergie	probablement mars / avril 2025	Max. 5 communes et régions sélectionnées OFEN Éventuellement d'autres experts
Fin de la phase d'initialisation	Le concept détaillé avec les mesures, la procédure, les responsables, le financement, etc. est élaboré et disponible.	probablement mars / avril 2026	Communes et régions

Décision sur la mise en œuvre	Décision de poursuite / de mise en œuvre par la commune ou la région / les responsables et décision de subvention (durée et montant de la contribution) par SuisseEnergie Établissement d'un accord contractuel pour la phase de mise en œuvre entre la commune ou la région et SuisseEnergie	probablement à partir de mars avril 2026 jusqu'à juin 2026	communes et régions sélectionnées SuisseEnergie / section Mobilité de l'OFEN Groupe d'accompagnement MOMODU 2.0 (comité d'experts)
Lancement de la phase de mise en œuvre	Durée: env. 5 ans	probablement à partir de juin 2026	accompagnement spécialisé pour les communes et régions sélectionnées, y compris suivi, contrôle et évaluation

Tableau 2: Etapes de la procédure MOMODU 2.0

3.8 Exigences formelles pour les demandes

Les demandes doivent être accompagnées des documents suivants:

- Formulaire de demande dûment rempli et signé (cf. chap. 4)
- Annexe 1: CONCEPT GÉNÉRAL du projet MOMODU 2.0 prévu → *Exigences selon chap. 4.1*
- Annexe 2: CONCEPT DE PROCÉDURE pour la première année (= phase d'initialisation) → *Exigences selon chap. 4.2*

Les demandes complètes doivent être envoyées dans les délais impartis, en français, allemand ou italien, **en un seul exemplaire par la poste** ainsi que sous forme électronique par courriel à:

Office fédéral de l'énergie, section Mobilité, Martina Zoller, 3003 Berne, martina.zoller@bfe.admin.ch

Date limite de soumission: **31 octobre 2024**

Les demandes incomplètes ou arrivées trop tard ne donnent pas droit à une évaluation. Aucune correspondance ne sera échangée au sujet des projets non retenus. La voie juridique est exclue.

4 Formulaire de demande et annexes

4.1 Formulaire de demande MOMODU 2.0

[Téléchargez ici](#) le formulaire de demande.

4.2 Annexe 1: Exigences relatives au concept général

Décrivez votre projet devant être mis en œuvre dans le cadre de MOMODU 2.0 et soutenu par SuisseEnergie dans un **concept général de 6 à 10 pages**, dans la mesure où cela est déjà possible et connu. L'accent doit être mis sur la durée totale du projet prévu (plusieurs années).

Tenez compte des points et questions suivants et répondez-y:

- Quelle est la situation initiale et la motivation à l'origine de votre projet?
- Que souhaitez-vous atteindre avec votre projet? Quels sont les objectifs et comment la réalisation des objectifs sera-t-elle contrôlée?
- Décrivez la procédure prévue et/ou les mesures envisagées dans la mesure où cela est déjà possible et connu.
- Quels processus sont susceptibles d'être pertinents pour votre projet? Quels types de communication sont inclus et comment le groupe cible et les parties prenantes peuvent-ils être atteints? Comment une forme de participation appropriée est-elle assurée?
- Quels modules thématiques seront abordés? Et / ou quel module développé de manière autonome sera intégré dans le projet?
- Quelle est la particularité de votre projet? En quoi est-il nouveau et innovant¹³?
- Veuillez indiquer qui est ou sera impliqué dans le projet (responsables et organisation du projet). Quels sont les «acteurs clés»? Quel est leur rôle?
- Comment votre projet soutient-il une mobilité efficace en termes énergétiques et respectueuse de l'environnement? Quels effets de transfert peut-il produire?
- Votre projet s'appuie-t-il sur des bases et / ou des processus existants dans la commune? Si oui, sur lesquels? (p. ex. programme de législation, processus Cité de l'énergie, plan directeur, processus participatifs avec la population, etc.)
- Pourquoi le soutien de SuisseEnergie est-il nécessaire pour votre projet?
- Quels sont, selon vous, les risques associés à votre projet? Comment pourriez-vous y remédier?

¹³ «MOMODU 2.0» intègre également des mesures qui ne sont considérées comme *innovantes* qu'au niveau local.

4.3 Annexe 2: Exigences relatives au concept de procédure

Pendant la phase d'initialisation (première année), les communes et régions sélectionnées ont la possibilité de lancer leur projet avec le soutien financier de SuisseEnergie et d'élaborer en détail la suite de la procédure.

Dans un **concept de procédure de 6 à 10 pages**, veuillez décrire la manière dont vous souhaitez procéder **pendant la phase d'initialisation**. Quels processus souhaitez-vous initier au cours de cette première année, quels sont les partenaires à impliquer ou, le cas échéant, quelles sont les mesures devant déjà être prises et mises en œuvre.

Veuillez notamment fournir des informations sur les points suivants:

- Organisation du projet (personnes et institutions impliquées, acteurs clés, leurs rôles et leurs tâches)
- Procédure prévue avec un plan général des délais / mesures et des résultats (intermédiaires) attendus (étapes)
- Budget (uniquement pour la phase d'initialisation) avec les frais de personnel et de matériel, les prestations propres et les éventuels frais de tiers
- Informations sur le financement de la phase d'initialisation, déduction faite du montant de la subvention de SuisseEnergie de 50 000 CHF au maximum ou de 40 % au maximum des coûts imputables

À la fin de la phase d'initialisation, un **concept détaillé doit être disponible pour l'ensemble du projet MOMODU 2.0**, qui indique la suite de la procédure et la mise en œuvre ultérieure.

5 Annexes

5.1 Annexe 1: Exemples tirés de MOMODU 1.0

Dans le cadre du projet MOMODU 1.0, cinq projets ont été soutenus dans les communes de Wil, d'Aarau, de Bülach / Dietikon / Meilen, de Martigny et de Riviera. Aujourd'hui, les projets de Wil et d'Aarau se trouvent dans la phase de mise en œuvre.

