



Gestion de la mobilité dans la coopérative d'habitation familiale « Familienheim Genossenschaft Zürich »

Résumé

La coopérative d'habitation familiale « Familienheim-Genossenschaft Zürich » (FGZ) compte plus de 5500 habitants dans environ 2200 logements situés, à l'exception d'un ensemble d'habitation, dans le quartier zurichois du Friesenberg.

La FGZ professe l'avènement de la société à 2000 watts, un but qu'elle s'impose de poursuivre en vertu de ses lignes directrices.

Dans ce contexte, la coopérative constate que la mobilité, qui représente un tiers environ de la consommation d'énergie en moyenne en Suisse, doit elle aussi être pratiquée avec modération.

La FGZ a déjà fourni un travail exemplaire dans le domaine des bâtiments et du chauffage. Elle veut maintenant réduire ce tiers de la consommation d'énergie due à la mobilité en mettant en place une stratégie adéquate.

Cette stratégie consiste en particulier à donner une plus grande place aux déplacements à pied et à vélo, ce qui favorise entre autres la pratique quotidienne d'une activité physique par les habitants. Les facteurs qui ont une influence déterminante sur le choix du mode de transport sont la qualité de l'aménagement des espaces de proximité, l'accès aux infrastructures de transport et l'offre de mobilité sur le lieu de résidence.

Le projet a débuté par une analyse des faiblesses et des possibilités d'amélioration des infrastructures existantes (raccordement aux transports publics, places de stationnement, chemins piétonniers, infrastructures pour vélos, desserte, etc.).

L'analyse a montré, par exemple, que le quartier était bien desservi par les transports publics et qu'il était possible d'augmenter le nombre de places de stationnement pour vélos attribuées aux habitants de la FGZ. En revanche, le réseau de chemins piétonniers et de chemins cyclables offre un potentiel d'optimisation.

Un questionnaire écrit a été distribué pour déterminer le comportement de mobilité des habitants, leurs besoins dans ce domaine et leur réceptivité à la promotion d'une mobilité durable.

Le questionnaire a servi à interroger une personne dans chacun des 2240 ménages de la coopérative. Le taux de retour des questionnaires s'établit à 49%.

Il ressort du questionnaire, par exemple, que les propriétaires de vélos sont plus nombreux que les propriétaires de voitures (61% contre 49%). Mais seulement 30% des personnes interrogées utilisent leur vélo régulièrement. La santé et la forme physique sont identifiées comme étant une motivation importante pour se déplacer à pied ou à vélo.

Les réponses au questionnaire ont confirmé l'existence d'un potentiel d'amélioration dans le réseau de chemins piétonniers et cyclables puisque 40% des personnes interrogées se sont exprimées dans ce sens.

C'est sur ces bases que les champs d'action possibles ont été définis. Vingt-trois mesures à mettre en œuvre ont été proposées, réparties dans quatre catégories.

- A Mesures d'ordre général



- B Offres visant à favoriser la mobilité durable
- C Mesures de construction
- D Motivation et sensibilisation

Les mesures proposées ont été discutées lors d'une séance d'information comprenant un atelier, à laquelle l'ensemble des habitants avaient été invités. Les membres de la coopérative ont pu indiquer les mesures qu'ils préféreraient. La mesure qui a suscité la plus large adhésion était la construction d'un ensemble d'habitation sans voiture.

Des fiches de mesures indiquant les responsabilités, la démarche et les objectifs ont été élaborées pour les 23 mesures (ci-annexés les exemples de mesures).

Plusieurs des mesures élaborées ont été traitées lors de la phase de projet.

Pendant cette période, la mobilité durable a été largement discutée au sein de différents organes de la coopérative et les compétences ont été définies pour la suite des travaux.

Annexe:

Mesure 1 : Ancrage de l'orientation et des buts dans le domaine de la mobilité									
Objet	Ancrer dans les principes de la FGZ l'évolution souhaitée et les buts poursuivis dans le domaine de la mobilité afin de s'assurer que ce thème reste une préoccupation à long terme.								
Situation de départ	La FGZ veut que son quartier offre un environnement de grande qualité. Dans le domaine de la mobilité, cela suppose une utilisation économe des ressources et une exploitation efficace de l'espace public disponible tout en permettant aux membres de la coopérative de se déplacer en toute sécurité grâce à une mobilité douce et une mobilité combinée organisées de manière attractive. L'ancrage de ces buts et leur proclamation officielle contribuent à les inscrire dans la durée.								
But	S'assurer que le thème de la mobilité durable reste une préoccupation de la coopérative à long terme.								
Mesure	Ancrer dans la FGZ l'orientation stratégique à suivre pour évoluer dans le domaine de la mobilité.								
Démarche	Le groupe de travail esquisse à l'attention du comité directeur une proposition d'ancrage et un document récapitulatif des buts visés. Les buts généraux suivants sont poursuivis : offrir une qualité de vie élevée dans le quartier ; faire une utilisation économe des ressources et une exploitation efficace de l'espace public ; <ul style="list-style-type: none"> • augmenter la part de la mobilité douce ; • augmenter la proportion d'usagers des transports publics ; • développer les transports individuels motorisés utilisant des énergies renouvelables ; • augmenter la part du carsharing. Les buts généraux sont concrétisés par des indicateurs mesurables.								
Réalisation	<table border="1"> <tr><td></td><td>Court terme (2013)</td></tr> <tr><td>x</td><td>Moyen terme (2014-2016)</td></tr> <tr><td></td><td>Long terme (2016-2020)</td></tr> <tr><td></td><td>Tâche permanente</td></tr> </table>		Court terme (2013)	x	Moyen terme (2014-2016)		Long terme (2016-2020)		Tâche permanente
	Court terme (2013)								
x	Moyen terme (2014-2016)								
	Long terme (2016-2020)								
	Tâche permanente								
Degré d'engagement	<table border="1"> <tr><td></td><td>Niveau idée</td></tr> <tr><td>x</td><td>Niveau élaboration</td></tr> <tr><td></td><td>Niveau décision</td></tr> </table>		Niveau idée	x	Niveau élaboration		Niveau décision		
	Niveau idée								
x	Niveau élaboration								
	Niveau décision								
Responsabilité	Groupe de travail Mobilité								
Acteurs	Groupe de travail Mobilité, comité directeur de la FGZ, membres de la coopérative								
Coûts									
Utilité (1-10)									
Financement									
Efficacité	Le thème reste une préoccupation à long terme.								
Remarques									

