



La mobilité partagée et sa contribution à la transition des transports à Zurich

Berne, le 23 mai 2025

Simone Brander, conseillère municipale

Cheffe du Département des travaux publics et de la gestion des déchets

Zürich, Quaibrücke

1895



1967



Zürich, Sihlporte

1935



Ville de Zurich
Département des travaux publics et de la gestion des déchets

1960



La mobilité partagée et sa contribution à la transition des transports à Zurich
Simone Brander

L'automobile prend davantage de place...



...mais aussi les bus de la VBZ Züri Linie...

1969



aujourd'hui



...et les trams zurichoïsis.

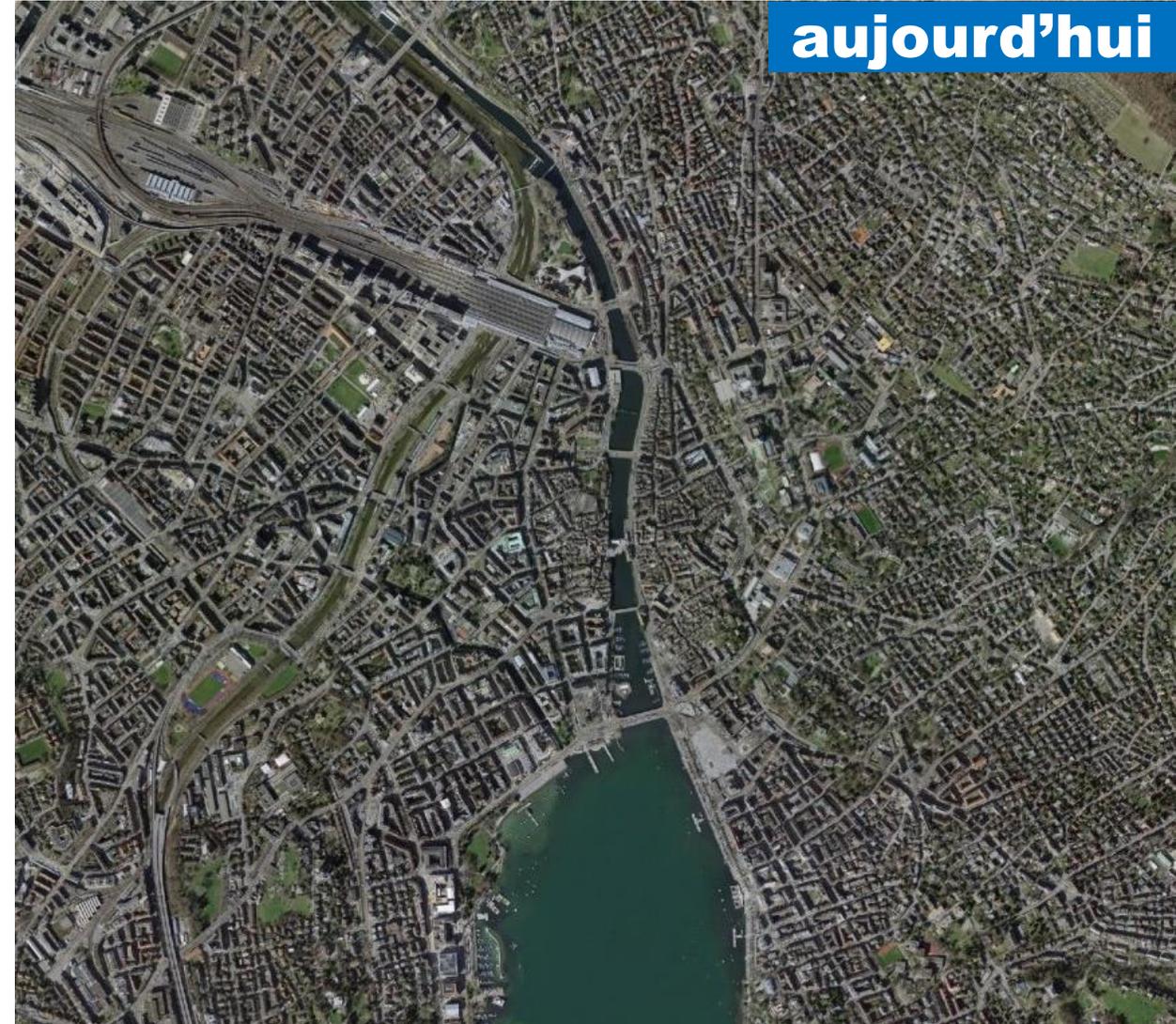
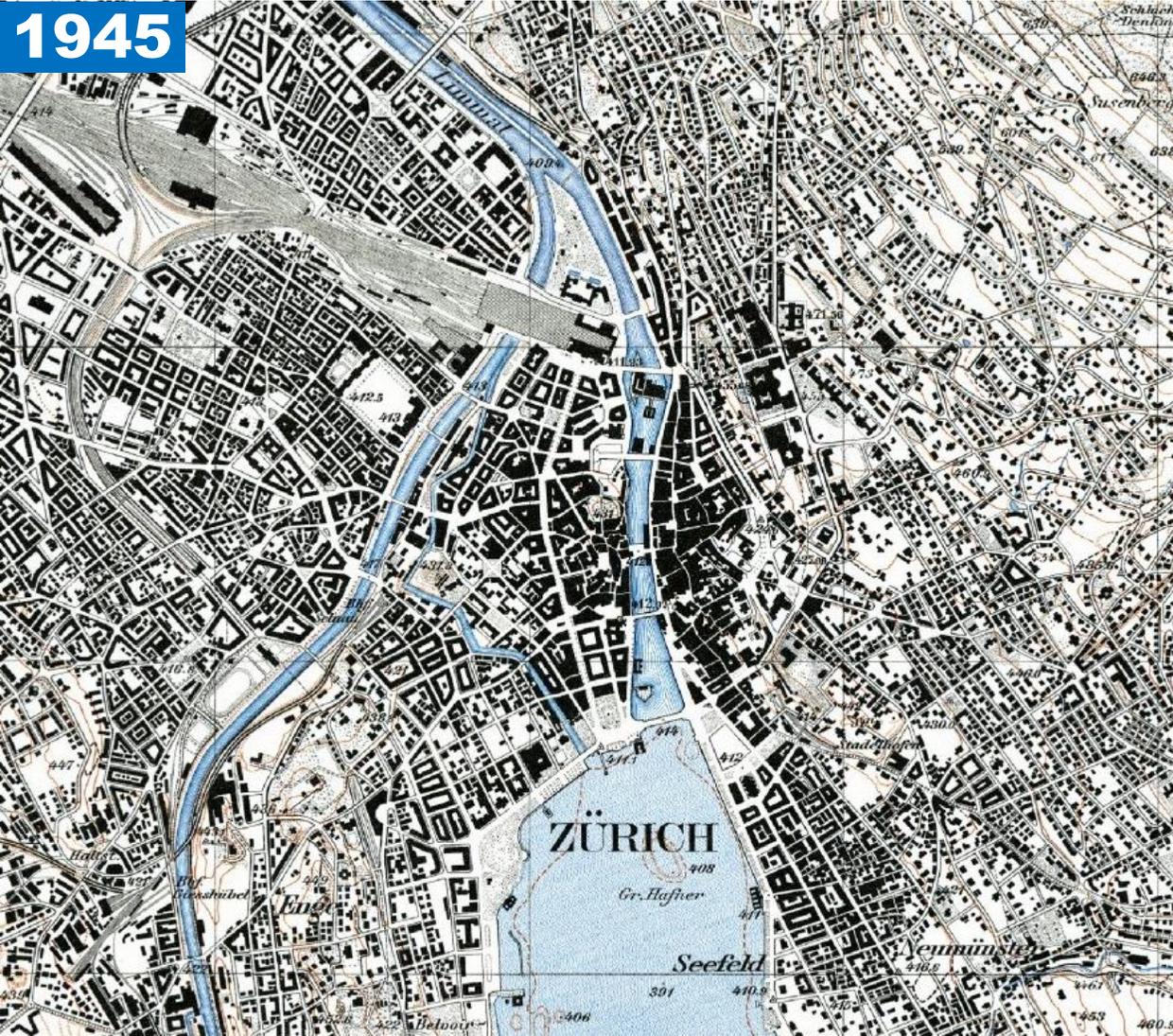
1895