Aarau

Dans le cadre du projet «MONAMO – Aarau, die Sharing-Modellstadt» (MOMODU – Aarau, la ville modèle du partage) démarré en 2022, la ville d'Aarau vise un changement de culture: le partage doit devenir une évidence et faire partie du quotidien. Le partage des véhicules, des biens, de l'espace et du temps doit permettre d'éviter les déplacements et d'économiser les ressources (énergie). MOMODU-Aarau se concentre sur les champs d'action «Mobilité et logistique urbaine», «Mobilité et loisirs» et «Mobilité et travail». L'approche du partage est au cœur des trois champs d'action. L'accent est mis aussi bien sur la population urbaine (d'une manière générale et de manière ciblée dans les quartiers) que sur les entreprises (d'une manière générale et de manière ciblée dans des clusters spatiaux).¹⁴

Objectifs

- Promotion d'une culture du partage des biens, du temps et de l'espace, afin notamment que les trajets en transport individuel motorisé (TIM) deviennent inutiles
- Réduction et gestion plus efficace du volume de trafic urbain par le partage des moyens de transport
- Utilisation accrue des transports publics (TP), du vélo et de la marche à pied
- Utilisation plus efficace de la voiture

Wil

Dans le cadre du projet «MONAMO Wil – aktiv. smart. geteilt» (MOMODU Wil: actif. intelligent. partagé) lancé en 2021, la ville de Wil réunit les bases existantes et les nouvelles idées pour créer le «concept Smart Mobility». Ce concept se base sur la participation et le partenariat public-privé. L'avenir de la mobilité à Wil doit être conçu en collaboration avec la population, la politique, l'administration, les entreprises, les fournisseurs de mobilité et d'autres acteurs. L'accent est mis sur les champs d'action Human Powered Mobility (mobilité douce), Shared Mobility (mobilité partagée), Smart Logistics (logistique intelligente) et E-Mobility (mobilité électrique). Dans l'ensemble, MOMODU-Wil promeut la mobilité dans une petite ville et met en balance les

¹⁴ SuisseEnergie (2024): MOMODU – Aarau, la ville modèle du partage. Lien: [https://www.local-energy.swiss/fr/programme/mobilitaet/monamo/monamo-aarau.html#/.](https://www.local-energy.swiss/fr/programme/mobilitaet/monamo/monamo-aarau.html#/)

différentes mesures de mobilité – éprouvées, nouvellement développées ou combinées intelligemment – avec une vision globale d'un espace urbain attractif, respectueux des ressources et animé.¹⁵

Objectifs

- Mise en œuvre de solutions de mobilité pour jeunes et moins jeunes qui soient durables, climatiquement neutres et ménageant l'espace
- Promotion d'un choix intelligent de moyens de transport dans une ville aux distances courtes
- Augmentation de l'efficacité énergétique et renforcement des efforts Smart City orientés vers une société à 2000 watts
- Exploitation des synergies entre les différentes stratégies (existantes), les nouvelles initiatives et les acteurs dans la ville de Wil

Le processus mis en place à Wil est un exemple réussi de la première phase de MOMODU et est décrit en détail dans l'annexe 3: Fiches descriptive des modules.

5.2 Annexe 2: Facteurs de réussite de MOMODU 1.0

L'évaluation de la première phase de «Communes MOMODU» permet de dégager des facteurs de réussite aussi bien sur le plan conceptuel que sur celui de la mise en œuvre¹⁶. Les projets Wil et Aarau, mais aussi les enseignements tirés des trois projets qui n'ont pas été poursuivis par les communes, sont pris en compte ici.

Pour la **phase d'initialisation**, au cours de laquelle les questions conceptuelles sont au centre de l'attention, les points suivants se sont avérés prometteurs:

- Mention et intégration explicite du projet MOMODU dans les bases communales (idéalement contraignantes pour les autorités) afin de légitimer le projet et de recourir à des ressources importantes pour la mise en œuvre.
- Ouverture dans le développement des mesures: prise en compte de nouvelles contributions pour les mesures de la part de la population ainsi que d'experts ou de partenaires de mise en œuvre potentiels.
- Implication active de la population dans le processus
- Cadrage positif du projet: une histoire / vision positive est mise en avant.
- Visibilité élevée grâce à une communication complète: p. ex. création d'un site Internet
- Interprétation itérative du développement du concept et réalisation de phases de test précoces des mesures, permettant d'intégrer les expériences acquises dans les travaux conceptuels.

¹⁵ SuisseEnergie (2024): MOMODU Wil – actif. intelligent. partagé. Lien: <https://www.local-energy.swiss/fr/programme/mobilitaet/monamo/monamo-wil.html#/>.

¹⁶ Interface (2023): Rapport final Evaluation intermédiaire du programme Modèles de mobilité durable dans les communes (Communes MOMODU).

- Penser le thème de la mobilité au sens large et ne pas le limiter aux questions de planification du trafic.
- Il est recommandé aux communes de mener une première phase de test précoce pour pouvoir intégrer les avis des parties prenantes et de la population dans le processus. Cela permet d'évaluer la faisabilité des idées à un stade précoce du projet.

Pour la **phase de mise en œuvre**, les points suivants se sont révélés prometteurs:

- Prise en charge de la direction du projet par une personne (engagée) disposant de suffisamment de temps au sein de l'administration
- Utilisation active des contacts existants avec des actrices et acteurs extérieurs à l'administration active et partenariats public-privé
- Soutien au niveau politique
- Mise en relation de partenaires internes et externes intrinsèquement motivés et communication d'accompagnement des succès du projet, qui ont à leur tour motivé les partenaires, l'administration et la politique
- Soutien éventuel d'un bureau de conseil externe en cas de pénuries de personnel. Les bureaux externes peuvent jouer un rôle important dans le projet. Leur fonction devrait toutefois être uniquement consultative.
- Une répartition claire des rôles entre les actrices et acteurs devrait être mise en place.
- Il convient de trouver des organismes qui, du point de vue des partenaires de mise en œuvre (p. ex. les fournisseurs de mobilité), servent l'objectif d'une mise en œuvre efficace et effective (au lieu d'avoir un effet dissuasif).
- Le programme «MOMODU» doit être considéré comme un «booster»: il doit être utilisé comme une fenêtre d'opportunité pour aider les idées qui ont déjà germé dans les esprits des partenaires de mise en œuvre à aboutir ou se déployer plus largement.
- Il convient de prévoir un large éventail de mesures, comprenant un accompagnement de l'ensemble du projet en matière de communication. Différentes mesures coordonnées renforcent la visibilité d'un projet et permettent une plus grande efficacité en s'adressant à différents groupes cibles.

