

Nº23_2023

regioS

Das Magazin zur Regionalentwicklung
Le magazine du développement régional
La rivista dello sviluppo regionale



Mobilité durable

Nachhaltige Mobilität

Mobilità sostenibile

Freizeitmobilität braucht Infrastrukturen und Services

Le covoiturage dans les zones rurales

Più lento, più leggero, più locale

regiosuisse

Im Auftrag von
Sur mandat de
Su incarico di
Per incarico da



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



Neue Regionalpolitik nrp
Nouvelle politique régionale npr
Nuova politica regionale npr
Nova politica regiunala npr

Aggiornamento/ retrospettiva

Mise à jour/ flash-back

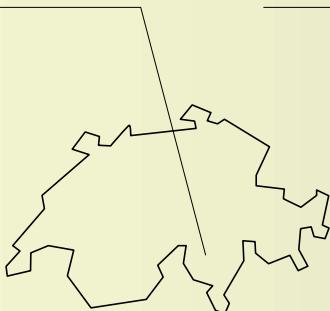
Update/ Rückblende

Nel numero 17 di «regioS» (dicembre 2019) è stato presentato il masterplan «Verzasca 2030» sviluppato nel quadro di un processo partecipativo.

Le numero 17 de «regioS» (décembre 2019) avait parlé du master plan «Verzasca 2030» (Tessin), élaboré dans le cadre d'un processus participatif.

«regioS 17» (Dezember 2019) berichtete über den Masterplan «Verzasca 2030», der in einem partizipativen Prozess entwickelt wurde.

Verzasca 2030



Primi progetti realizzati

In Valle Verzasca ha preso il via nel 2019 la realizzazione dei progetti previsti dal masterplan «Verzasca 2030». Oltre all'organizzazione di un servizio di minibus (pag. 20), sono stati portati a termine il progetto «Vera Verzasca», volto a promuovere la commercializzazione di prodotti alimentari e artigianali locali, e il progetto «Albergo diffuso» a Corippo. La struttura ricettiva decentrata, che dispone di una reception e di 25 letti distribuiti in cinque case storiche restaurate, ha aperto i battenti a maggio 2022. A Brione è inoltre imminente l'inizio dei lavori di costruzione del nuovo campeggio alpino: sessanta piazzole, una zona wellness e bungalow per i clienti più esigenti. Per quanto riguarda infine il progetto di maggiore entità, l'edificazione di un centro sportivo multifunzionale a Sonogno, è in corso la definizione del business plan e il cantiere dovrebbe aprire nel 2024.

Les premiers projets sont réalisés

La mise en œuvre des projets inscrits dans le cadre du master plan «Verzasca 2030» se déroule depuis 2019 dans la vallée. Non seulement le projet de minibus (p. 20), mais aussi celui de l'«Albergo diffuso» a été réalisé. L'hôtel décentralisé de Corippo a ouvert ses portes en mai 2022. Il comprend une réception centrale et 25 lits répartis entre cinq maisons historiques, restaurées au centre du village. Le projet «Vera Verzasca» soutient en outre la distribution de produits alimentaires et artisiaux locaux. Le début de la construction du camping alpin de Brione est imminent: il comptera

soixante emplacements, disposera d'une zone bien-être et de pavillons pour les clients plus exigeants. Pour le grand projet de centre sportif multifonctionnel de Sonogno, l'élaboration du business plan est en cours et le début des travaux de construction est prévu en 2024.

Erste Projekte sind realisiert

Seit 2019 läuft im Tessiner Verzascatal die Umsetzung von Projekten im Rahmen des Masterplans «Verzasca 2030». Neben dem Minibus-Projekt (S. 19) ist auch jenes des «Albergo diffuso» realisiert worden. Der dezentral organisierte Gasthof in Corippo öffnete im Mai 2022 seine Tore. Er umfasst eine zentrale Réception und 25 Betten, die auf fünf restaurierte historische Häuser im Dorfkern verteilt sind. Das ebenfalls realisierte Projekt «Vera Verzasca» fördert den Vertrieb lokaler Nahrungsmittel und handwerklicher Produkte. Kurz bevor steht der Start zum Bau des Alpin-Campingplatzes in Brione: Er soll sechzig Stellplätze aufweisen und über eine Wellness-Zone sowie Lodges für anspruchsvollere Kundinnen und Kunden verfügen. Für das grösste Projekt, das multifunktionale Sportzentrum in Sonogno, laufen die Arbeiten am Businessplan; die Bauarbeiten sollen 2024 starten.

Gute Erreichbarkeit und ein optimales Mobilitätsangebot gehören zu den zentralen Voraussetzungen für eine hohe Standortqualität. Die Verkehrspolitik auf allen staatlichen Ebenen sorgt mit Milliardeninvestitionen in Strassen- und Bahnprojekte für eine optimale Infrastruktur. Um die Mobilität auf Nachhaltigkeit auszurichten, spielen vor allem auch die kundenorientierte Gestaltung und Verknüpfung von Mobilitätsangeboten an Verkehrsrehrscheiben sowie der Aufbau von Mobilitätsdienstleistungen eine Schlüsselrolle. Förderinstrumente wie die Agglomerationsprogramme, aber auch die Neue Regionalpolitik oder Interreg unterstützen die Verkehrspolitik in diesem Sinne.

Mit dem Thema «nachhaltige Mobilität» bietet die vorliegende 23. Ausgabe von «regioS» einen Überblick über die laufenden Aktivitäten auf nationaler Ebene und richtet den Blick auf die Förderinstrumente und die Anstrengungen in den Regionen. Der Freizeit- und Tourismusverkehr, der für die ländlichen Regionen und das Berggebiet von hoher wirtschaftlicher Bedeutung ist, generiert über die Hälfte des Verkehrsvolumens. Er ist viel feiner verteilt und zeitlich volatiler als der Arbeitspendlerverkehr und hat bisher nicht die gleiche Aufmerksamkeit genossen. Lücken und Chancen, die in diesem Bereich hinsichtlich einer nachhaltigen Gestaltung bestehen, diskutieren unsere Gesprächspartnerin und unsere Gesprächspartner aus Wissenschaft, regionaler Tourismusorganisation und Wirtschaft im Round-Table-Gespräch. Von Erfahrungen mit konkreten Lösungsansätzen berichten unter anderem unsere Projektbeiträge aus dem Unterengadin oder dem Verzascatal. «Bleib hier!» ist eines der besprochenen Projekte, aber auch das Motto für ein nachhaltiges Freizeitverhalten, das noch mit Ideen angereichert werden kann.

Fiona Spycher, wissenschaftliche Mitarbeiterin
Sébastien Rieben, stv. Leiter Internationales Bundesamt für Raumentwicklung

Une bonne accessibilité et une offre de mobilité optimale sont des conditions essentielles pour un cadre économique attractif. La politique des transports menée à tous les niveaux de l'État veille à offrir une infrastructure optimale en investissant des milliards dans des projets routiers et ferroviaires. Toutefois, ce sont surtout l'organisation et l'interconnexion des offres de mobilité qui jouent un rôle clé pour l'orientation durable de la mobilité, ceci par des interfaces de transport répondant aux besoins et par la structuration optimale des services de mobilité. Les instruments de promotion tels que les projets d'agglomération, mais aussi la Nouvelle politique régionale ou Interreg soutiennent la politique des transports dans ce sens.

Consacré au thème de la mobilité durable, le présent numéro 23 de «regioS» donne un aperçu des activités en cours au niveau national et porte son regard sur les instruments de soutien et les efforts déployés dans les régions. Le trafic de loisirs et donc le trafic touristique, très important économiquement pour les régions rurales et de montagne, génèrent presque la moitié du volume. Ce trafic, beaucoup plus dispersé et volatil que le trafic pendulaire professionnel, n'a pas bénéficié de la même attention jusqu'à présent.

La participante et les participants à notre table ronde – issus des sciences, d'une organisation touristique régionale et de l'économie – discutent des lacunes et des opportunités qui existent dans ce domaine en vue d'une organisation durable. Nos articles traitant des projets de Basse-Engadine et du val Verzasca relatent des expériences concrètes. «Bleib hier!», l'un des projets abordés, peut fournir une devise caractérisant des habitudes de loisirs plus durables. Elle peut s'enrichir d'autres idées ...

Fiona Spycher, collaboratrice scientifique Sébastien Rieben, chef suppléant de la section Affaires internationales Office fédéral du développement territorial

Una buona accessibilità e un'offerta ottimale di mobilità sono un fattore di localizzazione determinante. Nell'ambito della politica dei trasporti, a tutti i livelli dello Stato vengono investiti miliardi di franchi nelle reti stradali e ferroviarie al fine di garantire la migliore infrastruttura possibile. Tuttavia, in un'ottica di sostenibilità, svolgono un ruolo chiave anche e soprattutto l'orientamento all'utenza, la connessione ai principali snodi di traffico e l'allestimento di servizi di mobilità. Strumenti di promozione quali i programmi di agglomerato, la Nuova politica regionale o Interreg sostengono la politica dei trasporti in questo senso.

Questo numero di regioS, dedicato alla mobilità sostenibile, propone una carrellata delle attività in corso a livello nazionale e si focalizza sugli strumenti di promozione e sugli sforzi promossi nelle regioni. La mobilità del tempo libero, compresa quindi quella turistica, è molto importante dal punto di vista economico per le regioni rurali e di montagna e genera quasi la metà del volume di traffico. A differenza del traffico pendolare, risulta molto più diversificata e volatile nel tempo e finora non ha beneficiato della stessa attenzione. Le e i partecipanti alla nostra tavola rotonda, attivi in ambito scientifico, economico o nell'organizzazione turistica regionale, hanno discusso delle lacune e delle opportunità offerte da questo ambito in un'ottica di sostenibilità. Gli articoli riguardanti, tra gli altri, progetti realizzati in Bassa Engadina e in Valle Verzasca illustrano esperienze e approcci concreti. Tra questi vi è «bleib hier!» che promuove comportamenti più sostenibili nel tempo libero e il cui motto «più lento, più leggero, più locale» potrà essere concretizzato con altre idee.

Fiona Spycher, collaboratrice scientifica Sébastien Rieben, capo sostituto sezione Affari internazionali Ufficio federale dello sviluppo territoriale



Update/Rückblende Mise à jour/flash-back Aggiornamento/retrospettiva

Verzasca 2030

1

Editorial Éditorial Editoriale

3

Kurzmeldungen Brèves In breve

5

Hintergrund

Contexte

Contesto

5

Mobilité durable dans les régions

Nachhaltige Mobilität in den Regionen

Mobilità sostenibile nelle regioni

14

Round-Table-Gespräch „Nachhaltige Freizeitmobilität braucht Infrastrukturen und Services“

Table ronde „Une mobilité de loisirs durable nécessite des infrastructures et des services“

Tavola rotonda „Infrastrutture e servizi per una mobilità del tempo libero sostenibile“

19

Erfahrungen in Regionen und Projekten

Expériences régionales et projets

Esperienze nelle regioni e progetti

19

Der Minibus bis zur Haustür Offerta di mobilità porta a porta En minibus de porte à porte

22

Mobilität am nachhaltigen Reiseziel La mobilité dans une destination durable Mobilità turistica per una destinazione sostenibile

27

Le covoitage pour mieux desservir les zones rurales Mit Carpooling die Regionen erschliessen Car pooling, una forma alternativa di mobilità per le regioni

29

Più lento, più leggero, più locale Vacances plus lentes, plus légères, plus locales Langsamer, leichter, lokaler

33

Impressum

Corso sui processi e sui metodi partecipativi nei progetti regionali

La partecipazione attiva di cittadini, imprenditori, gruppi di interesse o associazioni è un importante fattore di successo per l'elaborazione e l'attuazione di progetti di sviluppo regionale. Come bisogna strutturare i processi di partecipazione per incoraggiare tutti gli attori a lavorare con entusiasmo e trovare soluzioni valide a problemi comuni? Quali metodi sono utili e quando? Il corso AGRIDEA, della durata di due giorni e mezzo, propone brevi input teorici oltre che esercizi pratici e occasioni di sperimentazione. Dal 28 al 30 agosto 2023 a Morschach (SZ).