Mesure 2 : Création d'une commission Mobilité	
Objet	Créer une commission Mobilité ayant pour mandat de promouvoir la mobilité durable au sein de la coopérative.
Situation de départ	En lançant le projet « Gestion de la mobilité à la FGZ », la coopérative s'est saisie du thème de la mobilité durable. Une commission Mobilité est nécessaire pour garantir que la question reste un axe de travail à long terme et assumer les travaux requis.
But	Mettre sur pied une commission Mobilité active.
Mesure	Elaborer une proposition et la présenter.
Démarche	Les travaux doivent porter sur les points suivants : <ul style="list-style-type: none"> • proposition au comité directeur pour la commission Mobilité ; • élaboration d'un cahier des charges ; • fixer la périodicité des réunions.
Réalisation	x Court terme (2013) Moyen terme (2014-2016) Long terme (2016-2020) Tâche permanente
Degré d'engagement	x Niveau idée Niveau élaboration Niveau décision
Responsabilité	Groupe de travail Mobilité
Acteurs	Groupe de travail Mobilité, comité directeur
Coûts	
Utilité (1-10)	
Financement	
Efficacité	Le thème reste un axe de travail à long terme.
Remarques	

Mesure 3 : Administration de la coopérative									
Objet	Impliquer l'administration de la coopérative dans le travail sur le thème de la mobilité								
Situation de départ	Le thème de la mobilité a été abordé avec les membres de la coopérative à travers un questionnaire écrit. L'administration de la coopérative a un rôle de modèle à jouer vis-à-vis des membres de la coopérative. Il est important pour la crédibilité du projet que le thème de la mobilité soit pris en considération par l'administration de la coopérative. Il faut donc que celle-ci travaille aussi sur ce thème.								
But	L'administration de la coopérative est impliquée dans le travail sur le thème de la mobilité.								
Mesure	Une démarche dans ce sens est définie puis mise en œuvre.								
Démarche	Un concept de prise en compte de la mobilité durable dans l'administration de la coopération est élaboré puis mis en œuvre.								
Réalisation	<table border="0"> <tr> <td></td> <td>Court terme (2013)</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Moyen terme (2014-2016)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Long terme (2016-2020)</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Tâche permanente</td> </tr> </table>		Court terme (2013)	x	Moyen terme (2014-2016)		Long terme (2016-2020)	x	Tâche permanente
	Court terme (2013)								
x	Moyen terme (2014-2016)								
	Long terme (2016-2020)								
x	Tâche permanente								
Degré d'engagement	<table border="0"> <tr> <td></td> <td>Niveau idée</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Niveau élaboration</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Niveau décision</td> </tr> </table>		Niveau idée		Niveau élaboration	x	Niveau décision		
	Niveau idée								
	Niveau élaboration								
x	Niveau décision								
Responsabilité	Commission Mobilité								
Acteurs	Commission Mobilité, membres de l'administration de la coopérative								
Coûts									
Utilité (1-10)									
Financement									
Efficacité	Le rôle de modèle et la crédibilité vis-à-vis des membres de la coopérative sont assurés.								
Remarques									

Mesure 4 : Promotion de la mobilité douce									
Objet	La coopérative encourage la mobilité douce en sensibilisant ses membres au thème de la mobilité durable.								
Situation de départ	Sur les 61% de propriétaires de vélos, seuls 30% les utilisent régulièrement (au moins 1 fois par semaine). Déplacements pour faire les courses : 64% déclarent faire leurs courses normalement à vélo ou à pied alors que 13% ne sont pas prêts à faire faire leurs courses à vélo ou à pied et que les 23% restants pourraient envisager de faire leurs courses à vélo ou à pied. Des mesures de communication peuvent sensibiliser les membres de la coopérative à ce thème. Pour 18% des personnes interrogées, la santé et la forme physique sont des raisons pour réduire l'utilisation d'un véhicule motorisé.								
But	Les membres de la coopérative sont encouragés à se déplacer à vélo ou à pied.								
Mesure	La coopérative sensibilise ses membres à ce thème.								
Démarche	Le travail de sensibilisation emprunte plusieurs canaux de communication : <ul style="list-style-type: none"> • dépliants, brochures, posters ; • dossiers sur la mobilité ; • séances d'information ; • articles (FGZ Info) ; • information de toutes les commissions. Une collaboration avec l'organe de relations publiques est recherchée.								
Réalisation	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>Court terme (2013)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Moyen terme (2014-2016)</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Long terme (2016-2020)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Tâche permanente</td> </tr> </table>		Court terme (2013)		Moyen terme (2014-2016)	x	Long terme (2016-2020)		Tâche permanente
	Court terme (2013)								
	Moyen terme (2014-2016)								
x	Long terme (2016-2020)								
	Tâche permanente								
Degré d'engagement	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>Niveau idée</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Niveau élaboration</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Niveau décision</td> </tr> </table>		Niveau idée		Niveau élaboration	x	Niveau décision		
	Niveau idée								
	Niveau élaboration								
x	Niveau décision								
Responsabilité	Commission Mobilité, organe de relations publiques (Gremium Öffentlichkeitsarbeit)								
Acteurs	Commission Mobilité, organe de relations publiques (Gremium Öffentlichkeitsarbeit), éventuellement commission Loisirs, comité directeur FGZ								
Coûts									
Utilité (1-10)									
Financement									
Efficacité	La sensibilisation des membres de la coopérative favorise le choix de modes de transport respectueux de l'environnement.								
Remarques									