5.3 Annexe 3: Fiches descriptives des modules

Module thématique 1: mobilité active et légère

Berthoud, ville modèle pour les piétons et les cyclistes

Brève description

La ville de Berthoud a été choisie en 1995 comme ville modèle pour les piétons et les cyclistes suite à une procédure en plusieurs étapes. Le projet a été divisé en deux phases de cinq ans (1996–2001 et 2002–2006). Les objectifs de la première phase (1996–2001) étaient d'augmenter la part du trafic piéton et cycliste, d'améliorer la sécurité routière et de réduire la consommation de carburant dans le trafic intra-urbain. Les mesures de la première phase comprenaient la création de zones de rencontre, un service de livraison à domicile ainsi qu'une station de vélos surveillée. D'autres projets concernaient la sécurité sur le chemin de l'école, la sécurité dans l'espace public, un système de guidage pour les piétons, l'action «sportlich unterwegs in Burgdorf» (activités sportives à Berthoud) et des traversées de routes principales exemplaires. La deuxième phase (2002–2006) reposait sur les mesures de la première phase et se concentraient sur l'interface entre les différents modes de transport et sur le renforcement de la sensibilisation à des moyens de transport plus écologiques. Au total, 22 projets ont été menés, qui ont d'une part servi de base à des mesures dans d'autres villes et qui ont d'autre part mené à des adaptations de la législation.

Évaluation

Valeurs ajoutées et facteurs de réussite	Difficultés et défis
<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation rapide de la zone de rencontre comme point d'identification / projet phare - Un bon mélange de mesures ciblées et l'expérimentation de nouvelles approches dans le trafic piéton et cycliste - Implication active du commerce ainsi que du commerce de détail - Bonne politique d'information et de communication 	<ul style="list-style-type: none"> - Différences importantes selon les projets partiels en ce qui concerne le type de projet, la taille et l'utilisation des ressources - Bases légales manquantes - Lien entre les projets de suivi et le succès des projets déjà mis en œuvre - Consistance ressources en personnel sur une longue période - Changement de gouvernement - Mise en réseau avec les communes voisines à développer

Processus	Communication	Participation
<ul style="list-style-type: none"> - Organisation efficace entre les différents groupes de responsabilité - La direction en tant que «pouvoir exécutif» de la ville modèle pour les piétons et les cyclistes. Elle a pris en charge la direction opérationnelle du projet au quotidien et a préparé les affaires en vue des séances de la commission de projet. - Commission de projet en tant que «pouvoir législatif» responsable de l'orientation stratégique des affaires. Elle décide de l'utilisation des moyens financiers à disposition. 	<ul style="list-style-type: none"> - Communication ciblée tant vers l'intérieur que l'extérieur (population de la ville et de la région de Berthoud, milieux spécialisés intéressés, grand public) - Utilisation des éléments de communication suivants: bulletin d'information semestriel, propre site Internet, points de presse, journées d'action, apéritifs de mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> - Collaboration étroite avec le commerce, le commerce de détail, les associations et la population - Séances d'information spécifiques au projet, participations publiques et ateliers

Informations de base sur la commune

Nom: Berthoud
Nombre d'habitants: 14 410 (1996), 14 856 (2006), 17 083 (2023)
Interlocutrice ou interlocuteur / service: ville de Berthoud, direction des travaux, Lyssachstrasse 92, case postale 1540, 3401 Berthoud
Services / départements concernés et leurs rôles: commerce et industrie de Berthoud, commune politique de Berthoud, canton de Berne, associations nationales de transport telles que SuisseEnergie pour les communes, CI Vélo Suisse et TCS, Office fédéral de l'énergie (OFEN)

Faits concernant le projet

Année / durée de mise en œuvre: 1996–2006
État du projet: terminé
Déclencheur: programme d'économie d'énergie de la Confédération «Énergie 2000» (aujourd'hui SuisseEnergie)
Coûts: 1,9 million de CHF
Promotion: promotion par l'Office fédéral de l'énergie (OFEN)

Links

https://www.infras.ch/media/filer_public/7f/10/7f10d2f8-4769-46fe-a51c-056cd967c5f0/b7106a-04c_eval_fuvemo_schlussbericht.pdf
<https://www.burgdorf.ch/w/Assets/docs/Baudirektion/Verkehr/FuVeMo-Abschlussbericht.pdf>
<https://www.burgdorf.ch/de/stadtporraet/verkehr/langsamverkehr.php>

Module thématique 1: mobilité active et légère

Regio Frauenfeld: Mein Weg – unser Netz» (région de Frauenfeld: mon chemin – notre réseau)

Brève description

Des réseaux de chemins pour piétons attrayants contribuent grandement à la qualité de vie, par exemple à travers la promotion de l'activité physique au quotidien, l'identification avec l'espace libre et la mise en réseau de différents quartiers et établissements publics. La ville de Frauenfeld ainsi que les communes de Gachnang, de Matzingen et de Neunforn s'engagent donc pour un réseau de chemins pour piétons autonome et attrayant. En prenant l'exemple d'un quartier de Frauenfeld et des communes partenaires, il a été démontré comment les chemins pour piétons peuvent être systématiquement répertoriés et rendus plus attrayants. À cet égard, la participation de la population était au centre de l'attention. Grâce à une approche itérative, les résultats des visites, des ateliers et des réunions participatives ont été intégrés en continu dans la planification et le recensement ultérieurs des obstacles, des points faibles, des traversées difficiles et des liaisons piétonnes manquantes. Une visite avec Mobilité piétonne a eu lieu à l'issue des processus participatifs. Dans les rapports finaux, des recommandations ont été formulées et des «quick-wins» simples à court, moyen et long terme ont été proposées.