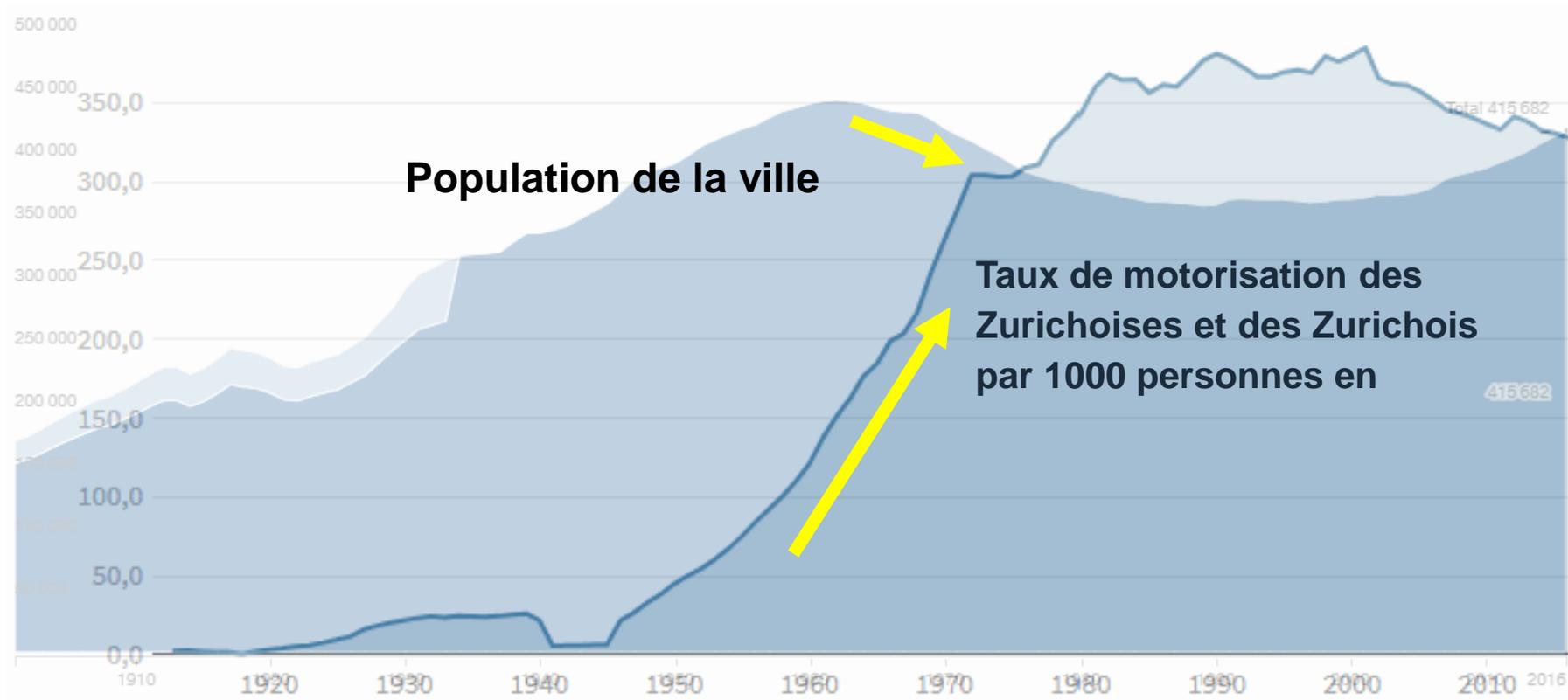
aujourd'hui



Le centre de Zurich



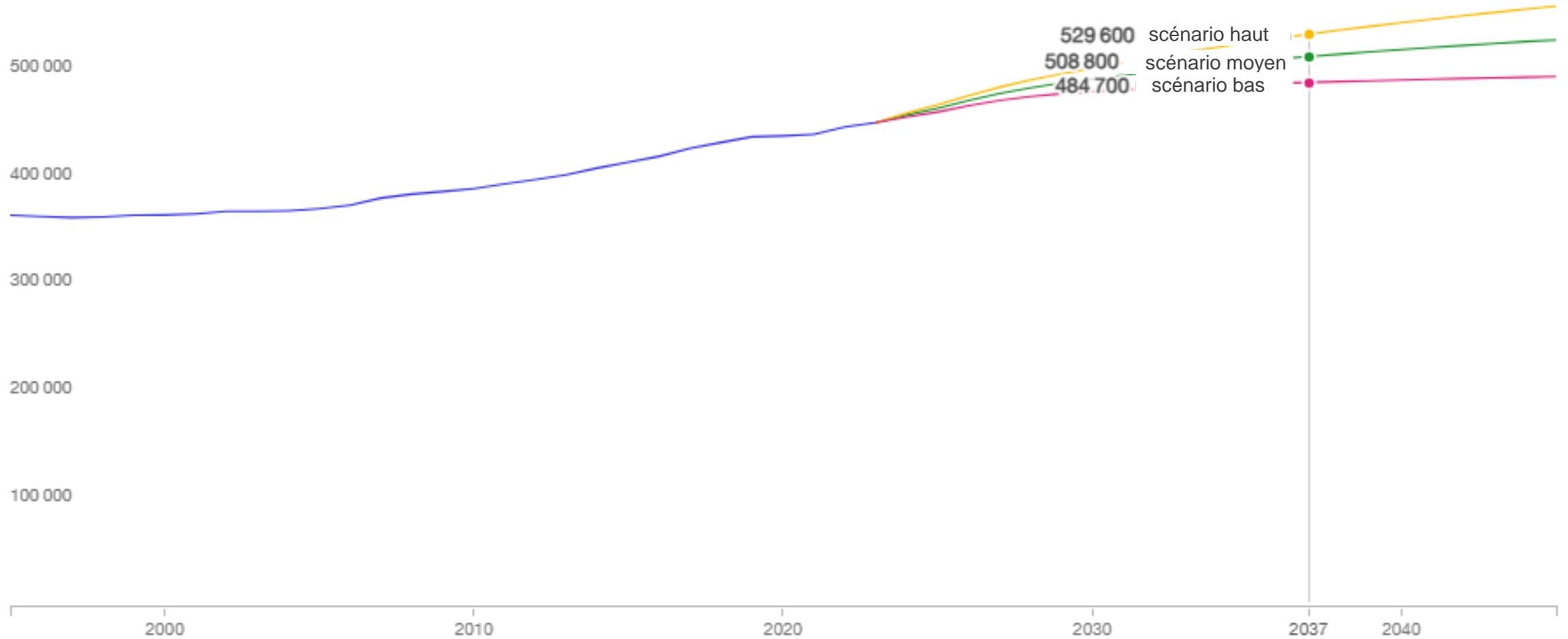
Les autos ont-elles supplanté les humains?



Source: [Statistik Stadt Zürich](#) • [Récupérer les données](#)

La population de la ville continue d'augmenter

d'ici 2040, entre 40'000 et 100'000 habitantes et habitants de plus



Les exigences envers l'espace routier évoluent



Mise en œuvre de décisions politiques:

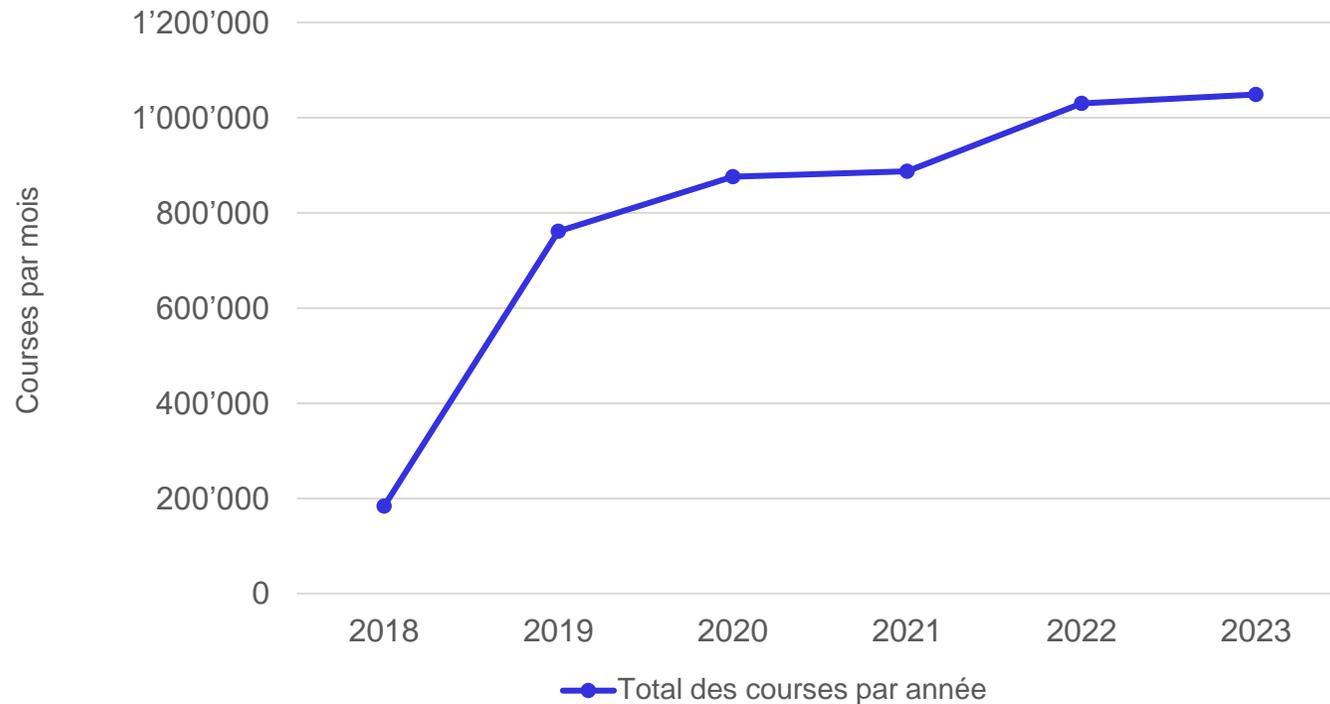
- plus de place pour le trafic piéton
- plus de pistes cyclables, de nouvelles routes cyclables
- extension des TP, nouvelles lignes
- lieux de rencontre et de détente
- végétalisation et infiltration des eaux (lutte contre la chaleur)

La mobilité ne peut pas prendre toujours plus de place

- Pour l'essentiel, les villes ont été planifiées et construites **avant que la voiture ne devienne populaire.**
- À partir des années 1950, les villes ont cédé **de plus en plus d'espace** à l'automobile.
- Depuis quelques années, nous sommes en train de **rétablir l'équilibre.**

L'urbanisme et la planification des transports influencent la réussite de la transition de la mobilité.