Cours « Méthodes et processus participatifs dans les projets régionaux »

La participation active de citoyennes et de citoyens, de représentantes et de représentants d'entreprises, de groupes d'intérêts ou d'associations constitue un facteur de succès important pour l'élaboration et la mise en œuvre de projets de développement régional. Comment réussir à organiser des processus participatifs de manière à ce que des personnes enthousiastes travaillent à des solutions pour leurs intérêts communs ? Quelles méthodes utiliser et quand ? Le cours AGRIDEA de deux jours et demi qui sera donné du 28 au 30 août 2023 à Morschach (SZ) mettra l'accent non seulement sur de brefs apports théoriques, mais aussi sur les exercices et les expériences pratiques.

Schweiz übernimmt Vorsitz der «makroregionalen Strategie für die Alpenregion EUSALP»

Die Kantone und der Bund übernehmen 2023 zum ersten Mal den Vorsitz der «makroregionalen Strategie für die Alpenregion (EUSALP)». Diese Aufgabe umfasst unter anderem die Organisation von drei thematischen Konferenzen, die allen Interessierten offenstehen. Die erste widmete sich Ende März in Freiburg dem Thema «Kreislaufwirtschaft». Die nächsten finden am 16. Juni in Scuol GR zum Thema «Wasser» und am 1. September im Tessin zum Thema «Mobilität und Verkehr» statt. Zudem werden am 19. Oktober ein Jahresforum und eine Generalversammlung in Bad Ragaz abgehalten. Daran werden politische Vertreterinnen und Vertreter aus dem gesamten Alpenraum teilnehmen. Die Konferenz der Kantonale Regierungen und das Bundesamt für Raumentwicklung koordinieren diese Aktivitäten, mitfinanziert durch die Neue Regionalpolitik (NRP) und unterstützt durch verschiedene Bundesämter und Kantone.

alpine-region.eu/swiss-presidency-2023

Kurs «Partizipative Prozesse und Methoden in regionalen Projekten»

Die aktive Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern, Vertreterinnen von Unternehmen, Interessengruppen oder Vereinen bildet bei der Entwicklung und Umsetzung von Projekten in der Regionalentwicklung einen wichtigen Erfolgsfaktor. Wie gelingt es, Beteiligungsprozesse so zu gestalten, dass Menschen mit Begeisterung an Lösungen für gemeinsame Anliegen arbeiten? Welche Methoden sind wann hilfreich? Im zweieinhalb-tägigen AGRIDEA-Kurs vom 28. bis 30. August 2023 in Morschach SZ steht neben kurzen theoretischen Inputs das praktische Üben und Ausprobieren im Vordergrund.



La Svizzera assume la presidenza della strategia macroregionale per la regione alpina

Nel 2023 i Cantoni e la Confederazione presiederanno per la prima volta la strategia macroregionale per la regione alpina (EUSALP). Durante l'anno presidenziale sono previste tra l'altro tre conferenze tematiche aperte a tutte le parti interessate. La prima, che si terrà a fine marzo a Friburgo, è dedicata all'economia circolare. Le altre due, sul tema delle risorse idriche e su quello della mobilità e dei trasporti, avranno luogo rispettivamente il 16 giugno a Scuol e il 1° settembre in Ticino. Inoltre, il 19 ottobre verranno organizzati a Bad Ragaz il Forum annuale e l'Assemblea generale, a cui parteciperanno tra gli altri i rappresentanti politici dell'intero Arco alpino. Queste attività, coordinate dalla Conferenza dei governi cantonali e dall'Ufficio federale per lo sviluppo territoriale, sono cofinanziate con risorse della Nuova politica regionale (NRP) e beneficiano del sostegno di numerosi uffici federali e Cantoni.

alpine-region.eu/swiss-presidency-2023

La Suisse reprend la présidence de la Stratégie macrorégionale pour la région alpine (EUSALP)

En 2023, les cantons et la Confédération reprennent pour la première fois la présidence de la Stratégie macrorégionale pour la région alpine (EUSALP). Cette mission comprend notamment l'organisation de trois conférences thématiques ouvertes à toutes les personnes intéressées. La première a été consacrée, fin mars à Fribourg, au thème de l'économie circulaire. Les suivantes auront lieu le 16 juin à Scuol (GR) sur le thème de l'eau et le 1^{er} septembre au Tessin sur le thème de la mobilité et des transports. Il y aura encore un forum annuel et une assemblée générale le 19 octobre à Bad Ragaz. Des représentantes et des représentants politiques de tout l'espace alpin y participeront. La Conférence des gouvernements cantonaux et l'Office fédéral du développement territorial coordonnent ces activités, cofinancées par la Nouvelle politique régionale (NPR) et soutenues par plusieurs offices fédéraux et cantons.

alpine-region.eu/swiss-presidency-2023



Guida digitale della Confederazione sulla promozione della piazza economica

La Confederazione promuove la piazza economica attraverso una vasta gamma di sostegni e finanziamenti per aziende e varie organizzazioni, offerte che finora gli utenti facevano fatica a trovare. Per agevolare la ricerca è stata sviluppata la «Guida alla promozione della piazza economica», un tool di consulenza interattivo che integra le attuali rubriche del sito della SECO e aiuta gli utenti a individuare la giusta offerta in

pochi click. Attualmente comprende 16 strumenti di finanziamento con una cinquantina di offerte.

www.promotion.guide/it

Guide numérique des offres fédérales de promotion économique

La promotion économique de la Confédération soutient la place économique suisse par le biais d'un large éventail d'offres de soutien et de promotion destinées aux entreprises et à d'autres organisations. Jusqu'à présent, les utilisatrices et les utilisateurs de ces offres étaient confrontés au défi de trouver rapidement la solution qui leur convenait. Le «Panorama de la promotion économique», nouvel outil interactif de conseil, a pour but de faciliter

cette démarche: il suffit de quelques clics pour trouver les offres pertinentes. Ce guide numérique complète les rubriques existantes du site Internet du SECO. La palette actuelle comprend seize instruments de soutien et environ cinquante offres différentes.

promotion.guide/fr/

Digitaler Wegweiser zu den Standortförderangeboten des Bundes

Die Standortförderung des Bundes unterstützt den Wirtschaftsstandort Schweiz mit einer breiten Palette von Unterstützungs- und Förderangeboten für Unternehmen und andere Organisationen. Nutzerinnen und Nutzer dieser Angebote standen bisher vor der Herausforderung, die für sie passende Lösung rasch zu finden. Der «Standortförderguide», ein neues, interaktives Beratungstool, soll dies erleichtern: Mit wenigen Klicks gelangen Nutzerinnen und Nutzer zu den relevanten Angeboten. Der «Standortförderguide» ergänzt als digitaler Wegweiser die bestehenden Rubriken der SECO-Website. Die aktuelle Palette umfasst 16 Förderinstrumente mit rund 50 Angeboten.

promotion.guide

Nationaler Pärke-Markt auf dem Bundesplatz in Bern

Am 26. Mai 2023 findet zum siebten Mal der Nationale Pärke-Markt auf dem Bundesplatz in Bern statt. Produzentinnen und Produzenten aus allen Schweizer Naturpärken präsentieren ihre regionalen Produkte und bieten sie zur Degustation und zum Verkauf an. Die meisten dieser Produkte tragen das Label «Schweizer Pärke». Zur Darstellung kommen auch verschiedene lebendige Traditionen aus den Pärken, und es gibt Animationsveranstaltungen für Gross und Klein. Der Markt bietet eine gute Gelegenheit, die Vielfalt der Pärke, ihre Spezialitäten und ihre Arbeit kennenzulernen. Detaillierte Informationen sind einige Wochen vor dem Event auf der Website verfügbar.

parks.swiss/markt

Mercato dei parchi svizzeri sulla Piazza federale

Il 26 maggio 2023 sulla Piazza federale a Berna si terrà per la settima volta il Mercato dei parchi svizzeri. Una buona occasione per conoscere, degustare e acquistare i prodotti regionali di tutti i parchi naturali svizzeri che recano, in buona parte, il marchio «Parchi svizzeri». Saranno presentate anche diverse tradizioni viventi e sono previste animazioni per grandi e piccoli. Il mercato è una vetrina privilegiata per la diversità dei parchi, le loro specialità e i loro settori di attività. Le informazioni dettagliate saranno pubblicate sul sito web alcune settimane prima.

parks.swiss/mercato

Marché des parcs nationaux sur la Place fédérale, Berne

Le septième Marché des parcs nationaux aura lieu le 26 mai 2023 à Berne sur la Place fédérale. Des productrices et des producteurs venant de tous les parcs naturels suisses présenteront leurs produits régionaux et les proposeront à la dégustation et à la vente. La plupart de ces produits portent le label «Parcs suisses». Diverses traditions vivantes des parcs seront également présentées et il y aura des animations pour petits et grands. Ce marché offre une bonne occasion de découvrir la diversité, les spécialités et le travail des parcs. Des informations détaillées seront disponibles sur le site internet quelques semaines avant l'événement.

parks.swiss/marche



Hintergrund Contexte Contesto

Mobilité durable dans les régions

La mobilité joue incontestablement un rôle important pour le développement régional. Dans notre économie fondée sur la division du travail, l'accessibilité des espaces tant urbains que ruraux constitue un facteur décisif d'implantation. Avec les programmes de développement stratégique (PRODES) des routes nationales et de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'avec les fonds de financement dédiés, la politique des transports fournit l'infrastructure de base. Elle soutient aussi le développement de solutions de transport et de mobilité durables par une série de pro-

grammes de promotion tels que le Programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA), la Nouvelle politique régionale (NPR), Interreg, les projets-modèles pour un développement territorial durable (MoVo), Innotour ou le Bureau de coordination pour la mobilité durable (COMO). «regioS» esquisse ci-dessous les défis que pose le développement de solutions de transport et de mobilité porteuses d'avenir et décrit l'éventail des instruments de soutien à la disposition des acteurs régionaux.

Pirmin Schilliger & Urs Steiger Luzern

Dans la société interconnectée à l'échelle globale, un système de transport performant et facile d'accès est incontestablement un avantage économique décisif et un facteur de compétitivité. Sans desserte efficace, les régions perdent rapidement l'accès aux centres et vice-versa. Avec l'engagement politique en faveur de l'occupation décentralisée du territoire, conformément à la loi sur l'aménagement du territoire (LAT), la desserte des régions jouit d'une importance politique et sociale particulière qui contribue à la cohésion du pays au-delà de toutes les barrières sociales et culturelles. Selon le Plan sectoriel des transports, qui expose la stratégie de mobilité du Conseil fédéral, toutes les régions doivent «se développer dans une juste mesure».

Une mobilité qui garantisse l'égalité des chances en Suisse n'est pas simplement une belle promesse, mais un besoin national, que ce soit dans les villes-centres, les agglomérations, les espaces ruraux du Plateau ou les régions de montagne. «Ce n'est pas par hasard que la Suisse dispose aujourd'hui de l'un des réseaux de transport les plus denses au monde, avec environ 83 300 kilomètres de routes et 5200 kilomètres de lignes de chemin de fer», commente Nicole A. Mathys, cheffe de la section Bases à l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Il n'y a guère de localités du pays qui ne soient pas desservies par les transports publics (TP). Le car postal se rend même chaque jour et au moins toutes les deux heures à Juf (GR), le village le plus haut d'Europe, qui compte quelque trente habitantes et habitants.

La population suisse fait grand usage de ces offres étendues : huit personnes actives sur dix font la navette entre leur domicile et leur lieu de travail durant environ une heure par jour ouvrable en moyenne. Le trafic de loisirs est encore plus important puisqu'il est responsable de près de la moitié (44 %) des distances quotidiennes parcourues, selon le microrecensement mobilité et transports (MRMT)¹. Que ce soit pour travailler ou pour se divertir, la mobilité va en tout cas de soi pour la société moderne. Or les routes, les voies ferrées, les chemins et les moyens de transport d'aujourd'hui n'ont pas simplement jailli du sol, mais ont été construits au cours des décennies. Ils sont le résultat d'innombrables efforts à la croisée du territoire, de la technique, de la science, de la société et de la politique.