Évaluation

Valeurs ajoutées et facteurs de réussite		Difficultés et défis
<ul style="list-style-type: none"> - Communication interne et externe continue - Processus participatif à grande échelle - Intérêt et engagement élevés des écoles en raison de la faible sécurité sur le chemin de l'école, mais aussi des responsables de la vieillesse, des associations sportives, d'autres groupes ainsi que des parties prenantes, en particulier de la promotion de la santé - Mise en place d'un «sounding board» cantonal 		<ul style="list-style-type: none"> - Degré de réussite des méthodes participatives selon la commune - Trouver un format adéquat pour la présentation des résultats de l'ensemble du projet - Mise en œuvre complexe et fastidieuse des mesures de planification en raison de la législation cantonale et des différentes compétences
Processus	Communication	Participation
<ul style="list-style-type: none"> - Définition des objectifs avec le conseil communal et la direction du projet - Analyse des acteurs pour toutes les personnes clés et parties prenantes - Ateliers avec les personnes clés et collecte des premiers résultats - Élaboration d'un concept d'enquête individuel et d'une procédure méthodique - Planification et collecte de processus de participation dans les communes - Évaluation des résultats - Formulation de recommandations pour la mise en œuvre 	<ul style="list-style-type: none"> - Manifestations de lancement publiques au début du projet - Le site Internet de la région de Frauenfeld et des communes participantes informe régulièrement sur l'état du projet - Utilisation des canaux de communication de la région de Frauenfeld (p. ex. échange d'expériences, réunions du comité et assemblée des délégués) - Utilisation des canaux de communication de Mobilité piétonne 	<ul style="list-style-type: none"> - Ateliers de lancement publics - Organisation de manifestations participatives spécifiques à la commune / au quartier: formats de groupe avec des «stations de narration», des promenades avec différentes parties prenantes, des World Cafés, des bureaux pop-up, des «Krizzelboxen» (boîte à idées), des participations numériques, des ateliers et des visites avec des écoliers. - Manifestation de clôture avec présentation des rapports, des quick-wins et des mesures à moyen et long terme

Informations de base sur la commune

Nom: Frauenfeld, Gachnang, Matzingen et Neunforn
Nombre d'habitants: Frauenfeld: 26 093, Gachnang: 4564, Matzingen: 3112, Neunforn: 1088
Interlocutrice ou interlocuteur / service: Sabina Ruff, ville de Frauenfeld, service de la communication et du développement économique, département espace social, sabina.ruff@stadtfrauenfeld.ch, tél.: 052 724 52 40
Services concernés: région de Frauenfeld, ville de Frauenfeld, Mobilité piétonne

Faits concernant le projet

Année / durée de mise en œuvre: 2020–2024
État du projet: terminé
Déclencheur: projets-modèles de développement territorial durable 2020–2024
Coûts: 240 000 CHF
Promotion: -

Links

<https://www.regiofrauenfeld.ch/modellvorhaben/>, https://www.regiofrauenfeld.ch/fileadmin/user_upload/221124_Zwischenstand_Modellvorhaben-Mein-Weg-UnserNetz.pdf, <https://fussverkehr.ch/meinweg/>, <https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/raumplanung/dokumente/modellvorhaben/Poster/regiofrauenfeld.pdf.download.pdf/4-1-mein-weg-unser-netz-partizipative-erhebung-in-der-regio-frauenfeld.pdf>

Module thématique 2: mobilité partagée et hubs de mobilité

Sharehausen

Brève description

La ville de Schaffhouse a acquis de l'expérience dans le domaine de la mobilité partagée lors d'un processus en plusieurs étapes. Un concept d'offres de partage s'orientant au site et aux besoins a été développé. Ce dernier s'adresse explicitement à différents groupes d'utilisateurs. En automne 2022, trois offres de partage ont été sélectionnées pour un test dans le cadre d'un concours d'idées: TIER – «Testbetrieb mit E-Trotti und E-Bikes» (test avec trottinettes et vélos électriques), smargo – «Shared Micro Cargo» (micro cargo partagé) et Mobility – «Carsharing für alle» (autopartage pour tous). Depuis l'été 2023, ces offres peuvent être utilisés dans le trafic urbain. Un abonnement annuel gratuit auprès de Mobility crée des alternatives à la voiture privée, en particulier pour les habitants automobilistes. L'exploitant smargo crée pour deux ans des solutions de transport sans CO2 pour le commerce et les ménages privés. En combinaison avec et en complément des transports publics, 200 trottinettes électriques et 20 vélos électriques ont été mis à la disposition de la population schaffhousoise sur environ 70 sites.

Évaluation

Valeurs ajoutées et facteurs de réussite	Difficultés et défis
<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation d'une étude de potentiel pour l'estimation des sites à grand potentiel d'utilisation - Approche participative pour la sensibilisation de la population à la mobilité partagée - Approche de différents groupes cibles par trois offres différentes de mobilité partagée - Réalisation d'une test limité dans le temps avant une mise en œuvre permanente - Rôle actif de la ville de Schaffhouse en tant que facilitatrice, intermédiaire et coordinatrice 	<ul style="list-style-type: none"> - L'offre de partage existante a tendance à être trop chère par rapport aux transports publics et donc à ne pas être concurrentielle - Formulation d'un concours d'idées orienté sur les parties prenantes - Compétences au sein de l'administration municipale après la phase de lancement - L'effet de transfert de la voiture privée vers la mobilité partagée est difficile à mesurer et à démontrer. - Préjugés liés aux mauvaises expériences avec des trottinettes électriques dans d'autres villes - Gestion de nombreuses parties prenantes différentes

Processus	Communication	Participation
<ul style="list-style-type: none"> - Association d'éléments conceptuels et de la mise en œuvre pratique d'un projet pilote - Subdivision du processus en quatre lots de travail: analyse de base, développement d'un concept de partage, développement et pilotage de prototypes ainsi qu'évaluation du projet pilote du point de vue des utilisateurs et des prestataires - Coordination au sein des différents départements de l'administration municipale et avec les institutions publiques 	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation de la campagne de communication «Sharehausen» pour le projet pilote dans le but de sensibiliser les habitants - Site Internet du projet - Dialogue avec la population à l'aide d'actions de stands et de diverses manifestations - Mise en place d'un point de contact auprès de la ville 	<ul style="list-style-type: none"> - Détermination des besoins de la population lors des «Schaffhauser Digitaltage» (journées numériques de Schaffhouse) 2022 et par le biais d'enquêtes - La population a pu soumettre des idées et des offres de mobilité partagée lors d'un concours d'idées - Entretiens avec les parties prenantes - Séances d'information pour la présentation des offres et avant le début du test

Informations de base sur la commune

Nom: Schaffhouse
Nombre d'habitants: 37 413
Interlocutrice ou interlocuteur / service: Ramon Gödli, ville de Schaffhouse, directeur du programme Smart City, ramon.goeldi@stsh.ch, tél.: 052 632 69 35
Services / départements concernés: transports publics de la ville de Schaffhouse, planification urbaine de la ville de Schaffhouse, génie civil de la ville et du canton de Schaffhouse, développement des quartiers de la ville de Schaffhouse, police municipale de la ville de Schaffhouse, association Swiss Transit Lab, Académie de la mobilité du TCS section Schaffhouse (smargo)