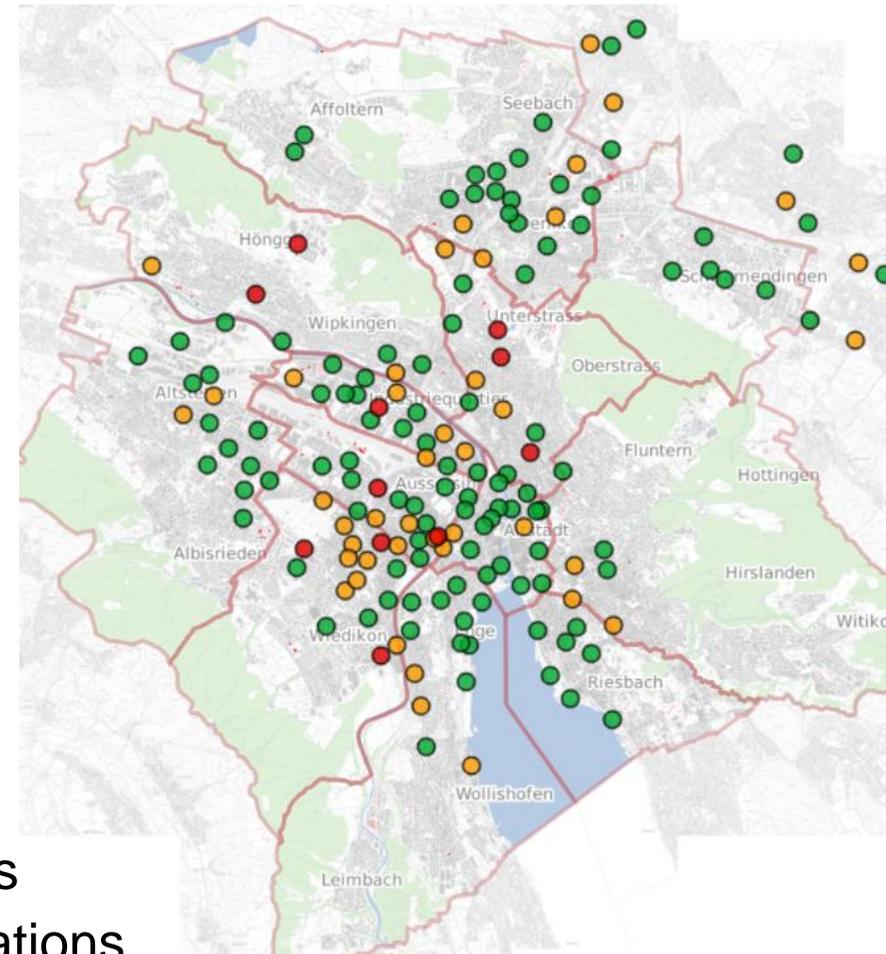
Züri Velo représente une part importante de l'offre de mobilité