Mesure 5 : Rendre attractifs les chemins cyclables et le stationnement des vélos									
Objet	Améliorer les chemins cyclables et le stationnement des vélos et les aménager de manière attractive.								
Situation de départ	D'après les réponses au questionnaire, 61% des membres de la coopérative possèdent au moins un vélo, mais <i>seulement 30% les utilisent régulièrement</i> . 36% disent avoir besoin de chemins piétonniers et de chemins cyclables attractifs pour faire leurs courses à vélo. 39% aimeraient des chemins cyclables plus attractifs dans le quartier.								
But	Les chemins cyclables et le stationnement des vélos sur le lieu de résidence et sur les lieux de destination sont aménagés de manière attractive afin de favoriser l'utilisation du vélo.								
Mesure	Mettre en évidence les possibilités d'amélioration et commencer à les exploiter.								
Démarche	<p>Pour améliorer les chemins cyclables, il faut pouvoir identifier précisément les zones de danger et les points faibles. Il faut aussi déterminer plus précisément les possibilités d'amélioration du stationnement des vélos sur le lieu de résidence et sur les lieux de destination (possibilités de stationnement insuffisante, accès aux vélostations).</p> <p>Ces aspects sont étudiés de manière approfondie dans le cadre d'ateliers avec les membres de la coopérative.</p> <p>Sur la base des réponses au questionnaire, des actions sont demandées aux acteurs responsables. Cela concerne d'une part la ville de Zurich (avant tout pour les chemins cyclables) et d'autre part la coopérative (surtout pour les vélostations).</p>								
Réalisation	<table border="0"> <tr> <td>x</td> <td>Court terme (2013)</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Moyen terme (2014-2016)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Long terme (2016-2020)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Tâche permanente</td> </tr> </table>	x	Court terme (2013)	x	Moyen terme (2014-2016)		Long terme (2016-2020)		Tâche permanente
x	Court terme (2013)								
x	Moyen terme (2014-2016)								
	Long terme (2016-2020)								
	Tâche permanente								
Degré d'engagement	<table border="0"> <tr> <td></td> <td>Niveau idée</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Niveau élaboration</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Niveau décision</td> </tr> </table>		Niveau idée		Niveau élaboration	x	Niveau décision		
	Niveau idée								
	Niveau élaboration								
x	Niveau décision								
Responsabilité	Commission Mobilité								
Acteurs	Commission Mobilité, membres de la coopérative, office des ponts et chaussées (Tiefbauamt) de la ville de Zurich, police municipale, comité directeur FGZ								
Coûts									
Utilité (1-10)	L'utilisation du vélo augmente.								
Financement									
Efficacité	L'utilisation du vélo est favorisée grâce à des chemins cyclables et des vélostations plus attractifs.								
Remarques									

Mesure 6 : Ateliers de réparation et stations de gonflage pour les vélos									
Objet	Mettre à disposition dans le quartier des ateliers de réparation et des stations de gonflage pour les vélos.								
Situation de départ	61% des habitants possèdent un vélo, mais seuls 30% l'utilisent régulièrement. En cas de panne ou de crevaison, les vélos peuvent être réutilisés plus rapidement si un atelier de réparation et une station de gonflage sont à disposition. 38% des personnes interrogées souhaitent une telle offre.								
But	Tous les habitants ont accès à un atelier de réparation et à une station de gonflage pour vélos.								
Mesure	Etudier différentes possibilités d'ateliers de réparation et de stations de gonflage pour les vélos. Une offre est mise à disposition selon les possibilités.								
Démarche	<p>Les différentes possibilités sont étudiées et comparées. On peut envisager les formules suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la structure est mise à disposition par un prestataire extérieur ou la ville de Zurich ; • la structure est mise à disposition par la coopérative ; • la structure est mise à disposition par un magasin de vélos qui loue si possible un local dans le nouveau centre de quartier. <p>Parallèlement, la journée de réparation des vélos (Velloflicktag) organisée par la commission Loisirs est poursuivie.</p> <p>La question de savoir si une telle offre sera effectivement utilisée est étudiée de manière approfondie dans le cadre d'ateliers.</p>								
Réalisation	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">x</td> <td>Court terme (2013)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Moyen terme (2014-2016)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Long terme (2016-2020)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Tâche permanente</td> </tr> </table>	x	Court terme (2013)		Moyen terme (2014-2016)		Long terme (2016-2020)		Tâche permanente
x	Court terme (2013)								
	Moyen terme (2014-2016)								
	Long terme (2016-2020)								
	Tâche permanente								
Degré d'engagement	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">x</td> <td>Niveau idée</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Niveau élaboration</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Niveau décision</td> </tr> </table>	x	Niveau idée		Niveau élaboration		Niveau décision		
x	Niveau idée								
	Niveau élaboration								
	Niveau décision								
Responsabilité	Commission Mobilité								
Acteurs	Commission Mobilité, membres de la coopérative, ville de Zurich, magasin de vélos, comité directeur FGZ								
Coûts									
Utilité (1-10)									
Financement	En cas de panne ou de crevaison, les vélos restent immobilisés moins longtemps.								
Efficacité									