Faits concernant le projet

Année / durée de mise en œuvre: 2022–...
État du projet: en cours
Déclencheur: stratégie Smart City, le mandat politique était de créer davantage d'offres de mobilité partagée
Coûts: 260 000 CHF
Promotion: programme «Front Runner» de SuisseEnergie

Links

<https://sharehausen.ch/wp-content/uploads/2023/06/20230613-MM-Lancierung-Sharehausen-final.pdf>
<https://sharehausen.ch/home/>
<https://www.local-energy.swiss/beispiele/projekt/Projekte/2024/komo-schaffhausen-sharehausen-klima-schonen.html#/>

Module thématique 2: mobilité partagée et hubs de mobilité

«MOMODU 1.0» Wil

Brève description

Depuis 2020, la ville de Wil est en passe de devenir une «ville modèle pour la mobilité durable» et un exemple pour d'autres villes et communes. Wil a élaboré un concept détaillé qui a été soutenu par SuisseEnergie dans le cadre de la première promotion «MOMODU 1.0». Wil a en particulier misé sur la participation, la communication et les partenariats public-privé ainsi que sur le slogan «aktiv. smart. geteilt.» (actif. intelligent. partagé). Dans le cadre des quatre champs d'action développés, 1610 mesures ont été planifiées et, pour la plupart, mises en œuvre lors de la phase actuelle du projet. Dans le domaine de la mobilité partagée (champ d'action «Shared Mobility»), la mesure «Wil teilt – Mobility für alle» (Wil partage – mobilité pour tous) a par exemple été mise en œuvre. Cette dernière comprenait un abonnement Mobility gratuit pour la population de Wil. En outre, différents programmes ont été mis en place pour promouvoir les vélos cargos et vélos cargos électriques. Wil a également mis en place des mesures dans les champs d'action de la mobilité active, de la mobilité électrique et de la logistique urbaine. Le bus SALÜ en fait partie: il s'agit d'un bus électrique à la demande avec des arrêts virtuels, qui peut être réservé par le biais de l'application correspondante et qui remplace le taxi du soir.

Évaluation

Valeurs ajoutées et facteurs de réussite	Difficultés et défis	
<ul style="list-style-type: none"> - Mise en relation de partenaires internes et externes intrinsèquement motivés. - Communication des réussites de projets - Moyens financiers disponibles, tels que le soutien de SuisseEnergie et le fonds écologique des entreprises techniques de Wil - Renforcement de la visibilité par une communication globale et la création d'un site Internet consacré au projet - Direction de projet engagée au sein de l'administration 	<ul style="list-style-type: none"> - Manque de ressources en personnel 	
Processus	Communication	Participation
<ul style="list-style-type: none"> - Intégration dans diverses bases et processus de la ville de Wil (p. ex. objectifs de politique énergétique et programme climatique communal) - Élaboration d'orientations et de lignes directrices pour le paquet de mesures au moyen de processus participatifs et coopératifs - Test et mise en œuvre des premières mesures par la phase de test «MOMODU 1.0 Lab» dans un «laboratoire de terrain» 	<ul style="list-style-type: none"> - Création du site Internet consacré au projet «spielenergie.ch» - Conseil externe en communication - Séance d'information «MOMODU 1.0 Flash» - Présentations sur «MOMODU 1.0» Wil - Utilisation des ressources de communication propres à la ville 	<ul style="list-style-type: none"> - Processus participatif avec la population et les parties prenantes - Manifestations avec la population et manifestations avec des expertes et experts de l'administration, de l'économie, de la politique et de la société. - Atelier avec test du service de livraison à vélo - Enquête en ligne

Informations de base sur la commune

Nom: Wil
Nombre d'habitants: 24 541
Interlocutrice ou interlocuteur / service: service spécialisé de l'énergie, energieberatung@stadtwil.ch, Tel.: 071 913 00 00 / 071 913 00 03
Services concernés: service de l'énergie, soutien par des entreprises de conseil externes, divers partenaires de mise en œuvre (p. ex. Technische Betriebe Wil, Bus Ostschweiz, etc.), soutien politique au sein du conseil municipal et du parlement

Faits concernant le projet

Année / durée de mise en œuvre: 2021–2025
État du projet: en cours
Déclencheur: «MOMODU 1.0» et différents concepts et stratégies communaux, comme la protection du climat communal et la stratégie-cadre Smart City
Coûts: n.d.
Promotion: programme «MOMODU 1.0» de SuisseEnergie, ressources financières: fonds écologique des entreprises techniques de Wil, Cité de l'énergie Wil

Links

https://www.stadtwil.ch/_docn/2893147/MONAMO-Wil_Grobkonzept-Gesamtvorhaben_def-korr.pdf
<https://pubdb.bfe.admin.ch/de/publication/download/11496>
<https://www.spielenergie.ch/> <https://www.spielenergie.ch/smartmobilitycard>
<https://www.local-energy.swiss/programme/mobilitaet/monamo/monamo-wil.html#/>
<https://www.stadtwil.ch/aktuellesinformationen/2056888>

Module thématique 3: lieux de 15 minutes

Rencontrer, bouger, animer dans les quartiers de Zurich (et Berne)

Brève description

Dans le cadre du projet-pilote de la Confédération «Projets-modèles pour un développement territorial durable 2020-2024», la zone de rencontre de la Kyburgstrasse à Wipkingen a été réaménagée pendant trois mois (juin – septembre 2022) en collaboration avec les habitants. Les zones de rencontre au sein des quartiers offrent un grand potentiel de jeu, de mouvement et d'interactions sociales. Toutefois, elles sont souvent peu utilisées au quotidien. Dans le cadre du projet-pilote, des mesures d'activation de la rue ont été étudiées, testées et analysées afin de déterminer comment elles pouvaient contribuer à soutenir la vie de quartier. Les riverains, en particulier les enfants et les jeunes, ont été activement impliqués dans le processus. La rue a été temporairement réaménagée à l'aide de mobilier en bois fabriqués par les participants et fresques peintes au sol dans le but de la rendre plus vivante. Cette mesure a permis une augmentation des activités et des interactions, tout en encourageant les déplacements à pied et à vélo. Dans le cadre du projet-modèle, un projet pilote similaire a été mis en œuvre et analysé au Benteliweg à Berne.