Augmentation de l'utilisation

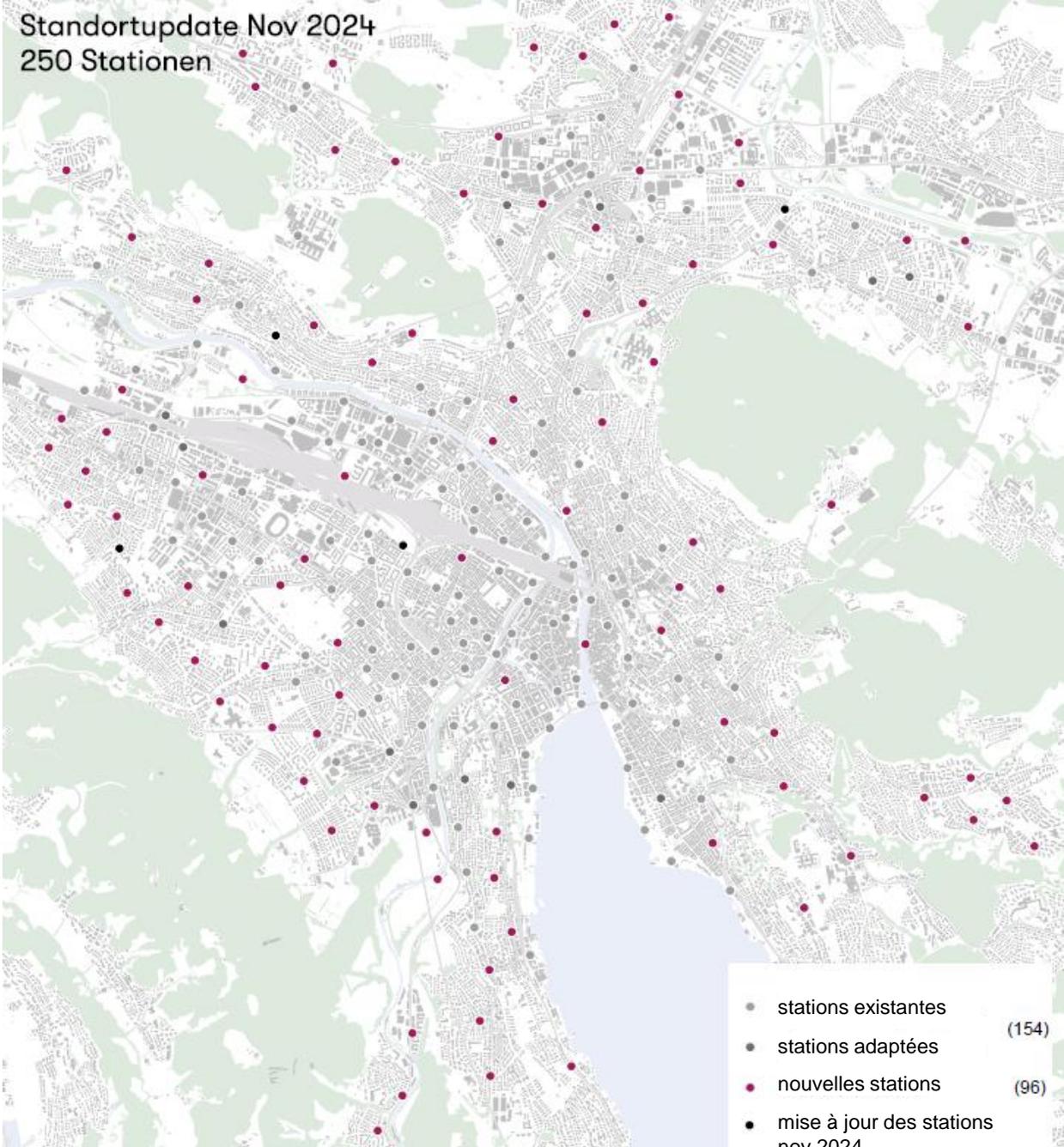


Le réseau de stations existant ne couvre pas les quartiers extérieurs / nombreuses demandes pour de nouvelles stations



Étendre le réseau: de 150 à 250 stations

- Première mise en œuvre sur place à partir de mai 2025
- Objectif: avoir réalisé l'ensemble des 250 stations d'ici 2026
- 2500 nouveaux vélos
- Part de vélos électriques de 50%



Étendre le réseau à sept communes voisines



Au total, 47 stations hors du territoire de la ville

Toutes ces communes ont une part élevée de TIM dans le trafic à destination de la ville

Population totale des communes: environ 150'000 habitantes et habitants

Services de transport automatisés



Les services de transport automatisés offrent des opportunités

- Services automatisés à la demande dans des véhicules partagés et donc efficaces en termes d'utilisation des surfaces
- Complément aux TP actuels (meilleurs résultats en termes d'émissions et d'utilisation des surfaces)
- Allègent la pression du trafic et du stationnement en ville
- Suppression des obstacles du premier / dernier kilomètre dans l'utilisation des TP (avant tout dans les zones hors de la ville)
- Réduisent le taux de possession de voitures et soutiennent les objectifs de mobilité