Mesure 7 : Offres de location et de prêt de vélos électriques, vélos, remorques à vélos et de biporteurs	
Objet	Proposer des offres de location et de prêt de vélos électriques et classiques
Situation de départ	<p>19% des personnes interrogées disent qu'elles utiliseraient des offres de location et de prêt de vélos électriques, 10% qu'elles utiliseraient des offres de location et de prêt de vélos et 15% qu'elles utiliseraient des offres de location et de prêt de remorques et de biporteurs.</p> <p>Il n'existe actuellement pas d'offres de ce type dans le quartier.</p>
But	Mettre en place des offres qu'utilisent les membres de la coopérative.
Mesure	Etudier plusieurs possibilités pour mettre en place des offres de location et de prêt. Ces offres sont mises à disposition selon les possibilités.
Démarche	<p>Les différentes possibilités sont étudiées et comparées. On peut envisager les formules suivantes :</p> <p>les offres de prêt sont mises à disposition par un prestataire extérieur ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • les offres de prêt sont mises à disposition par la coopérative ; • les offres de prêt sont mises à disposition par un magasin de vélos qui loue si possible un local dans le nouveau centre de quartier. <p>La question de savoir si une telle offre sera effectivement utilisée et donc si elle pourra être financée est étudiée de manière approfondie dans le cadre d'ateliers.</p>
Réalisation	<p>x</p> <p>Court terme (2013) Moyen terme (2014-2016) Long terme (2016-2020) Tâche permanente</p>
Degré d'engagement	<p>x</p> <p>Niveau idée Niveau élaboration Niveau décision</p>
Responsabilité	Commission Mobilité
Acteurs	Commission Mobilité, comité directeur FGZ, prestataires, magasin de vélos
Coûts	
Utilité (1-10)	
Financement	
Efficacité	<p>Les vélos, électriques et classiques, sont davantage utilisés pour les déplacements.</p> <p>Les remorques à vélos et les biporteurs sont davantage utilisés pour les transports.</p>
Remarques	

Mesure 8 : Chemins piétonniers	
Objet	Améliorer les chemins piétonniers et les aménager de manière attractive.
Situation de départ	36% des personnes interrogées disent souhaiter des chemins piétonniers plus attractifs et 36% estiment qu'il faut des chemins piétonniers et des chemins cyclables plus attractifs pour faire les courses à vélo. Certains enfants du quartier sont accompagnés à l'école en voiture par leurs parents. Cela montre qu'il y a un potentiel d'amélioration dans le domaine de la sécurité sur le chemin de l'école.
But	Les chemins piétonniers dans le secteur de la coopérative sont aménagés de manière attractive afin de favoriser les déplacements à pied.
Mesure	Mettre en évidence les possibilités d'amélioration et commencer à les exploiter.
Démarche	Pour améliorer les chemins piétonniers, il faut pouvoir identifier précisément les zones de danger et les points faibles. Ces aspects sont étudiés de manière approfondie dans le cadre d'ateliers avec les membres de la coopérative. Sur la base des réponses au questionnaire, des actions sont demandées aux acteurs responsables. Cela concerne d'une part la ville de Zurich (chemins piétonniers) et d'autre part la coopérative elle-même.
Réalisation	<input checked="" type="checkbox"/> Court terme (2013) <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2014-2016) <input type="checkbox"/> Long terme (2016-2020) <input type="checkbox"/> Tâche permanente
Degré d'engagement	<input type="checkbox"/> Niveau idée <input type="checkbox"/> Niveau élaboration <input checked="" type="checkbox"/> Niveau décision
Responsabilité	Commission Mobilité
Acteurs	Commission Mobilité, membres de la coopérative, ville de Zurich, comité directeur FGZ
Coûts	
Utilité (1-10)	
Financement	
Efficacité	Les déplacements à pied sont favorisés grâce à des chemins piétonniers plus attractifs.
Remarques	

Mesure 9 : Offre dans le domaine des achats quotidiens dans le centre de quartier du Friesenberg									
Objet	Développer l'offre dans le domaine des achats quotidiens dans le centre de quartier du Friesenberg.								
Situation de départ	45% des personnes interrogées sont favorables à une extension de l'offre pour les achats quotidiens dans le centre de quartier du Friesenberg. 13% précisent que c'est une condition pour réduire l'utilisation de leur véhicule motorisé. La Coop aura un espace plus vaste et donc une offre étendue dans le nouveau centre. D'autres surfaces commerciales sont prévues. <i>L'offre qui sera mise à disposition n'est pas encore fixée.</i> Il est donc possible de l'adapter aux besoins des membres de la coopérative.								
But	Le développement de l'offre augmente le volume des achats effectués dans le quartier.								
Mesure	Etudier plusieurs possibilités pour développer l'offre dans le domaine des achats quotidiens. Une offre est mise à disposition selon les possibilités.								
Démarche	Les possibilités d'aménagement sont déterminées en concertation avec le groupe de suivi de la construction du centre. La question de savoir quelles offres supplémentaires sont souhaitables pour les membres de la coopérative est étudiée dans le cadre d'ateliers.								
Réalisation	<table border="0"> <tr> <td>x</td> <td>Court terme (2013)</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Moyen terme (2014-2016)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Long terme (2016-2020)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Tâche permanente</td> </tr> </table>	x	Court terme (2013)	x	Moyen terme (2014-2016)		Long terme (2016-2020)		Tâche permanente
x	Court terme (2013)								
x	Moyen terme (2014-2016)								
	Long terme (2016-2020)								
	Tâche permanente								
Degré d'engagement	<table border="0"> <tr> <td></td> <td>Niveau idée</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Niveau élaboration</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Niveau décision</td> </tr> </table>		Niveau idée		Niveau élaboration	x	Niveau décision		
	Niveau idée								
	Niveau élaboration								
x	Niveau décision								
Responsabilité	Commission Mobilité, groupe de suivi de la construction du centre								
Acteurs	Commission Mobilité, groupe de suivi de la construction du centre, membres de la coopérative, comité directeur FGZ								
Coûts									
Utilité (1-10)									
Financement									
Efficacité	L'offre commerciale dans le quartier est étendue et davantage adaptée aux besoins, ce qui favorise la mobilité douce.								
Remarques									