La tâche est extrêmement complexe

Développer les transports et la mobilité de manière pertinente pour l'avenir est une tâche complexe. Les «Perspectives d'évolution du transport 2050» du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) se fondent sur au moins sept tendances déterminantes, environ trois douzaines de facteurs d'influence essentiels et plus de cent variables. «Logiquement, de nombreux acteurs de la Confédération, des cantons, des régions et des communes sont associés à la conception de solutions de transport et de mobilité», observe Nicole A. Mathys, ce qui requiert des connaissances spécialisées dans différents domaines tels que transports, développement territorial, environnement, logement et énergie. Au niveau national, les transports relèvent de la compétence du DETEC. Mais les cantons et les communes ont aussi des obligations, surtout en matière de construction et d'entretien des routes cantonales et communales, de transports publics de proximité et régionaux ainsi que de développement de la mobilité douce. Pour développer une mobilité durable et porteuse d'avenir, il est demandé à tous ces intervenants d'harmoniser au mieux tous les intérêts de la société et de l'économie en tenant compte du développement territorial et de l'environnement.

Les Perspectives 2050 esquisSENT, à l'aide de différents scénarios, la direction dans laquelle la mobilité et les transports pourraient évoluer en Suisse d'ici à 2050 (voir encadré, p. 13). Il semble clair que les transports dans leur ensemble continueront d'augmenter, mais plus lentement que la population. Les limites de capacité sont déjà atteintes aujourd'hui à différents endroits. Selon le Plan sectoriel des transports, les capacités de transport pour les personnes et les marchandises doivent donc à l'avenir être exploitées de manière plus efficiente et développées ponctuellement. Des améliorations énergétiques sont en outre nécessaires dans tous les systèmes de transport pour réduire à zéro net les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050 et ainsi lutter contre le changement climatique. Un processus de transformation est indispensable pour y arriver. «Les offres de mobilité du futur doivent devenir plus durables, plus transparentes, plus flexibles, plus interconnectées, plus confortables, plus conviviales et justement neutres en CO₂», souligne Nicole A. Mathys. Il faut en outre réduire le transport individuel motorisé (TIM) et développer encore les transports publics (TP).

Servizio di carico a Klosters-Selfranga (GR): l'apertura della galleria delle Vereina 23 anni fa ha portato a un sensibile miglioramento dei collegamenti nella regione.

Chargement des voitures à Klosters-Selfranga (GR): l'ouverture du tunnel de la Vereina il y a 23 ans a représenté pour la région un saut quantique en termes de desserte.

Autoverlad bei Klosters-Selfranga GR: Die Eröffnung des Vereina-Tunnels vor 23 Jahren bedeutete für die Region hinsichtlich der Erschließung einen Quantsprung.

¹ OFS/ARE (2023): Microrecensement mobilité et transports 2021 (voir p. 13)





Nachhaltige Mobilität in den Regionen

Ein leistungsfähiges und leicht zugängliches Verkehrssystem ist in der global vernetzten Gesellschaft unbestritten ein entscheidender Standortvorteil und ein Wettbewerbsfaktor. Ohne effiziente Verkehrserschliessung verlieren auch Regionen schnell den Anschluss. Doch den Verkehr und die Mobilität können die Regionen nicht im Alleingang weiterentwickeln, denn diese Aufgabe ist sehr komplex. «In die Gestaltung von Verkehrs- und Mobilitätslösungen sind viele Akteurinnen und Akteure des Bundes, der Kantone, Regionen und Gemeinden eingebunden», erklärt Nicole A. Mathys, Chefin Sektion Grundlagen des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE).

Die nationalen Leitplanken in der Verkehrsentwicklung setzen auf strategische Entwicklungsinstrumente wie «STEP Nationalstrassen», den Bahninfrastrukturfonds (BIF) oder den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). Hinzu kommen

Förderinstrumente und Programme, die den Prozess auf regionaler Ebene verfeinern und die Akteurinnen und Akteure projektbezogen unterstützen. Die Neue Regionalpolitik (NRP) fördert Projekte zur Entwicklung nachhaltiger und zukunftsweisender Verkehrs- und Mobilitätslösungen, wenn sie die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen stärken. Interreg, das Programm Agglomerationsverkehr (PAV), die Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung (MoVo), Innotour und die Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität (KOMO) sind weitere Förderprogramme mit teils ähnlichen Zielsetzungen.

Im Mittelpunkt der Bemühungen stehen nicht etwa grosse Infrastrukturvorhaben oder neue Transportmittel. Denn dafür stehen primär die Massnahmenstrategien und Instrumente der Verkehrspolitiken zur Verfügung. Die regional ausgerichteten Förderprogramme fokussieren vielmehr auf Mobilitätslösungen und Dienstleistungsangebote, mit denen bestehende Systeme optimiert werden können.

Sie betreffen den Berufs- und Pendlerverkehr genauso wie den Freizeit- und

Tourismusverkehr. «Weiter sind Initiativen zur Verkehrsreduktion und zu Verhaltensänderungen notwendig, und zwar zugunsten von mehr Velo- und Fusswegen sowie des Umstiegs auf den ÖV», betont Nicole A. Mathys. Raumplanerische Massnahmen sollen dazu beitragen, die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Siedlungsgebiete zu erhöhen und so der Bevölkerung zu ermöglichen, ihre Lebensbedürfnisse grösstenteils im nächsten Umfeld abzudecken. Die Mobilitätsbedürfnisse dürften mit zunehmendem Wohlstand weiterwachsen. Sie sollen aber nicht nur effizienter und besser, sondern auch sauberer und umweltschonender abgedeckt werden. «Der Konsens einer zukunftsfähigen Mobilitätsplanung muss lauten: «Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr umweltverträglich abwickeln», so Nicole A. Mathys. o

are.admin.ch/pta

www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/bases-et-donnees/perspectives-transport.html



Die ausführliche Fassung dieses Artikels finden Sie unter: regioS.ch

D
er grösste
Hebel für die
Transformation
in Richtung
Nachhaltigkeit
ist zweifel-
los der Strassen-
verkehr.

Amélioration de la mobilité – avec moins de trafic

Il y a en Suisse de nombreuses possibilités de soutien dans le domaine de la mobilité durable, comme le démontre l'aperçu des programmes de soutien (voir p. 10). Ceux-ci ne se concentrent pas, au niveau régional, sur de grands projets d'infrastructure tels que le tunnel du Rosenberg sur l'A1 à Saint-Gall, l'aménagement du tronçon ferroviaire du pied du Jura ou l'acquisition de nouveaux moyens de transport – car ces projets relèvent en priorité de la compétence de la Confédération dans le cadre de la politique des transports. Les efforts de promotion régionaux soutiennent surtout de nouvelles solutions de mobilité et offres de prestations qui visent à optimiser les systèmes existants. Ils concernent aussi bien le trafic professionnel et pendulaire que le trafic touristique et de loisirs. « Des initiatives de réduction du trafic et de modification des comportements sont nécessaires, en faveur d'un développement des pistes cyclables et des chemins pour piétons ainsi que d'un report vers les TP », explique Nicole A. Mathys. À cela s'ajoutent des mesures d'aménagement du territoire qui accroissent la qualité résidentielle et l'attractivité du milieu bâti et permettent ainsi à la population de couvrir la majeure partie de ses besoins vitaux dans son environnement immédiat. Les besoins de mobilité, qui continuent malgré tout de croître avec le bien-être, devraient être couverts de manière non seulement plus efficiente, mais aussi plus propre et plus respectueuse de l'environnement.

Le défi majeur de l'aménagement est de faire concorder les intérêts de tous les participants et d'unir leurs forces pour travailler à un développement cohérent. En complément de la planification générale des transports au niveau fédéral (PRODES RN, PRODES rail et projets d'agglomération) financés par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), tous les cantons disposent de leurs propres stratégies de mobilité, plans directeurs et instruments de planification. Lucerne fonde par exemple la mise en œuvre sur le programme de construction des routes cantonales, le rapport sur les TP et la planification cantonale en matière de vélo. Il est prévu maintenant de réunir tous ces instruments dans un nouveau « programme de mobilité globale », afin que le canton puisse coordonner son action avec les régions et les communes. « Dans tous les organismes et à tous les niveaux mentionnés, un consensus de fond se dessine en faveur d'une planification de la mobilité porteuse d'avenir, selon la devise : éviter le trafic, le transférer, le gérer et l'interconnecter en respectant l'environnement », constate Nicole A. Mathys.

Priorités variables

Les priorités de mise en œuvre diffèrent en fonction de la région et du type de trafic : les mesures de lutte contre les pointes de trafic et les périodes de congestion restent un objectif central des villes et des agglomérations. Dans de nombreuses communes du Plateau, que ce soit Niederbipp (BE), Obergösgen (SO) ou Winznau (SO), les défis majeurs sont en revanche le trafic pendulaire et la planification de l'urbanisation. Selon une analyse de Pricebubble, entreprise spécialisée dans les données immobilières, ces trois localités sont représentatives d'une évolution qui peut être observée à de nombreux endroits de Suisse : bien qu'elles se situent en pleine campagne, elles deviennent de plus en plus des communes de pendulaires, grâce à des maisons relativement bon marché et à la proximité de Zurich (une heure de trajet au maximum). Il est aussi avantageux de travailler à Bâle et d'habiter dans le Jura, par exemple à Haute-Sorne, à Moutier ou à Develier. Une dynamique de mobilité et d'urbanisation similaire s'est aussi emparée des banlieues de certains centres intra-alpins tels que Viège ou Saint-Moritz. En haute saison, les grandes destinations touristiques alpines se voient en outre confrontées à des problèmes analogues à ceux des agglomérations et des villes : congestion et parkings saturés. Les régions de montagne périphériques et les vallées latérales reculées font face quant à elles à un défi tout autre : elles luttent contre l'exode et pour le maintien de la desserte par les TP.

Il n'est pas possible à l'heure actuelle de prévoir quels choix politiques futurs accéléreront encore la transformation de la mobilité en direction de la durabilité. Le levier majeur est sans aucun doute le trafic routier, qui occasionne actuellement environ un tiers de la consommation d'énergie. Le taux de motorisation de la Suisse est élevé avec environ 550 voitures pour 1000 habitantes et habitants et l'efficience énergétique vraiment mauvaise. Ceci qui est dû principalement aux nombreux véhicules puissants qui transportent la plupart du temps une seule personne. Les émissions de CO₂ moyennes des voitures neuves en Suisse sont aujourd'hui parmi les plus élevées d'Europe. « Nous serons obligés de rendre le trafic routier plus efficient au plan énergétique et plus respectueux du climat », Nicole A. Mathys en est convaincue. Avec la première étape de la « feuille de route

Promouvoir des solutions de mobilité innovantes

Programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA)

C'est par le biais de ce programme que la Confédération participe au financement de projets de transport qui visent à améliorer le trafic d'agglomération. Le soutien porte en priorité sur l'extension des capacités des TP, sur l'électrification des moyens de transport, sur une meilleure interconnexion par le biais d'interfaces de transport, et sur des infrastructures de mobilité piétonne et cycliste sûres et attractives. Les mesures de modération du trafic et d'apaisement des quartiers, les zones de rencontre et les désengorgements ciblés des centres jouent un rôle décisif dans les projets du trafic individuel motorisé (TIM). Le périmètre du soutien comprend des communes éligibles organisées en entités responsables. Il inclut les agglomérations alpines de Coire, Davos, Saint-Moritz, Altdorf, Glaris, Oberwallis (Brigue-Viège-Naters), Valais central (Sion-Sierre-Crans-Montana), Coude du Rhône (Martigny) et Chablais (Monthey-Aigle-Bex), ainsi que les zones de programmation Interreg des régions frontalières.

Le PTA est le poids lourd financier des programmes de soutien. Lors de la consultation sur la quatrième période de programmation, la Confédération s'est prononcée en faveur d'un financement de 1,6 milliard de francs au total (cofinancement de 37 %). Les cantons, les villes et les communes y participent ensemble à raison de 2,7 autres milliards de francs (63 %). Le PTA déploie ses effets en priorité dans la Suisse urbaine. Avec des solutions de mobilité

Les principaux instruments de l'infrastructure de mobilité sont les programmes de développement stratégique des routes nationales (PRODES RN) et de l'infrastructure ferroviaire (PRODES rail). Leur financement est assuré par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), avec un volume de 19,3 milliards de francs pour les deux étapes d'aménagement 2025 et 2035, et par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), avec un volume de 11,6 milliards de francs d'ici à 2030 pour les routes nationales (PRODES RN) et de 7,18 milliards de francs de 2008 à 2023 pour le trafic d'agglomération, puis d'environ 1,6 milliards de francs dès 2024 pour la quatrième génération de projets. Ces instruments contribuent beaucoup à la desserte des régions, mais ils aident aussi les acteurs à accélérer la transition vers une mobilité durable et à développer les solutions innovantes nécessaires à cet effet.