Évaluation

Valeurs ajoutées et facteurs de réussite	Difficultés et défis
<ul style="list-style-type: none"> - Communication du projet en tant qu'essai - Processus participatif à grande échelle - Implication de l'association de quartier et d'autres acteurs du quartier dès le début - L'accès par les enfants a été très fructueux - Soutien de spécialistes externes - Étroite collaboration interne de la ville - Intégration du centre d'entretien en tant que détenteur du savoir dès le début du projet (faisabilité, questions d'entretien) 	<ul style="list-style-type: none"> - Grand effort de communication (temps et ressources) - Transformer des rues de quartier nécessite de nombreuses clarifications et une coordination, p. ex. accès aux pompiers, élimination des déchets, suppression de places de stationnement - Différents défis temporels: longs processus lors de la réalisation constructive (y compris les demandes d'autorisation) et besoins de changements rapides et visibles (p. ex. pour les enfants)

Processus	Communication	Participation
<ul style="list-style-type: none"> - Phase de préparation et de conception: évaluation des besoins sur place, événement de lancement, communiqués de presse et atelier de construction participatif - Phase de mise en œuvre de trois mois du projet pilote avec fête d'inauguration - Collecte de données et évaluation avant, pendant et après la mise en œuvre par des partenaires externes - Collaboration avec les travailleuses et travailleurs sociaux 	<ul style="list-style-type: none"> - Communication continue concernant les intentions sur le terrain pendant les événements participatifs - Information à la population par le biais d'affiches, de flyers, de communiqués de presse et de magazines - Implication des acteurs du quartier comme les crèches, les centre communautaires, l'église et les coopératives de construction en tant que multiplicateurs - Production de vidéos attrayantes avec un aperçu du projet 	<ul style="list-style-type: none"> - Organisation de différentes manifestations participatives - Atelier d'analyse des besoins (dans la rue): les habitants ont pu soumettre leurs souhaits et suggestions pour la conception du projet pilote dans le cadre d'un atelier - Atelier de construction: les résidents ont pu participer à un atelier de construction de trois jours.

Informations de base sur la commune

Nom: Zurich
Nombre d'habitants: 447 082
Interlocutrice ou interlocuteur / service: Jenny Leuba, Mobilité piétonne Suisse, jenny.leuba@mobilitapietonne.ch, tél.: 043 488 40 33
Services / départements concernés: Mobilité piétonne, Institut Siedlung, département architecture et construction de la Haute école spécialisée bernoise, atelier OLGa, ville de Zurich et ville de Berne

Faits concernant le projet

Année / durée de mise en œuvre: 2020–2022 (ensemble du projet-modèle 2020–2024)
État du projet: terminé
Déclencheur: projets-modèles de développement territorial durable 2020–2024 de la Confédération (ARE)
Coûts: 10'000 CHF de frais de matériel pour la transformation + la communication pour les deux rues (Berne + Zurich)
Promotion: projet pilote de la Confédération (projets-modèles de développement territorial durable 2020–2024 (ARE), canton de Berne, canton de Zurich, fondation 3F0, Swiss Prime Site

Links

www.mobilitapietonne.ch/rencontre/
https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/erhalten/temporaere_nutzungen/modellvorhaben.html <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/developpement-et-amenagement-du-territoire/programmes-et-projets/projets-modeles-pour-un-developpement-territorial-durable/2020-2024/urbanisation-qui-favorise-les-courtes-distances-lactivite-physique-et-les-rencontres-zones-de-rencontre-mieux-exploiter-les-possibilites-immediates-a-berne-et-zurich.html>
<https://www.prevention.ch/fr/article/wie-wird-eine-quartierstrasse-zum-belebten-raum-f%C3%BCr-anwohnerinnen-und-anwohner>

Module thématique 4: logistique urbaine et trafic commercial

Projet nano-hub Genève

Brève description

Le projet comprend le développement, la construction et l'installation pilote de trois nano-hubs autonomes dans un environnement urbain. Leur objectif est de permettre une gestion des marchandises «just-in-time» (juste-à-temps) qui facilite le passage des camions aux vélos de transport. Les nano-hubs permettent d'éviter le reconditionnement de paquets et de marchandises palettisés. De plus, les nano-hubs contribuent à réduire les embouteillages en livrant en dehors des heures de pointe et en éloignant les camions des centres. Le dernier kilomètre du colis ou de la marchandise est finalement parcouru en vélo de transport. Les retours et la logistique inverse sont organisés de la même manière. Les nano-hubs ont été testés pendant un an en 2023 en partenariat avec plusieurs acteurs publics et privés de la région. Le projet s'adresse en particulier à divers acteurs, tels que les entreprises de distribution, les grossistes et les transporteurs. Les nano-hubs ont été développés par OVO Logistique Urbaine. L'entreprise exploite les hubs et gère les accès ainsi que les réservations.

Évaluation

Valeurs ajoutées et facteurs de réussite	Difficultés et défis
<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation de l'attractivité des espaces routiers par l'absence de trafic d'apport - Le nombre de hubs peut être adapté à l'évolution des besoins de la zone cible - Les nano-hubs peuvent également être utilisés temporairement, p. ex. pendant un chantier - Choix du site approprié - Pas de permis de construire nécessaire, autosuffisant en énergie 	<ul style="list-style-type: none"> - Modèle commercial mixte, public-privé - Manque d'incitations financières pour essayer et tester, en particulier de la part d'acteurs privés - Absence de législation dans le domaine de la logistique en lien avec le financement - Réticence des entreprises de logistique en raison des incertitudes concernant l'avenir - Endommagement et vandalisme des infrastructures

Processus	Communication	Participation
<ul style="list-style-type: none"> - Étude de faisabilité et étude préliminaire concernant les flux logistiques, identification des flux entrants et sortants du quartier - Échange et discussion avec les communes qui profiteraient d'un nano-hub, identification des sites possibles pour les nano-hubs - Phase de test comprenant une collecte de données avec une PoC (Proof of Concept) - Budgétisation et offre d'un service permanent - Mise en place de nano-hubs multi-acteurs - Suivi de la réduction des émissions de CO2 et d'autres impacts 	<ul style="list-style-type: none"> - Demande directe de grandes entreprises de logistique: business to business - Reportages de télévisions locales et suisses alémaniques ainsi que productions radio et vidéo 	<ul style="list-style-type: none"> - Enquête qualitative menée auprès des entreprises de logistique sur l'intérêt porté aux nano-hubs - Enquête qualitative menée auprès des entreprises qui sont approvisionnées - Enquête qualitative menée dans la rue sur l'acceptation de la nouvelle infrastructure