Mesure 10 : Offre de services de livraison et de dépôt									
Objet	Mettre en place un service de livraison des courses à domicile et de dépôt des colis et des livraisons à domicile.								
Situation de départ	33% des personnes interrogées disent qu'elles utiliseraient un service de livraison des courses à domicile et 27% qu'elles utiliseraient un service de dépôt des colis et des livraisons à domicile.								
But	Couvrir ces besoins grâce à des offres dans le quartier et réduire ainsi l'utilisation des transports individuels motorisés.								
Mesure	Etudier plusieurs possibilités pour mettre en place une offre de services de livraison à domicile et de dépôt. Une offre est mise à disposition selon les possibilités.								
Démarche	<p>Les différentes possibilités sont étudiées et comparées. On peut envisager les formules suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les services de livraison à domicile et de dépôt sont mis à disposition par un prestataire extérieur ; • les services de livraison à domicile et de dépôt sont mis à disposition par la coopérative ; • les services de livraison à domicile et de dépôt sont mis à disposition par un magasin de vélos qui loue si possible un local dans le nouveau centre de quartier ; • les services de livraison à domicile et de dépôt sont proposés en collaboration avec la Coop. <p>La question de savoir si une offre de ce type sera effectivement utilisée et donc si elle pourra être financée est étudiée de manière approfondie dans le cadre d'ateliers.</p>								
Réalisation	<table border="0"> <tr> <td>x</td> <td>Court terme (2013)</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Moyen terme (2014-2016)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Long terme (2016-2020)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Tâche permanente</td> </tr> </table>	x	Court terme (2013)	x	Moyen terme (2014-2016)		Long terme (2016-2020)		Tâche permanente
x	Court terme (2013)								
x	Moyen terme (2014-2016)								
	Long terme (2016-2020)								
	Tâche permanente								
Degré d'engagement	<table border="0"> <tr> <td>x</td> <td>Niveau idée</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Niveau élaboration</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Niveau décision</td> </tr> </table>	x	Niveau idée		Niveau élaboration		Niveau décision		
x	Niveau idée								
	Niveau élaboration								
	Niveau décision								
Responsabilité	Commission Mobilité								
Acteurs	Commission Mobilité, groupe de suivi de la construction du centre, membres de la coopérative, comité directeur FGZ								
Coûts									
Utilité (1-10)									
Financement									
Efficacité	<p>Une offre de services de livraison permet de faire des courses mêmes volumineuses sans voiture.</p> <p>L'utilisation de cette offre entraîne une diminution du trafic et une utilisation plus efficace des ressources.</p>								

Remarques

Mesure 11 : Déplacer l'arrêt de bus au centre de quartier du Friesenberg									
Objet	Déplacer l'arrêt de bus au centre de quartier du Friesenberg								
Situation de départ	L'arrêt de bus « Im Hagacker » est situé à 200 m environ du centre de quartier du Friesenberg. Pour 26% des personnes interrogées, un arrêt de bus devant le centre est un facteur important pour faire ses courses quotidiennes avec un moyen de transport non motorisé. En principe, l'arrêt de bus peut être rapproché du centre. Cette question a déjà été abordée dans le cadre du projet de construction du centre.								
But	Déplacer l'arrêt de bus devant le centre de quartier du Friesenberg afin de faciliter l'utilisation des transports publics pour faire les courses.								
Mesure	Le déplacement de l'arrêt de bus « Im Hagacker » est proposé à la ville de Zurich et aux transports publics zurichois (VBZ).								
Démarche	Contact est pris avec le groupe de suivi de la construction du centre pour déterminer qui met en œuvre cette mesure. La démarche à suivre précisément doit être établie avec la ville de Zurich et les VBZ.								
Réalisation	<table border="1"> <tr> <td>x</td> <td>Court terme (2013)</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Moyen terme (2014-2016)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Long terme (2016-2020)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Tâche permanente</td> </tr> </table>	x	Court terme (2013)	x	Moyen terme (2014-2016)		Long terme (2016-2020)		Tâche permanente
x	Court terme (2013)								
x	Moyen terme (2014-2016)								
	Long terme (2016-2020)								
	Tâche permanente								
Degré d'engagement	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>Niveau idée</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Niveau élaboration</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Niveau décision</td> </tr> </table>		Niveau idée	x	Niveau élaboration	x	Niveau décision		
	Niveau idée								
x	Niveau élaboration								
x	Niveau décision								
Responsabilité	Groupe de suivi de la construction du centre								
Acteurs	Commission Mobilité, groupe de suivi de la construction du centre, membres de la coopérative, comité directeur FGZ								
Coûts									
Utilité (1-10)									
Financement									
Efficacité	Un arrêt de bus plus près du centre facilite l'utilisation des transports publics pour faire les courses.								
Remarques									