Les instruments de la politique des transports axés sur l'infrastructure sont complétés par des instruments de promotion et des programmes qui affinent et soutiennent ce processus au niveau régional. Les canaux de soutien régionaux esquissés ci-dessous constituent le thème de ce numéro de « regioS. »

qui touchent le trafic pendulaire ou de loisirs, il rayonne toutefois loin à la ronde dans les espaces ruraux et les régions de montagne. Les projets PTA démontrent que, dans un petit pays comme la Suisse, les effets des mesures relatives aux transports se développent au-delà des agglomérations elles-mêmes.

→ Exemples de projets (de la période de programmation actuelle) : aménagement de l'interface de transport à la gare de Coire Ouest, prolongation transfrontalière de la ligne de tram Nations–Grand Saconnex à Genève, électrification du système de bus à Bâle.

Nouvelle politique régionale (NPR)

La NPR, gérée par le Secrétariat d'État à l'économie (SECO) en collaboration avec les cantons, soutient des projets de transport et de mobilité qui contribuent concrètement à la compétitivité des régions – par exemple dans le tourisme. La Confédération et les cantons participent chacun pour moitié aux projets NPR. De nombreux projets de mobilité sont lancés dans le cadre d'une politique de desserte par les transports qui fait partie de la stratégie de développement régional.

→ Exemples de projets : extension du réseau et de l'infrastructure dédiés au vélo électrique (GR, début du projet : 2021), numérisation des prestataires le long des lignes de la Südostbahn (SOB, 2021), TellRides – navette lacustre NW (2021), Bike um Thun 2.0 – concept vélo pour l'espace de développement de Thoune (2020), Tourisme sans barrières GR (2019), carte d'hôte numérique y compris TP dans le canton de Schwyz (2018).

Programmes Interreg

Interreg, auquel la Suisse participe via la NPR dans les espaces transfrontaliers, poursuit des objectifs semblables à ceux de la NPR. Les projets de transport et de mobilité constituent une priorité claire de son soutien, notamment dans les quatre régions frontalières qui coopèrent de plus en plus : Suisse du Nord-Ouest – Allemagne – France, Genève – Suisse romande – France, région du lac de Constance – Allemagne – Autriche ainsi que Tessin – Grisons – Valais – Italie.

Exemples de projets : piste cyclable Bättwil-Leymen-Rodersdorf BL/F (2020), Linking Alps – mise en lien de services d'information sur la mobilité dans l'espace alpin (2019, Interreg IIIB), Mobilité pendulaire durable dans la région du lac de Constance (2018), piste cyclable reliant Arlen (D) et Wiesholz (CH/SH) (2017), ligne de tram 8 entre Bâle et Weil am Rhein (2008).

Projets-modèles pour un développement territorial durable (MoVo)

Avec les MoVo, huit services fédéraux soutiennent, sous la direction de l'ARE, des approches et des méthodes nouvelles pour un développement territorial durable, ce qui inclut aussi de nouvelles solutions de mobilité. Pendant la quatrième période de programmation (2020–2024, en cours), la Confédération soutient 31 projets pour un total d'environ 3,9 millions de francs. Huit de ces projets sont explicitement consacrés à la mobilité. Ils visent principalement à promouvoir les « courtes distances, l'activité physique et les rencontres ».

→ Exemples de projets actuels ou achevés récemment : Terre di Pedemonte (TI) : rues de quartier, espace de voisinage potentiel ; Yverdon-les-Bains (VD) : espace public pour tous, accessible en cinq minutes ; Région de Frauenfeld (TG) : réhabiliter les chemins piétons grâce au savoir local ; renforcer l'attractivité des centres urbains par la réduction de la mobilité pendulaire (BE, JU, NE et VD) afin d'animer l'économie locale et les espaces publics ; Milvignes mobilise (NE) : « unir durablement ses trois coeurs » – création d'offres de mobilité écologiques qui modifient automatiquement le comportement en matière de mobilité.

Innotour

La Confédération soutient à raison de 30 millions de francs la période de programmation actuelle 2020–2023 pour encourager l'innovation, la coopération et la professionnalisation dans le domaine du tourisme (Innotour). Les priorités de ce programme coordonné par le SECO portent non seulement sur de nouveaux services touristiques d'hébergement, de restauration et d'accueil, mais aussi sur le transport et le trafic. En fin de compte, des solutions de mobilité touristique durable désengorgent l'ensemble du système de transport de la Suisse, dans lequel le trafic de loisirs est connu pour jouer un rôle dominant.

→ Exemples de projets : Saas-Fee (VS) : transport de bagages autonome sur le chemin de l'hôtel – un robot porteur de bagages pour transporter les valises entre l'arrêt des TP et l'hébergement ; Morges (VD) : création d'une « slow destination » – découvrir la région en utilisant la mobilité douce ; Grand Train Tour of Switzerland – un circuit

qui emprunte les plus belles lignes de chemin de fer panoramiques de Suisse.

Bureau de coordination pour la mobilité durable (COMO)

Le COMO est rattaché à l'Office fédéral de l'énergie. Il soutient chaque année jusqu'à une douzaine de projets novateurs en matière de mobilité durable. Ses ressources financières proviennent du programme SuisseÉnergie. Les projets COMO sont cofinancés par les offices fédéraux ARE, OFROU, OFT, OFEV et OFSP. Le soutien se concentre sur des solutions qui favorisent les modes de déplacement propices à l'activité physique et respectueux de l'environnement et des ressources. L'éventail des projets s'étend de l'app pour une gestion simplifiée des places de parc aux mesures de promotion des TP et de la mobilité douce.

→ Exemples de projets actuels : Destination Nature : promotion de la mobilité de loisirs durable pour rejoindre et découvrir les parcs suisses – le Réseau des parcs suisses développe à cet effet les offres de TP avec six partenaires pour se rendre dans les parcs naturels et en revenir ; MyBuxi : TP à la demande dans les régions rurales ; l'Innolab Smart Mobility lance des bus à la demande dans des régions moins densément peuplées, disponibles aux heures creuses et sur des lignes secondaires ; Shape your trip : cette plate-forme en ligne sensibilise les jeunes aux déplacements durables par des conseils de voyage et un concours annuel.

Vous trouverez davantage de projets dans la base de données regiosuisse (regiosuisse.ch/fr/base-de-donnees-des-projets) en sélectionnant le thème « Transports & mobilité » ou un des programmes précités.



Mobilità sostenibile nelle regioni

Nell'odierna società globalizzata, un sistema di trasporti efficiente e accessibile rappresenta un vantaggio competitivo di fondamentale importanza. Senza collegamenti efficienti, intere aree rischiano di trovarsi rapidamente isolate. Le regioni non possono farsi carico da sole dello sviluppo dei trasporti e della mobilità, trattandosi di un compito estremamente complesso. Nicole A. Mathys, capa della sezione Dati di pianificazione dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), spiega che nella progettazione delle soluzioni di trasporto e di mobilità sono coinvolti molti attori della Confederazione, dei Cantoni, delle regioni e dei comuni. Le linee guida nazionali per lo sviluppo della rete di trasporti prevedono strumenti strategici quali il Programma di sviluppo strategico strade nazionali (PROSTRA), il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) e il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). A questi si

aggiungono programmi e strumenti volti a implementare il processo a livello regionale e a supportare gli attori sulla base di specifici progetti. La Nuova politica regionale (NPR) incentiva progetti destinati allo sviluppo di soluzioni sostenibili e lungimiranti in materia di trasporti e mobilità, a condizione che contribuiscano a rafforzare la competitività delle regioni. Altre iniziative con obiettivi in parte simili sono Interreg, il Programma traffico d'agglomerato (PTA), i progetti modello Sviluppo sostenibile del territorio, Innotour e l'Ufficio di coordinamento per la mobilità sostenibile (COMO). Questi sforzi non si concentrano su grossi progetti infrastrutturali o nuovi mezzi di trasporto, che sono invece oggetto, in primo luogo, degli strumenti e delle politiche nazionali. I programmi di sostegno regionali si focalizzano piuttosto su soluzioni di mobilità e offerte di servizi che permettono di ottimizzare sistemi già esistenti. Queste possono riguardare sia il traffico lavorativo o pendolare sia quello turistico e del tempo libero. «Sono inoltre necessarie iniziative che favoriscano la riduzione del traffico in generale e il cambio di comporta-

mento degli utenti della circolazione, andando nel senso di un potenziamento della rete di vie ciclabili e pedonali e promuovendo il passaggio al trasporto pubblico», sottolinea Nicole A. Mathys. Anche misure di pianificazione del territorio possono contribuire a migliorare la qualità e l'attrattiva degli insediamenti, consentendo alla popolazione di coprire la maggior parte delle esigenze quotidiane nelle immediate vicinanze. I bisogni di mobilità sono destinati a crescere di pari passo con il benessere e vanno soddisfatti non solo in modo più efficiente, ma anche più ecologico. Secondo la specialista dell'ARE, la pianificazione di una mobilità lungimirante dovrebbe basarsi su un approccio ampiamente condiviso che può essere così sintetizzato: evitare il traffico, trasferirlo, renderlo più sostenibile. O

are.admin.ch/pta

are.admin.ch/are/it/home/mobilita/basi-e-dati/prospettive-traffico.html



La versione integrale è pubblicata su regioS.ch.



pour la mobilité électrique», la Confédération souhaite qu'environ la moitié des nouvelles voitures immatriculées soient équipées d'une propulsion électrique ou hybride d'ici à 2025. Un autre potentiel largement inexploité est la gestion des transports fondée sur des données pour une utilisation plus efficiente des moyens et des infrastructures de transport.

«Le domaine du trafic individuel motorisé (TIM), qui occasionne actuellement 70 % des coûts externes des transports, soit environ 14 milliards de francs par année, présente encore un potentiel d'optimisation important», fait remarquer Nicole A. Mathys. Toutefois, l'électrification visée du parc suisse de véhicules ne résout au mieux qu'une partie du problème. En fin de compte, les véhicules électriques participent aussi aux embouteillages, ont besoin de routes et, bien sûr, d'électricité dont la production n'est de loin pas toujours propre. O

are.admin.ch/pta

www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/bases-et-donnees/perspectives-transport.html

Perspectives d'évolution du transport 2050

Les Perspectives d'évolution du transport 2050 esquiscent quatre scénarios possibles d'évolution, dont le scénario de base qui se trouve au centre de la planification future. D'après ce dernier, le trafic voyageurs (mesuré en personnes-kilomètres) en Suisse, toutes catégories confondues, croîtra de 11 % d'ici à 2050. La raison principale est que la population continuera de croître durant la même période, de plus de 20 % pour atteindre 10,4 millions de personnes. Le DETEC s'attend à des taux de croissance nettement plus élevés pour le trafic de loisirs, déjà responsable aujourd'hui de 44 % des distances journalières. On table sur une augmentation de 15 % du trafic d'achats, mais sur une diminution du trafic professionnel de 13 % par rapport à aujourd'hui. Les moteurs de cette évolution sont le vieillissement de la population, la baisse de la part des personnes actives occupées dans la population totale et, surtout, la diminution du trafic pendulaire grâce à l'augmentation du télétravail. Des changements se dessinent aussi en matière de répartition modale : l'urbanisation progressive et la nouvelle extension des TP auront pour conséquence que les gens des villes rouleront moins dans leur propre voiture. Déjà aujourd'hui, environ la moitié des ménages des grandes villes ne dispose pas de son propre véhicule motorisé, tandis que celui-ci semble rester indispensable à l'avenir dans les localités rurales et périphériques. Le trafic individuel motorisé (TIM) devrait certes diminuer de 5 % selon les Perspectives 2050, mais constituerait encore 68 % du trafic voyageurs. Tout compte fait, les TP pourraient voir leur part passer de 3 à 24 % d'ici à 2050. Le trafic cycliste devrait connaître des progrès sensibles, même si c'est à un bas niveau : le vélo pourrait doubler sa part en passant de 2 à 4 %.