Informations de base sur la commune

Nom: Meyrin, Grand-Saconnex, Carouge
Nombre d'habitants: Meyrin: 26 517, Grand-Saconnex: 12 607, Carouge: 22 164
Interlocutrice ou interlocuteur / service: Olivier Starkenmann, co-fondateur d'OVO Logistique Urbaine | Urban Logistics, olivier@ovo.earth, tél.: 0225523068
Services / départements concernés: OVO Logistique Urbaine, Office cantonal des transports du canton de Genève, Carouge, Grand-Saconnex, Meyrin, programme SIG Eco21

Faits concernant le projet

Année / durée de mise en œuvre: 2022–2023
État du projet: terminé
Déclencheur: initiative personnelle d'OVO Logistique Urbaine
Coûts: ensemble du projet: 152 000 CHF, par Nano-Hub: 15 000 CHF
Promotion: SuisseEnergie Bureau de coordination pour la mobilité durable (COMO)

Links

<https://ovo.earth/projet-nano-hub/https://ovo.earth/en/project-nano-hub/>

Module thématique 4: logistique urbaine et trafic commercial

«Mir sattlä um!» (changeons de selle!)

Brève description

Dans le cadre du projet pilote «Mir sattlä um!» (changeons de selle!), des PME bernoises de différents secteurs ont testé l'utilisation de vélos-cargos électriques (vélos-cargos avec assistance électronique au pédalage) lors de deux essais pilotes. L'objectif était de déterminer le potentiel des vélos-cargos dans le trafic économique bernois. Il s'agissait de déterminer si les vélos-cargos constituaient une alternative à la voiture et présentaient ainsi un potentiel de substitution, mais aussi de définir comment la popularité des vélos-cargos électriques pouvait être augmentée et si les processus logistiques des PME participantes avaient été modifiés par l'essai pilote. La phase de test de six mois en été et en automne 2016 a permis de montrer que les vélos-cargos électriques offraient une véritable alternative aux voitures d'entreprise et qu'ils étaient très utilisés. En raison de la courte durée du projet et du manque d'expérience sur l'utilisation en hiver, une deuxième phase pilote de douze mois a été organisée en 2017. Le projet «Mir sattlä um!» a été initié par le service de conseil en mobilité de l'Office de la protection de l'environnement de la ville de Berne et mis en œuvre avec le soutien de l'Académie de la mobilité SA du TCS.

Évaluation

Valeurs ajoutées et facteurs de réussite		Difficultés et défis
<ul style="list-style-type: none"> - La phase de test a été très instructive - L'offre de différents modèles de vélos cargos a fait ses preuves - Les plus grands potentiels se trouvent dans les secteurs avec un trafic de livraison de portée locale et des marchandises de petite taille - Reprise majoritaire des vélos cargos électriques par les PME après la phase de test 		<ul style="list-style-type: none"> - En raison de la courte durée du projet, peu d'adaptations notables des processus logistiques ont pu être enregistrées - Frais élevés de saisie des trajets lors de la première mise en œuvre
Processus	Communication	Participation
<ul style="list-style-type: none"> - Appel à la participation au projet par le biais de différents canaux, adressé aux PME établies à Berne - Sélection d'entreprises motivées - Réalisation de la phase de test - Évaluation du test en ce qui concerne les potentiels de substitution, les facteurs entravant l'utilisation de vélos-cargos et les modèles commerciaux 	<ul style="list-style-type: none"> - Lancement public de «Wir sattlä um!» avec le conseil municipal de la direction de la sécurité, de l'environnement et de l'énergie, les PME participantes et les médias locaux - Communication par le biais des sites Internet de la ville de Berne et de l'Association Cité de l'énergie 	<ul style="list-style-type: none"> - Pas de participation de la population - Participation avec les PME participantes concernant le choix du modèle des vélos-cargos électriques

Informations de base sur la commune

Nom: Berne
Nombre d'habitants: 145 873
Interlocutrice ou interlocuteur / service: Peter Schild, direction de la sécurité, de l'environnement et de l'énergie, Office de la protection de l'environnement de la ville de Berne, peter.schild@bern.ch, Tél.: 031 321 63 19
Services / départements concernés: service de conseil en mobilité de l'Office de la protection de l'environnement de la ville de Berne, carvelo, initiative suisse pour les vélos-cargos de l'Académie de la mobilité du TCS et Fonds de soutien Engagement Migros

Faits concernant le projet

Année / durée de mise en œuvre: 2016–2018
État du projet: terminé
Déclencheur: appel du service de conseil en mobilité de l'Office de la protection de l'environnement de la ville de Berne pour le test de vélos-cargos électriques au sein du trafic économique urbain dans le domaine de la gestion de la mobilité dans les entreprises
Coûts: 100 000 CHF
Promotion: -

Links

https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/mir-sattlae-um-ecargo-bikes-im-berner-wirtschaftsverkehr
https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/mir-sattlae-um-positive-bilanz-zum-einsatz-von-ecargobikes?search-term=Mir+sattl%C3%A4+um
<https://mobilsalon.ch/review/>
<https://www.bern.ch/velohauptstadt/foerdermassnahmen/cargovelos/dateien/mir-sattlae-um-resultate-der-begleitforschung.pdf>
<https://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/sue/amt-fur-umweltschutz/umwelt-und-energie/fachstelle-mobilitatsberatung/projekte-und-berichte/schlussbericht/msu-2017-18-abschlussbericht-final.pdf/download>

Module thématique 5: mobilité électrique

Plan de décarbonation du parc automobile de Köniz

Brève description

Dans le cadre de l'acquisition de nouveaux véhicules de collecte des ordures et de la stratégie climatique et énergétique communale, la commune de Köniz s'est posé la question de la motorisation future des véhicules. La stratégie d'acquisition a été élaborée sous la forme d'un plan. L'analyse comprend entre autres la comparaison de différentes technologies de propulsion pour divers types de véhicules. Dans ce cadre, la faisabilité technique, le développement de technologies, les coûts, les écobilans et les tendances du marché ont été évalués. Sur la base de cette analyse, il est désormais possible pour la commune de Köniz de choisir la technologie de propulsion la plus appropriée à un horizon temporel donné. L'objectif est de décarboniser le parc automobile de la commune d'ici 2035.