Mesure 12 : Tarifs réduits pour les transports publics									
Objet	Etudier les possibilités d'obtenir des offres à tarif réduit pour les transports publics.								
Situation de départ	63% des personnes interrogées disent qu'elles utiliseraient des offres à tarif réduit pour les transports publics. Les CFF et les VBZ ne proposent pas de rabais de quantité officiels pour les ensembles d'habitation alors que cela existe pour les entreprises. Il faut d'abord déterminer avec les CFF et les VBZ quelles sont les possibilités pour les ensembles d'habitation.								
But	Proposer si possible des offres à tarif réduit pour les transports publics.								
Mesure	Déterminer avec les CFF et les VBZ les possibilités d'obtenir des offres à tarif réduit.								
Démarche	Les volumes de commande des différents abonnements au sein de la coopérative peuvent être estimés sur la base des réponses au questionnaire. Des possibilités de rabais en conséquence doivent être discutées avec les CFF et les VBZ. La coopérative a la possibilité de créer un fonds Mobilité pour subventionner des abonnements aux transports publics. Les différentes formules possibles doivent être étudiées.								
Réalisation	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>Court terme (2013)</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Moyen terme (2014-2016)</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Long terme (2016-2020)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Tâche permanente</td> </tr> </table>		Court terme (2013)	x	Moyen terme (2014-2016)	x	Long terme (2016-2020)		Tâche permanente
	Court terme (2013)								
x	Moyen terme (2014-2016)								
x	Long terme (2016-2020)								
	Tâche permanente								
Degré d'engagement	<table border="1"> <tr> <td>x</td> <td>Niveau idée</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Niveau élaboration</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Niveau décision</td> </tr> </table>	x	Niveau idée		Niveau élaboration		Niveau décision		
x	Niveau idée								
	Niveau élaboration								
	Niveau décision								
Responsabilité	Commission Mobilité								
Acteurs	Commission Mobilité, CFF, VBZ, comité directeur FGZ								
Coûts									
Utilité (1-10)									
Financement									
Efficacité	Favoriser l'utilisation des transports publics grâce à des abonnements à tarif réduit.								
Remarques									

Mesure 13 : Afficher les horaires des transports publics dans les entrées d'immeuble	
Objet	Afficher les horaires des transports publics dans les entrées d'immeuble.
Situation de départ	22% des personnes interrogées apprécieraient que les horaires des transports publics soient affichés dans les entrées d'immeuble.
But	L'affichage des horaires des transports publics dans toutes les entrées d'immeuble informerait activement les membres de la coopérative et les sensibiliserait à l'utilisation des transports publics.
Mesure	Les horaires des transports publics sont affichés dans toutes les entrées d'immeuble.
Démarche	La mise en œuvre et l'actualisation annuelle de l'affichage des horaires des transports publics doivent être organisées avec l'administration de la coopérative et les concierges.
Réalisation	x Court terme (2013) Moyen terme (2014-2016) Long terme (2016-2020) Tâche permanente
Degré d'engagement	x Niveau idée Niveau élaboration Niveau décision
Responsabilité	Commission Mobilité
Acteurs	Commission Mobilité, administration de la coopérative, concierges
Coûts	
Utilité (1-10)	
Financement	
Efficacité	L'affichage des horaires dans les entrées d'immeuble facilite l'utilisation des transports publics. Elle sensibilise en outre les membres de la coopérative aux transports publics.
Remarques	

Mesure 14 : Création de places de stationnement dans les futurs ensembles d'habitation			
Objet	Adapter aux besoins la création de places de stationnement dans les futurs ensembles d'habitation.		
Situation de départ	Dans le nouveau ensemble du Grünmatt, 56 des 129 places de stationnement (43%) restent vides après la signature de tous les contrats de location. Le coût de ces places doit être couvert par l'ensemble des loyers. L'ordonnance sur les places de stationnement permet de réduire le nombre de places de parc à créer.		
But	On crée uniquement le nombre de places de stationnement pouvant être effectivement louées.		
Mesure	Veiller à diminuer le nombre de places de stationnement dans les nouveaux ensembles d'habitation. A moyen terme, des principes dans ce sens sont ancrés dans les lignes directrices de la coopérative.		
Démarche	La commission Mobilité prend contact avec la commission Constructions au sujet des nouveaux projets et lui apporte son concours dans le domaine de la mobilité. On s'assurer ainsi que le nombre de places de stationnement est adapté aux besoins et que l'on ne crée pas de places de parc inutiles.		
Réalisation	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">x</td> <td> Court terme (2013) Moyen terme (2014-2016) Long terme (2016-2020) Tâche permanente </td> </tr> </table>	x	Court terme (2013) Moyen terme (2014-2016) Long terme (2016-2020) Tâche permanente
x	Court terme (2013) Moyen terme (2014-2016) Long terme (2016-2020) Tâche permanente		
Degré d'engagement	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">x</td> <td> Niveau idée Niveau élaboration Niveau décision </td> </tr> </table>	x	Niveau idée Niveau élaboration Niveau décision
x	Niveau idée Niveau élaboration Niveau décision		
Responsabilité	Commission Mobilité		
Acteurs	Commission Mobilité, commission Constructions, comité directeur FGZ, membres de la coopérative, ville de Zurich		
Coûts			
Utilité (1-10)			
Financement			
Efficacité	La diminution du nombre de places de stationnement créées permet de réduire le coût des projets de construction. De plus, une offre restreinte de places de parc peut avoir pour effet de ralentir l'utilisation des transports individuels motorisés.		
Remarques			