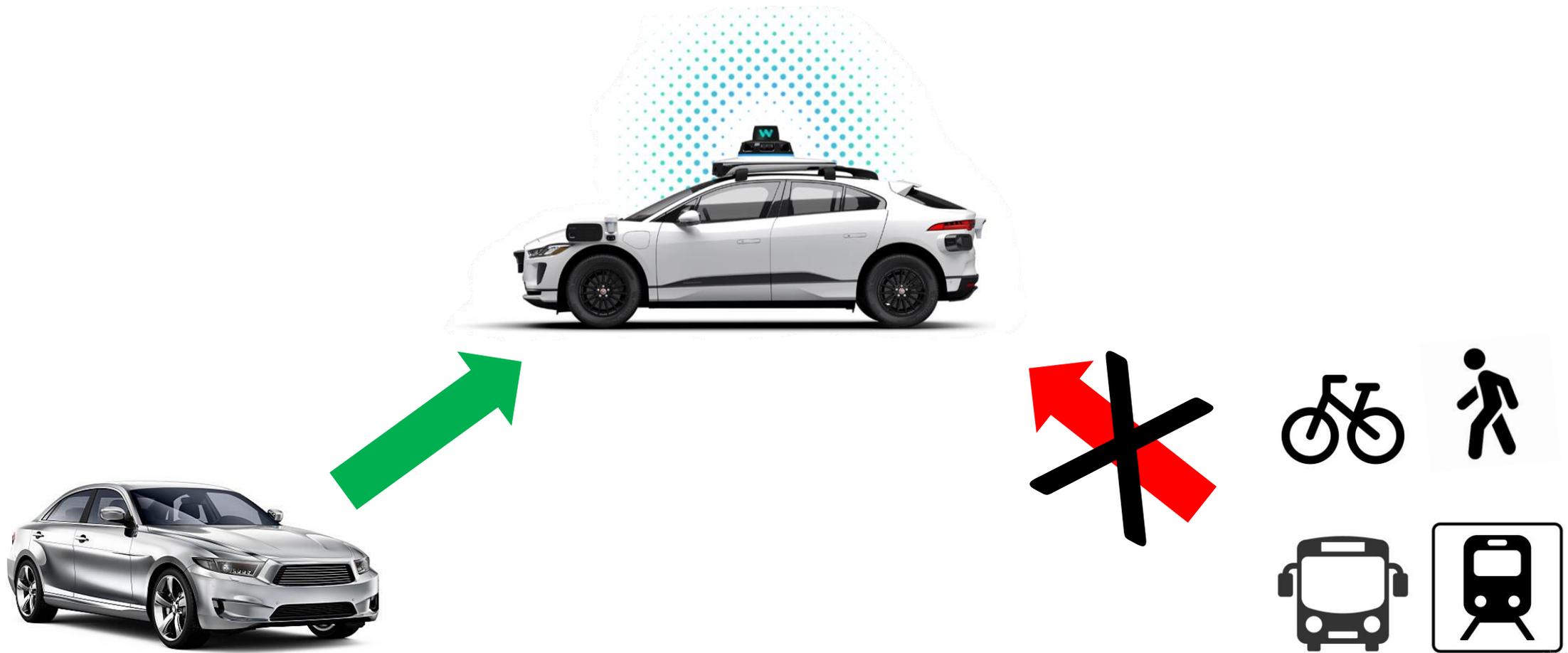
Cette évolution ne va pas de soi, elle doit être conçue, réglementée et mise en œuvre activement dans chaque domaine d'utilisation des véhicules sans chauffeur.

Les services de transport automatisés présentent aussi des risques

- Approuver des domaines d'utilisation de véhicules sans chauffeur signifie
→ autorisation de modèles commerciaux de taxis-robots
- La région zurichoise, en particulier le centre-ville de Zurich, sera vraisemblablement l'objectif des services commerciaux de transport automatisé
 - augmentation du trafic, perturbations de la circulation
 - concurrence avec les TP, en premier lieu sur les lignes qui génèrent des coûts
 - contreproductif pour les objectifs de mobilité du canton et de la ville

Les offres commerciales deviennent une réalité et doivent être réglementées.

Qui va changer de véhicule?



Pouvons-nous contribuer à façonner l'évolution dans notre sens?

- Les nouvelles offres de véhicules sans chauffeur doivent être bien intégrées dans le système de transports existant
- L'intérêt commercial des prestataires privés se situe dans les zones urbaines denses, où il existe déjà aujourd'hui de bonnes offres de mobilité
- Les TP, en tant qu'épine dorsale de la mobilité urbaine, ne doivent pas être concurrencés
- Une étroite collaboration entre canton et communes est une condition

Nous n'avons actuellement pas les moyens d'orienter les développements comme il le faudrait. Nous, les villes, devons faire valoir nos demandes auprès de nos cantons et de la Confédération.

A high-angle, wide shot of a busy city street at dusk. The scene is filled with public transport, including several trams and buses. Pedestrians are walking on the sidewalks, and cars are visible in the traffic. The buildings in the background have their windows lit up, and streetlights are on. The overall atmosphere is one of a vibrant, active urban environment.

Vielen Dank. Merci beaucoup. Grazie tante.