Évaluation

Valeurs ajoutées et facteurs de réussite		Difficultés et défis	
<ul style="list-style-type: none"> - Le plan est un instrument de planification utile: les utilisateurs peuvent se préparer en temps utile au changement et bénéficient d'une sécurité de planification - Intégration du projet dans des processus apparentés, comme la stratégie «zéro net», l'ancrage dans la stratégie climatique et énergétique communale ainsi que dans le règlement sur la protection du climat de la commune de Köniz, aujourd'hui contraignant - Les «Stranded Investments» (actifs irrécupérables) peuvent être minimisés et l'infrastructure de recharge a reçu une étiquette de prix 		<ul style="list-style-type: none"> - Effort pour la collaboration interdirectionnelle - Transmission de connaissances externes 	
Processus	Communication	Participation	
<ul style="list-style-type: none"> - Création d'un petit groupe de travail avec les mandants (service spécialisé environnement et énergie), les acheteurs (service auxiliaire entretien) et le service auxiliaire déchets et décharges. - Élaboration du plan en échange avec le groupe de travail par plusieurs réunions et visites communes 	<ul style="list-style-type: none"> - Le plan est traité comme un document interne - Publication du plan et de la proposition parlementaire correspondante 	<ul style="list-style-type: none"> - La participation a été assurée par le groupe de travail interne à la commune. Comme il s'agissait d'un concept du parc automobile de la commune, la population n'a pas été impliquée 	

Informations de base sur la commune

Nom: Köniz
Nombre d'habitants: 42 409
Interlocutrice ou interlocuteur / service: Adrian Stämpfli, service spécialisé de l'environnement et de l'énergie, adrian.staempfli@koeniz.ch, tél.: 031 970 9209
Services / départements concernés: Commune de Köniz, bureau d'études privé

Faits concernant le projet

Année / durée de mise en œuvre: 2022–2023
État du projet: terminé
Déclencheur: acquisition de nouveaux véhicules
Coûts: 50 300 CHF
Promotion: SuisseEnergie

Links

OFEN (2024): guide de l'e-mobilité
<https://www.ebp.ch/de/projekte/roadmap-dekarbonisierung-der-kommunalen-fahrzeugflotte>

Module thématique 5: mobilité électrique

Concept eMobility de l'association Birsstadt

Brève description

L'association Birsstadt se compose de dix communes: Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Duggingen, Grellingen, Muttenz, Münchenstein, Pfeffingen et Reinach. Elles soutiennent ensemble le développement de la mobilité électrique. En 2017, l'association a commandé un concept d'infrastructure de recharge dans le but de déterminer le nombre et le type de sites possibles pour les stations de recharge. Le résultat a été l'identification de parkings publics appropriés dans les communes.

Le concept comprenait également des directives claires pour les fournisseurs d'infrastructures de recharge électrique afin d'uniformiser les conditions d'utilisation (facturation, adhésion, roaming, etc.). Des conditions-cadres uniformes ont été formulées pour l'appel d'offres public. L'installation de l'infrastructure de recharge a été réalisée à partir de 2021. Les communes ne définissent donc que les conditions-cadres et mettent à disposition les places de stationnement nécessaires. L'exploitant prend donc en charge les coûts de construction et d'exploitation des stations de recharge ainsi que l'alimentation électrique des stations de recharge.

Évaluation

Valeurs ajoutées et facteurs de réussite

- Offres de l'infrastructures de recharge coordonnées sur tout le territoire
- Système de paiement simple dans la région
- Marquage uniforme des places de stationnement
- Utilisation de synergies lors de l'appel d'offres
- Économie de ressources financières et humaines
- Offres abordables grâce à une vision globale de la station de recharge
- Penser au-delà des frontières des communes

Difficultés et défis

- Surcharge de travail pour les dirigeants
- Réalisation spécifique à la commune pour les projets complexes sur le plan de la construction et de la technique
- Trouver un dénominateur commun
- Horizon temporel plus long lors de la planification du projet

Processus

- Développement de l'association et création de quatre groupes de travail (GT) permanents: GT Birspark Paysage, GT Aménagement du territoire, GT Énergie-Région, GT Affaires sociales
- Rotation annuelle de la présidence entre les communes
- Élaboration commune des documents d'appel d'offres
- Évaluation commune et projet de contrat commun
- Appel d'offres séparé pour chaque commune, mais simultané et sur la base de documents d'appel d'offres uniformes

Communication

- Mention des manifestations à venir sur le site Internet, information régulière par le biais de journaux hebdomadaires et quotidiens
- Newsletter disponible avec un abonnement en ligne

Participation

- Pas d'événements participatifs

Informations de base sur la commune

Nom: Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Duggingen, Grellingen, Muttenz, Münchenstein, Pfeffingen und Reinach
Nombre d'habitants: Aesch: 10 607, Arlesheim: 9270, Birsfelden: 10 264, Dornach: 6795, Duggingen: 1598, Grellingen: 1926, Muttenz: 17 917, Münchenstein: 12 102, Pfeffingen: 2400 et Reinach: 19 667; total: 92 546
Interlocutrice ou interlocuteur / service: Christoph Tóth, conseiller Cité de l'énergie, TOTH Umwelt+Energie, tél: 0762174801, uetoth.@ctoth.ch
Services / départements concernés: GT Energie-Region Birsstadt

Faits concernant le projet

Année / durée de mise en œuvre: 2017–2021

État du projet: terminé

Déclencheur: objectifs légaux de 2000 watts, basés sur le concept de «mobilité durable», désormais «plan d'action pour la mobilité»

Coûts: 50 000 CHF

Promotion: rencontre professionnelle concernant l'infrastructure de recharge

Links

<https://www.local-energy.swiss/beispiele/projekt/Projekte/2022/Birsstadt-Ladeinfrastruktur.html#/>

<https://birsstadt.swiss/projekte/energie/>

https://assets.ctfassets.net/emc97mf8tqov/4FY1N0VpbVbe9iLDSuXcE/385808b941d63f9df632a4bdee52e25d/2022-03-31_Infotreffen_Gemeinden_und_St_dte_Pr_sentation.pdf