S'agissant du trafic marchandises, le DETEC table sur une croissance toujours forte de 31 % pour atteindre 36 milliards de tonnes-kilomètres. D'ici à 2050, le rail devrait gagner deux points de pourcentage dans la répartition modale, avec une part de 39 % du trafic marchandises, mais la majeure partie des tonnes-kilomètres reviendra probablement toujours aux routes en 2050.

Comportement de la population en matière de mobilité en 2021

La population résidente suisse a parcouru en 2021 environ 43 % des distances intérieures pour les loisirs – le motif de déplacement de loin le plus important. En 2021, le deuxième motif de déplacement en importance a été le trafic professionnel, suivi par le trafic d'achats. Au total, 30 km ont été parcourus en Suisse par personne et par jour, 6,8 km de moins que six ans auparavant. En raison de la pandémie, la population a été moins mobile pour la première fois depuis des décennies. Le vélo électrique a été le seul moyen de transport qui a été davantage utilisé malgré la pandémie.

Les divers groupes de population diffèrent parfois beaucoup en matière de mobilité. Les jeunes adultes âgés de 18 à 24 ans ont été particulièrement mobiles avec une distance journalière moyenne de 40,2 km par personne. En 2021, les habitantes et les habitants des communes rurales ont parcouru un quart de kilomètre de plus que les citadines et les citadins.

Du point de vue de la population, les améliorations des transports publics et la réduction des incidences des transports sur l'environnement sont plus importantes que les améliorations de la mobilité cycliste, routière ou piétonne.

Attila Kartal nell'officina di Rent a Bike AG a Willisau (LU). I servizi che l'azienda offre promuovono la bici come mezzo di trasporto per le necessità quotidiane ma anche per le attività del tempo libero.

Attila Kartal in der Werkstatt von Rent a Bike in Willisau LU. Dienstleistungen stärken das Velo als Verkehrsmittel sowohl im Alltag als auch in der Freizeit.

Attila Kartal dans l'atelier de Rent a Bike AG à Willisau (LU). Les services renforcent le vélo comme moyen de transport tant quotidien que de loisirs.

Bibliographie

Wüest Partner (2021):
Berggebiete: Sozioökonomische Analyse, eine empirische Grundlagenstudie im Auftrag des SECO (résumé en français).

Müller-Jentsch Daniel, Avenir Suisse (2020):
Les «vallées-centres». Les vallées principales comme axe de développement des régions de montagne.

Nachhaltige Freizeitmobilität braucht Infrastrukturen und Services

— Round-Table-Gespräch Tavola rotonda Table ronde —



Die Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität ist ein zentrales Ziel der nationalen Verkehrspolitik. Wie kann auch der Ausflugs- und Freizeitverkehr, der für viele ländliche Regionen und Berggebiete eine wesentliche Basis für die Wirtschaft darstellt, dieses Ziel erfüllen? Diese Frage diskutierten Emilie Moreau, bei Jura Tourisme verantwortlich für die Angebotsentwicklung und Mitglied der Geschäftsleitung, Vincent Kaufmann, Professor für Mobilitätsanalyse an der EPFL Lausanne und wissenschaftlicher Direktor des «Forum Vies Mobiles» in Paris, sowie Stefan Maissen, Gründer und Geschäftsführer der Rent a Bike AG.

«regios»: Fast die Hälfte der heutigen Verkehrsleistung dient Aktivitäten in der Freizeit. Was muss sich ändern, damit der Freizeitverkehr, speziell auch der Ausflugs- und Ferienverkehr, nachhaltiger wird?

Vincent Kaufmann: Wir müssen verschiedene Arten von Freizeitmobilität auseinanderhalten. Der Tourismus in den Städten mit dem Besuch von Grossveranstaltungen, Ausstellungen und Sehenswürdigkeiten unterscheidet sich sehr stark vom Tourismus in den ländlichen Naherholungsregionen und in den alpinen Feriendestinationen. Wir müssen also genau unterscheiden, welche Freizeitaktivitäten damit abgedeckt werden. Zudem sind die unterschiedlichen Bedürfnisse der Erholungssuchenden zu beachten. Derzeit wächst die ältere Bevölkerung anteilmässig sehr stark. Die Altersgruppe dieser über Sechzigjährigen verfügt über viel Freizeit und hat spezifische Bedürfnisse in Bezug auf Raum, Mobilität und Komfort. Hinzu kommt, dass neue Verkehrs- und Mobilitätslösungen in jedem Fall nachhaltig und CO₂-neutral sein sollten – dies auch in ländlichen Gebieten, wo der Leidensdruck noch geringer ist und die Wirksamkeit nachhaltiger Massnahmen weniger offensichtlich scheint als in den urbanen Gebieten. Dort ist heute jedermann klar, dass wir um neue und kreative Mobilitätsangebote und -lösungen nicht herumkommen.

Welche Strategien und Angebote erweisen sich als erfolgversprechend?

Vincent Kaufmann: Die zwei wichtigsten Schlüsselbegriffe sind «Komfort» und «Service». In Bezug auf Komfort haben die SBB einiges in die Wege geleitet, etwa wenn es um den Gepäcktransport oder das Platzangebot für betagte Reisende oder Familien mit Kindern geht. Zum Komfort gehört auch die Möglichkeit der Direktfahrt mit dem ÖV in die Feriendestinationen. In der Schweiz selbst ist das ÖV-Angebot diesbezüglich schon recht gut. Was aber beim Reiseverkehr stark ins Gewicht fällt, ist der internationale Massstab. Es gibt leider immer weniger touristische Destinationen jenseits unserer Grenzen, die wir mit einem Zug aus der Schweiz direkt erreichen können. Wer heute mit dem Zug von Genf nach Marseille reist, muss mindestens zweimal umsteigen.

Was würde zu einem besseren Service gehören?

Vincent Kaufmann: Betreffend Service wünsche ich mir all jene Dienstleistungen, die einen Ausflug oder eine Ferienreise angenehm machen. Dazu gehören auch entsprechende Angebote am besuchten Ort. Vor Jahren konnte ich beim Langlaufen im Obergoms auf einen Wachsservice direkt an der Loipe zählen – ein Angebot, das es heute nicht mehr gibt. Es ist widersprüchlich, die nachhaltige Mobilität und den ÖV aus- und gleichzeitig die Dienstleistungen für den weiteren Reisebedarf abzubauen. Die Leute steigen nur dann auf den ÖV um, wenn sie die Gewissheit haben, während der ganzen Reise mit all ihren persönlichen Bedürfnissen und Komfortansprüchen gut versorgt zu sein. Die Möglichkeiten, den Reisenden einen guten Service zu bieten, sind längst nicht ausgeschöpft.

Der Jurabogen ist ein ländlich geprägter und teilweise peripherer Raum mit attraktiven Ausflugszielen, insbesondere für Tages- und Wochenendgäste aus den städtischen Zentren. Welche Probleme stellen sich konkret im Jurabogen?

Émilie Moreau: Wir haben etliche Unterkünfte, die ausserhalb gut erreichbar Orte wie Saignelégier liegen, an Standorten ohne direkten ÖV-Anschluss. Diese Unterkünfte sind verkehrstechnisch ein grosses Problem. Für die Gäste ist es klar, dass sie besser mit dem Auto anreisen, um diesen letzten Streckenabschnitt komfortabel überbrücken zu können. Leider ist unser Angebot an Unterkünften und Aktivitäten über ein Gebiet verstreut, wo längst nicht jede Stelle gut erschlossen ist. Die zweite Herausforderung betrifft die Dienstleistungen. Nicht alle Züge und Busse sind beispielsweise so ausgestattet, dass sie Fahrräder transportieren können. Zudem gibt es für den Gepäcktransport, namentlich jenen der SBB, bis anhin keine guten Lösungen. Warum könnten nicht Einheimische, die gewisse Strecken regelmässig mit dem Auto zurücklegen, eine Art Transportservice anbieten? So müssten Touristen, die mit dem ÖV anreisen, sich nicht zusätzlich um ihr Gepäck kümmern. Leider stecken diese Ideen noch in

den Kinderschuhen, und es gibt noch viele offene Fragen bezüglich Preisen, Versicherungen, Verantwortung usw. Persönlich bin ich überzeugt, dass sich schnell gute Lösungen entwickeln liessen. Im Kanton Jura sind beispielsweise täglich 340 Spitex-Fahrzeuge unterwegs. Diese fahren jeweils nur zu den pflegebedürftigen Personen, hätten aber durchaus Transportkapazitäten für das Gepäck von Touristen.

Stefan Maissen, wie sehen Sie als Geschäftsführer von Rent a Bike Ihr eigenes Angebot: Trägt die Velovermietung an Bahnhöfen zu einer nachhaltigeren Entwicklung des Freizeitverkehrs bei? Oder verursacht sie einfach Mehrverkehr?

Stefan Maissen: Zentral an unserem Angebot ist die Einwegmiete von A nach B. Ich kann beispielsweise von Basel nach Lugano fahren oder von Lausanne nach Genf. Diese Einwegmiete ist für uns der eigentliche Grund, eng mit der Bahn zusammenzuarbeiten. Wer mit dem Velo an einem Punkt A startet und an einen Punkt B fährt, für den ist zur Komplettierung der Reise die Bahn das ideale Verkehrsmittel. Unsere Kundinnen und Kunden reisen daher zu einem sehr grossen Teil mit der Bahn an, einfach weil es am meisten Sinn macht. Vergleichen wir unseren Modalsplit mit dem sonstigen Freizeitverkehr in der Schweiz, schneiden wir je nach Angebot um den Faktor 2 bis 3 besser ab. Die Bahnhofsnahe ist für unseren Service entscheidend. Sobald wir einige Kilometer weg sind vom Bahnhof, wird das Auto wieder zum Anreisemittel erster Wahl. Ein weiterer Punkt ist, dass wir auch für Ferien im Jura, Tessin oder in Graubünden vor Ort den entsprechenden Service bieten. Im ganzen Jurabogen haben wir beispielsweise Mietstationen. Diese sind im Sommer sehr gut ausgelastet von Leuten, die bequem mit der Bahn angereist sind und ihre Sportferien geniessen. Die Einwegmiete von A nach B sowie die Vermietung am Ferienort sind die beiden Punkte, die dazu führen, dass die Leute aufs eigene Auto verzichten. Wichtig ist zudem, diese Services zu kommunizieren und ins Gesamtangebot der Hotels zu integrieren.

Une mobilité de loisirs durable nécessite des infrastructures et des services

La réalisation d'une mobilité durable est un objectif central de la politique nationale des transports. Comment les transports touristiques et de loisirs peuvent-ils atteindre cet objectif, eux qui constituent une base essentielle pour l'économie de nombreuses régions rurales et de montagne? Selon Vincent Kaufmann, professeur d'analyse des mobilités à l'EPFL et directeur scientifique du Forum Vies Mobiles à Paris, il faut examiner cette question de manière différenciée. « La mobilité de loisirs dans les villes se distingue fortement du tourisme dans les régions rurales de détente de proximité et dans les stations alpines », explique-t-il.

Il est nécessaire de couvrir des besoins différents selon les régions et les tranches d'âge. Les nouvelles solutions de transport et de mobilité devront en outre être durables et neutres en CO₂.