Mesure 15 : Ensemble d'habitation sans voiture									
Objet	Proposer un ensemble d'habitation sans voiture au sein de la coopérative.								
Situation de départ	23% des personnes interrogées se disent tout à fait disposées et 11% très disposées à vivre dans un ensemble d'habitation sans voiture. La coopérative ne propose actuellement rien à ce groupe cible.								
But	Répondre aux besoins de ce groupe cible.								
Mesure	La possibilité d'aménager un ensemble d'habitation sans voiture est étudiée à chaque nouveau projet de construction.								
Démarche	Contact est pris à ce sujet avec la commission Constructions. Les conditions pour vivre dans un ensemble d'habitation sans voiture sont analysées avec les membres de la coopérative dans le cadre d'un atelier.								
Réalisation	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">x</td> <td>Court terme (2013)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Moyen terme (2014-2016)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Long terme (2016-2020)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Tâche permanente</td> </tr> </table>	x	Court terme (2013)		Moyen terme (2014-2016)		Long terme (2016-2020)		Tâche permanente
x	Court terme (2013)								
	Moyen terme (2014-2016)								
	Long terme (2016-2020)								
	Tâche permanente								
Degré d'engagement	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">x</td> <td>Niveau idée</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Niveau élaboration</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Niveau décision</td> </tr> </table>	x	Niveau idée		Niveau élaboration		Niveau décision		
x	Niveau idée								
	Niveau élaboration								
	Niveau décision								
Responsabilité	Commission Mobilité								
Acteurs	Commission Mobilité, commission Constructions, comité directeur FGZ, membres de la coopérative								
Coûts									
Utilité (1-10)									
Financement									
Efficacité	La construction d'un ensemble d'habitation sans voiture et la vie dans cet ensemble ont pour effet de sensibiliser les membres de la coopérative.								
Remarques									

Mesure 16 : Infrastructure pour la mobilité électrique		
Objet	Mettre à disposition une infrastructure pour la mobilité électrique.	
Situation de départ	Par rapport à d'autres modes de transport, la mobilité électrique n'est pas encore très répandue dans la coopérative. Seulement 6% des personnes interrogées déclarent posséder un vélo électrique et 10% souhaitent une amélioration de l'infrastructure pour les vélos et voitures électriques.	
But	La coopérative met à disposition l'infrastructure de chargement électrique nécessaire pour répondre aux besoins.	
Mesure	La procédure et les compétences pour l'aménagement d'une infrastructure de chargement électrique sont définies.	
Démarche	<p>En collaboration avec l'administration de la coopérative, les différentes possibilités pour aménager une infrastructure de chargement destinée aux véhicules électriques est étudiée. Les points suivants doivent être outre être clarifiés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • responsabilité de la mise en œuvre ; • information des membres de la coopérative ; • financement ; • recensement des stations installées ; • décompte de l'électricité consommée. <p>Le besoin en équipements des stations de chargement pourrait être évalué plus précisément dans le cadre d'ateliers.</p>	
Réalisation	x	Court terme (2013) Moyen terme (2014-2016) Long terme (2016-2020) Tâche permanente
Degré d'engagement	x	Niveau idée Niveau élaboration Niveau décision
Responsabilité	Commission Mobilité	
Acteurs	Commission Mobilité, administration de la coopérative, membres de la coopérative	
Coûts		
Utilité (1-10)		
Financement		
Efficacité	La mobilité électrique est favorisée par la mise à disposition d'une infrastructure de chargement.	
Remarques		

Mesure 17 : Emplacements Mobility supplémentaires									
Objet	Etudier l'implantation d'emplacement Mobility supplémentaires dans le quartier, près du centre de quartier du Friesenberg.								
Situation de départ	<p>Il y a six emplacements Mobility dans le quartier ou à proximité immédiate. Selon les renseignements fournis par Mobility en décembre 2012, ces emplacements sont bien fréquentés, même s'ils ne sont pas utilisés à 100% de leur capacité. Un nouvel emplacement a été ouvert en mai 2012 sur la Friesenbergstrasse, dans le secteur de la coopérative. Mobility a déclaré ne pas prévoir d'emplacement supplémentaire dans ce secteur pour le moment.</p> <p>Pour une grande partie des habitants, l'emplacement Mobility le plus proche est à plus de 300 m. Un emplacement supplémentaire près du centre de quartier ramènerait cette distance à moins de 300 m pour une portion supplémentaire des résidents.</p>								
But	Des emplacements Mobility sont à portée de pied de tous les membres de la coopérative dans le secteur de la FGZ. L'offre de véhicules est suffisante.								
Mesure	La possibilité d'installer un emplacement Mobility supplémentaire desservant le centre de quartier est étudiée. Si nécessaire, la coopérative met des places de stationnement à disposition.								
Démarche	<p>La possibilité d'ouvrir un nouvel emplacement doit être étudiée avec Mobility.</p> <p>Contact est pris avec le groupe de suivi de la construction du centre pour s'assurer qu'il traite ce dossier.</p>								
Réalisation	<table border="0"> <tr> <td>x</td> <td>Court terme (2013)</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Moyen terme (2014-2016)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Long terme (2016-2020)</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Tâche permanente</td> </tr> </table>	x	Court terme (2013)	x	Moyen terme (2014-2016)		Long terme (2016-2020)	x	Tâche permanente
x	Court terme (2013)								
x	Moyen terme (2014-2016)								
	Long terme (2016-2020)								
x	Tâche permanente								
Degré d'engagement	<table border="0"> <tr> <td></td> <td>Niveau idée</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Niveau élaboration</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Niveau décision</td> </tr> </table>		Niveau idée	x	Niveau élaboration	x	Niveau décision		
	Niveau idée								
x	Niveau élaboration								
x	Niveau décision								
Responsabilité	Groupe de suivi de la construction du centre								
Acteurs	Commission Mobilité, groupe de suivi de la construction du centre, Mobility								
Coûts	-								
Utilité (1-10)									
Financement									
Efficacité	Un emplacement supplémentaire rend Mobility plus attractif pour les usagers. Cela favorise l'utilisation de ce service.								
Remarques									