De l'avis unanime, confort et service sont les concepts clés qui permettent d'inciter la population à un comportement de mobilité durable. Les possibilités ne sont de loin pas épousées. Dans le Jura par exemple, les sites de nombreux hébergements ne sont pas desservis par les transports publics. « Pour les hôtes de ces destinations, il est clair qu'ils voyageront de préférence en voiture s'ils souhaitent franchir le dernier tronçon confortablement », constate Émilie Moreau, responsable du développement de l'offre et membre de la direction de Jura Tourisme. Une part importante de l'infrastructure

cyclable est encore en piteux état dans le Jura – tout comme dans l'ensemble de la Suisse. Le Canton a malheureusement manqué de ressources pour investir prochainement dans de nouveaux itinéraires cyclables plus sûrs, regrette Émilie Moreau. Stefan Maissen, directeur de Rent a Bike AG, une entreprise qui propose la location de vélos aller simple dans les gares de toute la Suisse, partage cet avis. « Pour exploiter encore mieux le vélo à l'avenir dans le tourisme, il faut disposer de pistes cyclables plus sûres, soigneusement séparées du trafic motorisé. »

Lors de la création de Rent a Bike, Stefan Maissen a réalisé plusieurs projets soutenus par les programmes de promotion nationaux. Ces projets incluent le projet NPR « Boucle cardio autour du Napf » ou le projet Innotour Bikepark Jura dans le

val de Travers. Stefan Maissen trouve les programmes de promotion « très précieux » lorsqu'il s'agit de projets locaux ou régionaux. Mais il souhaite une meilleure coordination des différents canaux de soutien et davantage de ressources financières pour les infrastructures cyclables. Vincent Kaufmann voit les forces des programmes de soutien surtout dans la possibilité d'oser des expériences et de réaliser des projets pilotes. « Ce qui n'existe guère par ailleurs, c'est une réflexion à plus grande échelle et la volonté de mener une politique de mobilité vraiment nationale. » O

Infrastrutture e servizi per una mobilità del tempo libero sostenibile

Progettare una mobilità sostenibile è uno degli obiettivi fondamentali della politica svizzera dei trasporti. Bisogna però provvedere affinché anche il traffico escursionistico e del tempo libero, che rappresenta una componente essenziale dell'economia di molte regioni rurali e di montagna, possa adempiere questo obiettivo. Secondo Vincent Kaufmann, professore di analisi della mobilità al Politecnico di Losanna e direttore scientifico del «Forum Vies Mobiles» di Parigi, la questione va esaminata in modo differenziato. La mobilità del tempo libero nelle città è infatti molto diversa dal turismo nelle zone rurali di prossimità con funzione ricreativa e nelle destinazioni turistiche

alpine. Inoltre, le esigenze da soddisfare sono diverse a seconda delle regioni e delle fasce di età. Infine, le nuove soluzioni di trasporto e mobilità devono essere sostenibili e neutrali dal punto di vista climatico (emissioni di CO₂).

I partecipanti alla tavola rotonda sono unanimi: comfort e servizio sono due concetti chiave per convincere la popolazione ad adottare comportamenti più sostenibili a livello di mobilità. Le possibilità sono tutt'altro che esaurite. Nel Giura, per esempio, molte strutture ricettive si trovano in località prive di collegamenti con i mezzi pubblici. Secondo Emilie Moreau, responsabile dello sviluppo delle offerte e membro della direzione di Jura Tourisme, i turisti che scelgono una di queste destinazioni sanno che per percorrere l'ultima parte del viaggio devono prendere l'auto. Nel Giura, come

in tutta la Svizzera, le infrastrutture ciclistiche sono ancora molto carenti. Purtroppo, il Cantone non dispone dei fondi necessari per investire in piste ciclabili nuove e sicure nel prossimo futuro, afferma Moreau. Stefan Maissen, direttore di Rent a Bike AG, un'azienda che offre un servizio di noleggio bici nelle stazioni ferroviarie di tutta la Svizzera, è dello stesso parere: per valorizzare ulteriormente il cicloturismo servono piste ciclabili sicure e ben separate dal traffico motorizzato.

Con la creazione di Rent a Bike, Maissen ha realizzato diversi progetti sostenuti dai programmi di promozione nazionali, tra cui il progetto NPR «Herzschlaufe rund um den Napf» e il progetto Innotour «Bikepark Jura» nella Val de Travers. Se da un lato considera i programmi di promozione molto utili per sostenere progetti locali o regio-

nali, dall'altro auspica un migliore coordinamento dei vari programmi di finanziamento e maggiori risorse per le infrastrutture ciclistiche. Secondo Vincent Kaufmann, i punti di forza dei programmi di promozione risiedono soprattutto nella possibilità di sperimentare approcci nuovi e di lanciare progetti pilota. Quello che manca, però, è la capacità di pensare su una scala più ampia e la volontà di promuovere una politica di mobilità veramente nazionale. O

L

Le Jura se bat, non sans raison, contre son image de région difficile d'accès et mal desservie.



Das Fahrrad boomt derzeit, vor allem in der E-Bike-Version. Kann es eines Tages eine entscheidende Rolle im Freizeit- und vor allem auch im Tourismusbereich übernehmen? Oder bleibt es eine Nische?

Stefan Maissen: Grundsätzlich wächst mit dem Angebot auch die Nachfrage. Was in der Schweiz vielerorts fehlt, sind sichere Velowege. Das Problem stellt sich weniger im ländlichen Raum, wo es viele spannende und sichere Routen gibt, sondern vielmehr in den Städten und Kleinstädten. In Mailand oder Bozen kann ich auf einem vier Meter breiten Radweg mitten ins Zentrum fahren. Wollen wir das Fahrrad künftig im Tourismus besser nutzen, braucht es auch in der Schweiz eine bessere Infrastruktur mit besseren Radwegen, die vom motorisierten Verkehr getrennt sind.

Vincent Kaufmann: Wir sollten auch beim Fahrrad die ältere Bevölkerung nicht vergessen. Man kann nicht einfach die Siebzigjährigen aufs Fahrrad setzen ohne zusätzliche Infrastrukturen, die mehr Komfort und Sicherheit bieten. Die Leute aus meiner Generation und aus der Generation meiner Kinder mögen zwar bereits eingefleischte Fahrradfahrerinnen und -fahrer sein. Dabei dient das

Fahrrad nicht nur als ideales Transportmittel, sondern auch als Fitnessgerät. Verbesserte Infrastrukturen könnten die Nutzung des Fahrrads fördern. In der Drei-Seen-Region, wo ich ursprünglich herkomme, war Radfahren geradezu gefährlich. Das ist heute immer noch so. Wir brauchen bessere Infrastrukturen, nationale Routen und Wege, die in einem dichten Netz miteinander verbunden sind.

Gibt es im Jura Projekte zur Verbesserung der Fahrrad-Infrastruktur?

Émilie Moreau: Im Jura gibt es aktuell ein Projekt auf Kantonsebene, in das verschiedene Akteure involviert sind. Grössere Orte wie Saignelégier oder St. Ursanne werden mit öffentlichen Fahrradstationen und Fahrrädern ausgestattet. Zudem werden Hotels unterstützt, die ein spezielles Angebot für Gäste mit Fahrrad führen. Diese können sich dann als «Bike-Hotels» vermarkten. Auch verschiedene Gemeinden fördern den Fahrradtourismus. Beim Kanton fehlt jedoch das Geld, um in nächster Zeit in Velorouten zu investieren.

Auch nationale Instrumente und Förderprogramme (vgl. S. 10) unterstützen Projekte zur Entwicklung zukunftsweisender Verkehrs- und Mobilitäts-

lösungen. Was tragen diese Förderinstrumente bei, die enormen Herausforderungen zu bewältigen?

Stefan Maissen: Wir haben, um nur ein Beispiel zu nennen, die «Herzschlaufe rund um den Napf» mit einem Projekt der Neuen Regionalpolitik (NRP) realisiert. Mit Innotour haben wir den «Bikepark Jura» im Val de Travers geschaffen und neue Routen auf den Creux du Van signalisiert. Geht es um lokale oder regionale Projekte, sind die Förderprogramme sehr wertvoll. Es fehlt jedoch die Übersicht. Man bekommt nicht immer mit, was alles läuft und was überhaupt möglich wäre. Ich würde mir eine bessere Koordination der verschiedenen Fördergefässe wünschen und in vielen Bereichen natürlich auch mehr finanzielle Mittel. Es ist leider immer wieder so, dass die regionalen Träger und die privaten Unternehmen grosse Teile des Budgets tragen müssen. Geht es um die Infrastruktur, ist dies nicht immer nachvollziehbar. Gerade für den besonders wichtigen Ausbau der Infrastruktur fehlen häufig die Mittel. Die Förderprogramme genügen nicht, wenn es gilt, Regionen rasch aufzurüsten, die heute über kein gutes Angebot verfügen. Die Kantone oder der Bund müssen die Führungsaufgabe übernehmen, die sie mit dem am



Vincent Kaufmann

1. Januar 2023 in Kraft getretenen Velo-weggesetz (vwg) gefasst haben.

Émilie Moreau: In den Bereichen des Transports und der Mobilität ist nach unseren Erfahrungen Innotour das wirksamste Förderinstrument. Im Rahmen der NRP stossen wir hingegen immer wieder an Grenzen, weil über dieses Instrument nur begrenzt Infrastrukturen finanziert werden.

Vincent Kaufmann: Alle Förderprogramme haben ihre Stärken und sind wichtige Instrumente, weil sie Experimente und Pilotprojekte zulassen. Was darüber hinaus jedoch fehlt, ist ein Denken in grösseren Massstäben und der Wille, wirklich eine nationale Politik zu machen. Zum Beispiel haben wir jetzt viel über nachhaltige Mobilität gesprochen, aber nicht übers Auto. Solange jedoch alle sich im Auto weiterhin günstig und frei fortbewegen können, bleibt es schwierig, nachhaltigen Alternativen zum Durchbruch zu verhelfen.

Das alte deutsche Wort für Tourismus ist «Fremdenverkehr», Tourismus ohne Mobilität und Verkehr ist schlicht undenkbar. Oder doch nicht?

Stefan Maissen: Was im Tourismus unter Nachhaltigkeit angeboten wird,

wirkt oft ein bisschen hilflos. Natürlich kann man vor Ort lokale Produkte geniessen und den lokalen ÖV benutzen. Aber die ökologische Gesamtwirkung solchen Verhaltens ist gering, wenn ich von Asien anreise oder umgekehrt. Man kann hier also nur versuchen, das Nahe zu propagieren. Das heisst dann auch, dass wir als Schweizer Unternehmen die Leute motivieren, hier die Freizeit mit dem Bike zu verbringen und nicht beispielsweise nach Kanada zu fliegen. Der grosse Hebel in der Gesamtwirkung ist, dass die Leute auf Fernreisen verzichten und stattdessen in der Nähe bleiben. Wir als Dienstleister versuchen, unsere Angebote so attraktiv zu gestalten, dass die Leute wirklich auch Lust verspüren, in der Schweiz Fahrradferien zu machen.

Émilie Moreau: Der Jura kämpft – nicht ohne Grund – gegen das Image, schwer zugänglich und schlecht erschlossen zu sein. Er wirkt deshalb immer weiter entfernt, als er tatsächlich ist. Dieses Problem ist schwierig zu lösen. Das Auto ist deshalb immer noch das bevorzugte Verkehrsmittel, um in den Jura zu gelangen. Das dürfte sich auch nicht so schnell ändern, zumal seitens der Politik kein Wille für Veränderungen zu spüren ist.

Vincent Kaufmann: In ganz Europa beobachten wir zunehmend junge Leute zwischen 25 und 35, die gut gebildet sind, aus dem urbanen Raum kommen und entweder keinen Führerschein besitzen oder einfach keine Lust haben, sich in den Ferien mit dem Auto fortzubewegen. Diese Leute sind tendenziell recht gut situiert. Und sie wählen ihre Feriendestination anhand des Kriteriums, ob sie ohne Auto gut erreichbar ist. Es müsste das Ziel sein, dieser Gruppe von Leuten auch möglichst viele Feriendestinationen in der Schweiz leicht zugänglich zu machen.

Was wäre die wichtigste Massnahme im Hinblick auf eine nachhaltigere Mobilität im Freizeit- und Tourismusbereich?

Stefan Maissen: Infrastrukturen im Fahrradbereich ausbauen. Das kostet zwar viel Geld, angesichts der gesamten Investitionen in den Strassenbau müsste das aber eigentlich finanzierbar sein. Viel helfen würden auch gute ÖV-Direktverbindungen – nicht nur die klassischen Pendlerfahrpläne, sondern auch Direktzüge in die Tourismusregionen, und zwar mitsamt Gepäckservice und Velotransport.

Vincent Kaufmann: Abonnements und gute Angebotspakete sind entscheidend. Ganz wichtig ist auch die Koordination der Fahrpläne. Wenn man zum Beispiel am Wochenende ins Wallis reist, fährt das letzte Postauto in Sitten um 19 Uhr. Um es zu erreichen, muss man vor 18 Uhr in Lausanne und vor 17 Uhr in Genf abreisen, was für viele Berufstätige nicht möglich ist. Solch rücksichtslose Fahrpläne vermitteln den Leuten das Gefühl, dass sie nicht mit dem ÖV anreisen sollten. Dichtere Fahrpläne bedeuten Zusatzkosten, die aber nicht zu vermeiden sind, wenn man die Gewohnheiten der Leute ändert will. O



Peter
Jankovsky
Locarno

Der Minibus bis zur Haustür

Im Tessiner Verzascatal läuft das ÖV-Vorzeigeprojekt «Verzasca Mobile»: Via Mobile-App können Einheimische und Gäste kollektive Fahrten mit einem Elektro-Minibus ordern, der sie wortwörtlich von Tür zu Tür bringt – nicht nur im Tal selbst, sondern auch zu den Zügen und Bussen unten in der Magadino-Ebene. Die Mobile-App funktioniert reibungslos, die Koordination der Fahrtbestellungen und die Durchführung müssen allerdings noch optimiert werden.

Giovanna R. ist berufstätige Mutter und lebt im Verzascatal. Es ist Hochsommer, und sie möchte von ihrem Wohnort Brione-Gerra nach Cadenazzo in der Magadino-Ebene hinunterfahren. Dort lebt in einer Seniorenresidenz ihr Vater, den sie mit ihren zwei Kindern besuchen will. Soll Giovanna das Postauto nehmen, das sie zum nächsten SBB-Bahnhof bringt? Der Fahrplan weist zeitlich Lücken auf, etwa am frühen Nachmittag und abends. Hinzu kommt, dass gerade im Sommer die Busse im Verzascatal oft voll sind mit Feriengästen, die zur berühmten Römerbrücke in Lavertezzo strömen und von dort ins grüne Wasser der Verzasca springen. Überfüllte Busse sind stressig, und schliesslich liegt die Postauto-Haltestelle recht weit von Giovannas Wohnung entfernt.

Soll sie also für die mindestens vierzigminütige Fahrt ihr Auto benutzen? Auch die enge Kantonsstrasse durchs Tal ist im Sommer überlastet. Die Fahrt erfordert deshalb viel Geduld und ist nicht nachhaltig.

Buchen und zu Hause warten

Diese Probleme plagen die Bewohnerinnen und Bewohner des Verzascatals schon seit Jahren. Seit Oktober 2021 bietet sich Giovanna jedoch eine weitere Möglichkeit: Sie kann eine Fahrt in einem der zwei Elektro-Minibusse buchen, die im Rahmen des Projekts «Verzasca Mobile» zirkulieren. Dazu nutzt sie die entsprechende Mobile-App. Hat sie ihren Reisewunsch eingegeben und eine Fahrt reserviert, kann sie bequem zu Hause warten.

Der Minibus holt sie schliesslich an der Haustür ab und setzt sie direkt am Bahnhof von Tenero ab, damit sie den Zug nach Cadenazzo nehmen kann. So schont Giovanna ihre Nerven – und die Umwelt. Ausserdem kann sie ab sieben Uhr morgens mit den Minibussen rechnen, die abends bis etwa 22.30 Uhr unterwegs sind.

«Das Angebot an kollektiven Fahrten mit den Minibussen soll helfen, die Lebensqualität in unserem Tal zu steigern», sagt

Offerta di mobilità porta a porta

In Valle Verzasca abitanti e turisti possono usufruire di una nuova offerta di mobilità: mediante un'app possono prenotare una corsa con un minibus che garantisce il trasporto porta a porta. L'offerta è nata dal progetto pilota «Verzasca Mobile» lanciato nell'ottobre 2021 nell'ambito del masterplan «Verzasca 2030» e sostenuto dalla Fonda-

zione Verzasca e dalla Nuova politica regionale (NPR).

Il progetto è inteso come offerta complementare a quella di Autopostale. Si rivolge in primis alla popolazione locale e si focalizza sulle fasce orarie marginali. Il servizio, assicurato da due veicoli elettrici, non è pensato solo per trasporti porta a porta o verso le fermate ferroviarie del Piano di Magadino, ma include anche i negozi di alimentari o le filiali della Posta,

En minibus de porte à porte

Dans le val Verzasca (Tessin), les autochtones et les touristes bénéficient d'une nouvelle offre: à l'aide d'une app, ils peuvent commander une course en minibus qui les transporte de porte à porte. Il s'agit du projet pilote Verzasca Mobile, en cours depuis octobre 2021 dans le cadre du master plan Fondation Verzasca et de la Nouvelle politique régionale.

Ce projet est conçu comme une offre complémentaire aux courses CarPostal et s'adresse en premier lieu aux autochtones en se concentrant sur les heures creuses. Deux minibus électriques sont en général disponibles. Non seulement ils transportent les clients de porte à porte ou les amènent jusqu'à la ligne de chemin de fer de la plaine de Magadino, mais ils les conduisent aussi jusqu'aux magasins d'alimentation, aux filiales de la Poste ou encore aux entraînements

Alessandro Speziali. Er fungiert als Koordinator des Masterplans der Fondazione Verzasca, in dessen Rahmen das Pilotprojekt «Verzasca Mobile» mit den Bussen läuft. «Verzasca Mobile», das vor allem für die Einwohnerinnen und Einwohner sowie für Gäste gedacht ist, die im Tal übernachten, erweist sich als eine der Massnahmen, die den Menschen im Bergtal im Sinne des Masterplans zu einer guten Lebensqualität verhelfen und dazu beitragen sollen, die Abwanderung zu stoppen, aber auch jüngere Leute mit Kindern anzuregen, ins Tal zu ziehen.

Bedürfnisgerechtes Mobilitätsangebot

Die Fahrzeuge von «Verzasca Mobile» sind den ganzen Tag über verfügbar. Der Fokus liegt jedoch auf den Randstunden, in denen die Fahrpläne Lücken aufweisen, als Komplementärangebot zum Postauto, das die individuellen Bedürfnisse der Einheimischen abdeckt. Am späteren Nachmittag – wenn Berufspendlerinnen und -pendler sowie Schülerinnen und Schüler auf dem Heimweg sind – entlastet das Angebot auch die Postautokurse. Während die Mini-Elektrobusse im Verzascatal selber alle möglichen Destinationen bedienen, ist der Service in der Magadino-Ebene auf eine Handvoll Bahnhöfe und Einkaufszentren beschränkt.

i centri sportivi e gli eventi pubblici.

Per prenotare una corsa basta scaricare l'app sul cellulare. Una volta creato l'account, l'utente inserisce la destinazione e la data del trasporto. L'app confronta la richiesta con altre prenotazioni, propone un orario e indica la posizione del minibus che effettuerà il trasporto. Non resta che confermare la prenotazione e pagare la corsa sempre tramite l'app.

sportifs et aux manifestations publiques.

La personne qui souhaite réserver une course collective en minibus charge l'app sur son téléphone mobile. Une fois un compte créé, il est possible de saisir une destination et une date. L'application fait ensuite concorder la demande avec d'autres réservations de passagers potentiels et propose un horaire. L'app mobile affiche aussi la position du minibus concerné. Elle permet de payer

la course juste après la commande définitive.

L'application est utilisée en continu et le nombre de ses utilisatrices et de ses utilisateurs augmente. Si son succès se confirme, CarPostal SA veut aussi réaliser ce projet dans d'autres régions. Le projet Verzasca devient ainsi un projet pilote pour d'autres régions périphériques de Suisse. O

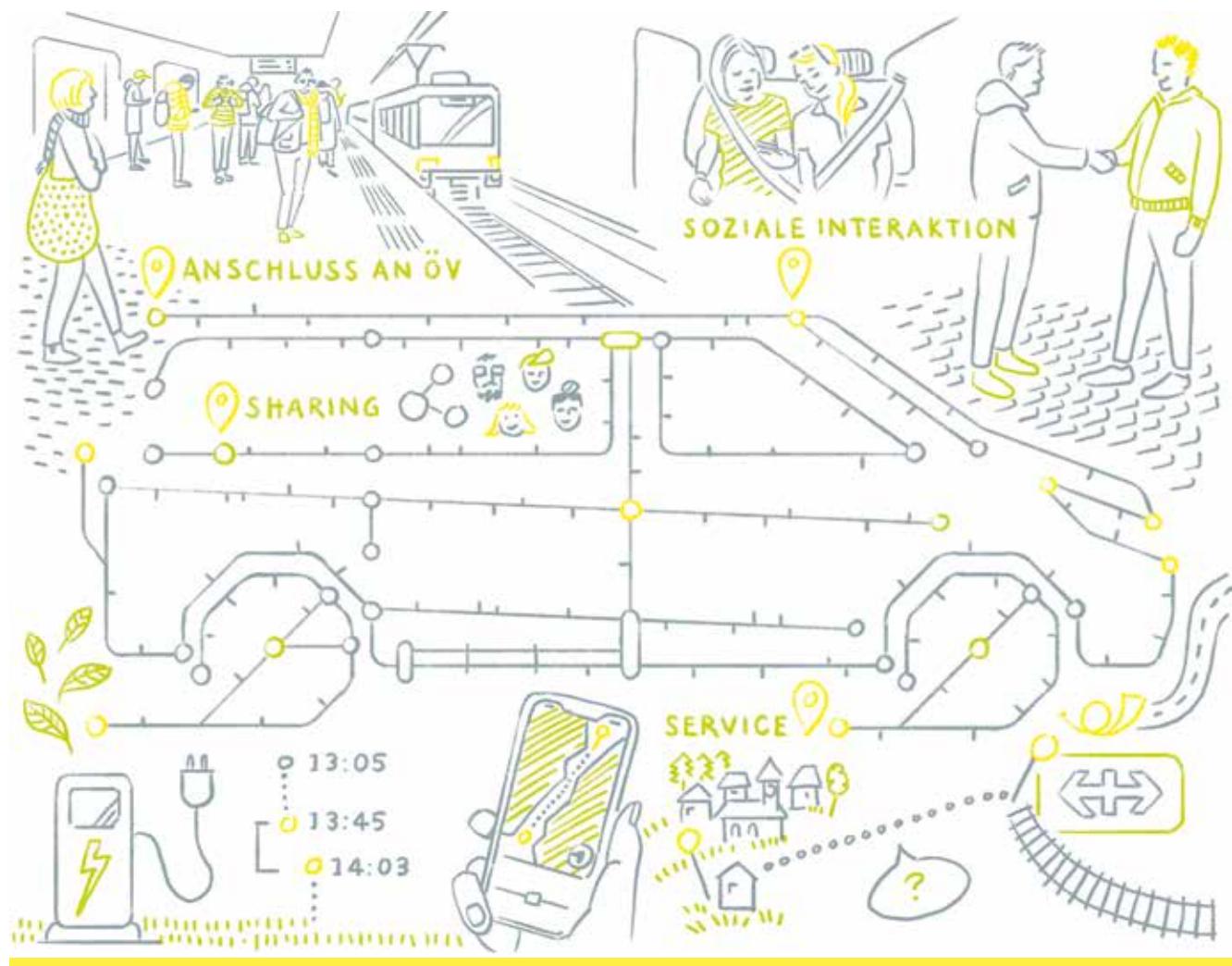
verzasca.ch/it/verzasca-mobile

Die beiden Minibusse mit je acht Sitzplätzen fahren im Sommerhalbjahr täglich, im Winter sonntags nicht. Während der Fahrten können freundschaftliche Kontakte entstehen, zumal sich die Chauffeure offen und hilfsbereit zeigen. «Die Leute schätzen das persönliche Element bei uns», stellt Minibus-Fahrer Marcel Bisi fest. Er ist einer der acht Chauffeure, die neben den zwei in Vollzeit angestellten Fahrern in Teilzeit eingesetzt werden.

Zunehmend genutzt

Im 26 Kilometer langen Verzascatal leben rund 900 Menschen. Das Pilotprojekt mit den Minibussen startete Anfang Oktober 2021 und soll bis September 2023 dauern. Bis Ende Januar 2022 transportierten sie 483 Fahrgäste, bis Ende November 2022 waren es schon 3275. Bis dahin hatten 1279 Personen einen Account angelegt und die Hälfte von ihnen eine Fahrtbestellung aufgegeben.