Mesure 18 : Véhicules électriques chez Mobility									
Objet	Obtenir que Mobility mette à disposition des véhicules électriques.								
Situation de départ	Il y a six emplacements Mobility dans le quartier ou à proximité immédiate. Aucun ne propose de véhicule électrique. Plus de la moitié des usagers font moins de 500 km par an avec un véhicule Mobility. Il est probable également que les distances parcourues sont généralement courtes.								
But	Des véhicules électriques sont également mis à disposition sur les emplacements Mobility, selon les possibilités.								
Mesure	Etudier la possibilité de proposer des véhicules électriques sur les emplacements.								
Démarche	La possibilité de proposer des véhicules électriques doit être étudiée avec Mobility.								
Réalisation	<table border="0"> <tr> <td>x</td> <td>Court terme (2013)</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Moyen terme (2014-2016)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Long terme (2016-2020)</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Tâche permanente</td> </tr> </table>	x	Court terme (2013)	x	Moyen terme (2014-2016)		Long terme (2016-2020)	x	Tâche permanente
x	Court terme (2013)								
x	Moyen terme (2014-2016)								
	Long terme (2016-2020)								
x	Tâche permanente								
Degré d'engagement	<table border="0"> <tr> <td></td> <td>Niveau idée</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Niveau élaboration</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Niveau décision</td> </tr> </table>		Niveau idée	x	Niveau élaboration	x	Niveau décision		
	Niveau idée								
x	Niveau élaboration								
x	Niveau décision								
Responsabilité	Commission Mobilité								
Acteurs	Commission Mobilité, Mobility								
Coûts									
Utilité (1-10)									
Financement									
Efficacité	L'offre de véhicules électriques permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Elle favorise en outre l'utilisation de ces véhicules.								
Remarques									

Mesure 19 : Développer le carsharing									
Objet	Développer le carsharing entre les membres de la coopérative.								
Situation de départ	5% des personnes interrogées disent utiliser les voitures de tierces personnes. Une augmentation du nombre de personnes utilisant une seule et même voiture permettrait d'exploiter plus efficacement les ressources et l'espace à disposition.								
But	Les membres de la coopérative sont plus nombreux à pratiquer le carsharing.								
Mesure	La coopérative fait la promotion du carsharing auprès de ses membres.								
Démarche	<p>Toutes les possibilités de promotion du carsharing sont exploitées. On peut envisager les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • faire connaître la plate-forme Cartribe ; • campagne et communication : information dans FGZ Info et sur d'autres supports ; • action lors d'une fête de quartier. <p>Les conditions importantes pour le partage de véhicules et l'utilisation de plates-formes de carsharing sont discutées avec les membres de la coopérative lors d'un atelier.</p>								
Réalisation	<table border="0"> <tr> <td>x</td> <td>Court terme (2013)</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Moyen terme (2014-2016)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Long terme (2016-2020)</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Tâche permanente</td> </tr> </table>	x	Court terme (2013)	x	Moyen terme (2014-2016)		Long terme (2016-2020)	x	Tâche permanente
x	Court terme (2013)								
x	Moyen terme (2014-2016)								
	Long terme (2016-2020)								
x	Tâche permanente								
Degré d'engagement	<table border="0"> <tr> <td></td> <td>Niveau idée</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Niveau élaboration</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>Niveau décision</td> </tr> </table>		Niveau idée		Niveau élaboration	x	Niveau décision		
	Niveau idée								
	Niveau élaboration								
x	Niveau décision								
Responsabilité	Commission Mobilité								
Acteurs	Commission Mobilité, administration de la coopérative, organe de relations publiques (Gremium Öffentlichkeitsarbeit)								
Coûts									
Utilité (1-10)									
Financement									
Efficacité	Le développement du carsharing permet d'utiliser plus efficacement les ressources et l'espace à disposition.								
Remarques									

Mesure 20 : Offres pour les seniors									
Objet	Préparer et proposer des cours et des offres en lien avec la mobilité destinés aux seniors.								
Situation de départ	La mobilité individuelle joue un rôle important pour les personnes âgées car les capacités physiques diminuent généralement avec l'âge. Pour que les personnes âgées puissent conserver leur mobilité, il faut leur faire connaître les offres existantes et les nouvelles technologies et vaincre leurs éventuels blocages ou barrières.								
But	Les personnes âgées membres de la coopérative reçoivent un soutien pour conserver le contrôle de leur mobilité.								
Mesure	Des cours et des offres en lien avec la mobilité sont proposés aux seniors.								
Démarche	<p>Une offre est élaborée en collaboration avec des personnes âgées et avec la commission sociale. Elle peut porter entre autres sur les aspects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • information sur les offres en lien avec la mobilité ; • cours et assistance pour acheter en ligne ; • travail sur les blocages et les barrières ; • utilisation d'automates à billets. <p>Il est possible de collaborer avec des partenaires spécialisés dans ce domaine (p. ex. ProSenectute, Mobilité piétonne).</p>								
Réalisation	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">x</td> <td>Court terme (2013)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Moyen terme (2014-2016)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Long terme (2016-2020)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">x</td> <td>Tâche permanente</td> </tr> </table>	x	Court terme (2013)		Moyen terme (2014-2016)		Long terme (2016-2020)	x	Tâche permanente
x	Court terme (2013)								
	Moyen terme (2014-2016)								
	Long terme (2016-2020)								
x	Tâche permanente								
Degré d'engagement	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">x</td> <td>Niveau idée</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Niveau élaboration</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Niveau décision</td> </tr> </table>	x	Niveau idée		Niveau élaboration		Niveau décision		
x	Niveau idée								
	Niveau élaboration								
	Niveau décision								
Responsabilité	Commission Mobilité								
Acteurs	Commission Mobilité, commission sociale, partenaires extérieurs								
Coûts									
Utilité (1-10)									
Financement									
Efficacité									
Remarques									