Die Mobile-App für die Buchung werde stetig verwendet, hält Projektleiter Lorenzo Sonognini fest. Zudem wachse die Zahl der App-Nutzerinnen und -Nutzer kontinuierlich, nachdem das Interesse nach einem anfänglichen «Neugier-Peak» etwas nachgelassen hatte. Die App wurde von der Firma ioki, einer Tochter der Deutschen Bahn, für die Postauto AG konzipiert.



Die Pläne für die Anwendung im Verzascatal und das Geschäftsmodell erarbeitete das Schweizer Entwicklungsbüro Conim. Die Fondazione Verzasca verfeinerte das Modell weiter und führt auch die Fahrten aus. Die Postauto AG betreut die aktuelle Weiterentwicklung und den Betrieb der App, den sie auch finanziert.

Will also Giovanna R. in die Magadino-Ebene mitfahren, gibt sie in der App Fahrziel und Datum ein. Die Applikation gleicht die Fahrtbestellung mit den Buchungen der potenziellen Mitfahrenden ab und offeriert ihr einen Zeitplan. Giovanna kann zudem sehen, wo sich der betreffende Minibus befindet. Hat sie sich definitiv für die Fahrt entschieden, ordert sie und bezahlt auch gleich per App oder im Notfall beim Fahrer. Es existieren drei Tarifzonen; mit einem Fahrpreis von fünf Franken pro Zone sind die Minibusse etwas teurer als das Postauto – dafür ist der Service massgeschneidert.

Ist der Minibus noch weit weg oder bereits voll, müssen die Fahrgäste – vor allem, wenn sie kurzfristig buchen – mit einer längeren Wartezeit rechnen. Auch das signalisiert die App der Bestellerin. «Wir passen die Parameter für die Koordination der Buchungen und Zeitfenster laufend an, wobei uns die Feedbacks der Fahrgäste helfen», erklärt dazu Projektleiter Sonognini.

Pilotprojekt für Randgebiete

«Verzasca Mobile» ist ein Leuchtturmprojekt des «Masterplans Verzasca». Dies bot die Möglichkeit, das Projekt auch durch die Regionalpolitik des Kantons Tessin zu unterstützen. Während zweier Jahre kann so ein innovatives Mobilitätsmodell für periphere Regionen getestet werden, das auch für andere Masterpläne des Kantons infrage kommen könnte. Das Projekt stiess auf breites Interesse und konnte dadurch substanzielle Finanzierungsbeiträge generieren – von der Gemeinde Verzasca, der Stiftung Verzasca, der Postauto AG, den sbb, der Tourismusorganisation Ascona-Locarno und dem Verkehrsclub der Schweiz (vcs).

«Verzasca Mobile» ist ein Vorzeigeprojekt. Zwar laufen auch anderswo Versuche mit Minibussen, das Verzasca-Projekt ist jedoch das grösste in Bezug auf Umfang und Komplexität – insbesondere hinsichtlich Logistik und Digitalisierung. Ist das Konzept perfektioniert, will es die Postauto AG auch in anderen Regionen umsetzen. Das Verzasca-Projekt wird so zum Pilotprojekt für andere periphere Gebiete der Schweiz. O

verzasca.ch/de/verzasca-mobile



Mobilität am nachhaltigen Reiseziel

Pirmin
Schilliger
Luzern

In der Ferienregion Engadin Samnaun Val Müstair ist nachhaltige Mobilität ein wichtiger Attraktivitätsfaktor und ein touristisches Markenzeichen. Den Weg dazu ebnete eine Reihe von Pionier- und Pilotprojekten, die in den letzten Jahren lanciert und – je nach Projekt – von NRP, Interreg oder Innotour unterstützt wurden. Der in der östlichsten Ferienregion der Schweiz erfolgreich eingeschlagene Nachhaltigkeitskurs ist allerdings noch nicht am Ziel.

«Tourismus Engadin Scuol Samnaun Val Müstair AG» (TESSVM) ist die touristische Marketingorganisation für die Ferienregion Unterengadin/Samnaun/Val Müstair. Sie umfasst eine Fläche von 1200 Quadratkilometern, fünf politische Gemeinden mit rund 9400 Einwohnerinnen und Einwohnern und 26 Ferienorte. Der Perimeter deckt sich mit der «Regiun Engiadina Bassa/Val Müstair» (EBVM), die für die Regionalentwicklung zuständig ist. Die beiden Organisationen arbeiten in der Standortentwicklung und Tourismusförderung eng zusammen. Die strategischen Entwicklungsziele der Regiun EBVM

sind in der «Agenda 2030» festgehalten. «Ein wichtiges Thema darin ist die nachhaltige Mobilität», erklärt Regionalentwicklerin Martina Schlapbach.

Mit der Eröffnung des Vereina-Tunnels der Rhätischen Bahn im November 1999 hat die Region vor über zwanzig Jahren bezüglich Erschliessung einen Quantensprung erlebt. Seitdem ist das Unterengadin via Schiene oder Strasse ganzjährig schnell erreichbar. «An unserer peripheren Lage mitten im Hochgebirge, am östlichen Rand der Schweiz, hat sich mit dem

Tunnel nichts verändert. Die Mobilität in unserer Region hat sich damit aber massiv verbessert», betont Schlapbach.

«ÖV-inklusive» für alle Gäste

Für die begehrte Ferienregion, die sich ambitionierte Nachhaltigkeitsziele gesteckt hat, wird es immer entscheidender, welche Verkehrsmittel die Besucherinnen und Besucher benutzen. «Wir möchten, dass unsere Gäste möglichst mit dem Zug anreisen und während ihres Urlaubs innerhalb der Region mit dem ÖV unterwegs sind», sagt Martina Hollenstein, ehemalige Tourismus-Direktorin (2017 bis August 2022) und heutige Projektleiterin der «Gästekarte mit ÖV-inklusive». Der Name steht für ein Angebot, das die Destination 2022 für alle Gäste eingeführt hat, unabhängig davon, ob sie im Hotel oder in einer Ferienwohnung übernachten. Die Gästekarte, die sich als QR-Code aufs Handy laden lässt, ermöglicht die freie Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr innerhalb der Region – und zwar zu sämtlichen Angebotspunkten und Attraktionen, und dies auch am An- und Abreisetag.

«ÖV-inklusive» ist bloss der jüngste, aber einer der wichtigsten Nachhaltigkeitsschritte der TESSVM. Zusammen mit den Bahnen lancierte die Ferienregion vor knapp zehn Jahren ein Projekt, das inzwischen an vielen anderen Wintersportorten Schule gemacht hat. «Wir übernehmen beim Gepäcktransport für die Gäste die letzte Meile, also den Transport zwischen Bahnhof und Hotel oder Ferienwohnung», sagt Hollenstein. Für ihre Nachhaltigkeitsstrategie wurde der Tourismusorganisation 2011 der Tourismusprijs MILESTONE verliehen, eine von der «Hotelrevue» geschaffene Auszeichnung für Innovationen im Schweizer Tourismus. Neuerdings, für die Periode 2022–2025, kann sich die Ferienregion als erste Destination der Schweiz mit dem «TourCert»-Label «Nachhaltiges Reiseziel» schmücken, nicht zuletzt dank «ÖV-inklusive».

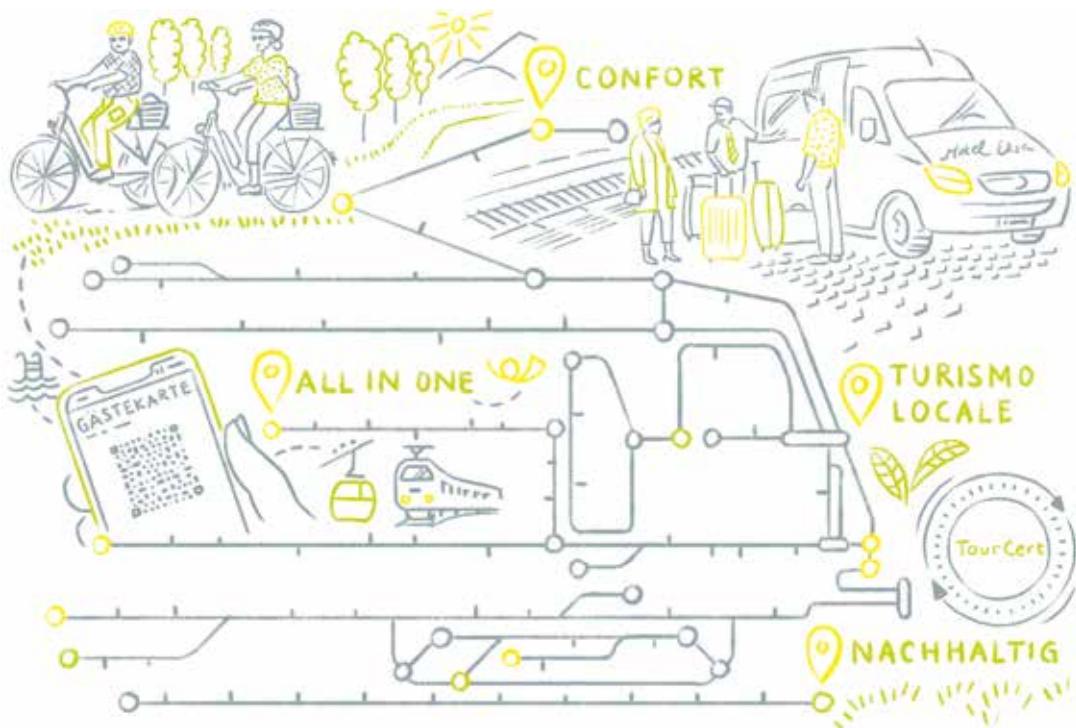
In der PLUS-Version berechtigt der Mobilitätspass auch zur Fahrt in die Nachbarländer. Die drei Grenzregionen EBVM, Tirol und Südtirol arbeiten seit über 15 Jahren im Rahmen der Interreg-Kooperation «Terra Raetica» systematisch zusammen. Ein Fokus der Bemühungen liegt auf der internationalen Mobilität im Dreiländereck Schweiz/Österreich/Italien – mit dem Ergebnis, dass seit einigen Jahren koordiniert und regelmässig ÖV-Busse über den Reschen- und den Ofenpass nach Mals (Vinschgau/Südtirol) sowie nach Nauders und Landeck (Tirol) verkehren.

Bike-Routen und Wanderwege attraktiv machen

In der Destinationsentwicklung versucht die TESSVM, zusammen mit der Regiun EBVM vor allem den Sommertourismus weiter zu beleben. Zu den Kernangeboten gehören Bike-Routen und Wanderwege, die auf einer Länge von über 2300 Kilometern durch die Gegend führen. Die Pflege, der Unterhalt und die Anpassung der Bike-Trails an aktuelle Bedürfnisse bleiben eine Daueraufgabe. Mit dem Mountainbike-Masterplan TRAI(L)S VALS entwickelt die Region verschiedene Bike-Angebote und Trails weiter, und zwar abgestimmt auf das kantonale, NRP-geförderte Projekt «graubünden bike». Die Umsetzung im Zeitraum 2019 bis 2025 liegt hauptsächlich bei den Gemeinden. «Es geht dabei um die Aufwertung und den

punktuellen Ausbau von Trails und um ein attraktives Gesamtangebot», meint Schlapbach. In Koordination mit dem kantonalen Projekt «graubünden trailrun» wird die «Trailrunning Regiun EBVM» gefördert und mit Partnerangeboten im Terra Raetica-Dreieck verbunden. Ein weiteres aktuelles Projekt widmet sich der E-Bike-Infrastruktur beziehungsweise dem Aufbau eines Netzes von Batterieladestationen.





La mobilité dans une destination durable

Dans la région de vacances Engadine-Samnaun-Val Müstair, la mobilité durable constitue un facteur d'attractivité important et un signe distinctif touristique. C'est dans ce sens que la région a lancé une série de projets pionniers et pilotes au cours des dernières années. Selon leur objectif, ces projets sont soutenus par la NPR, Interreg ou Innotour. L'ouverture du tunnel de la Vereina par les Chemins de fer rhétiques en 1999 a constitué un saut quantique en termes de desserte de la région à grande échelle. Depuis cette date, l'organisation de marketing touristique Touris-

mus Engadin Scuol Samnaun Val Müstair AG (TESSVM) et la Regiun Engiadina Bassa/Val Müstair (EBVM), responsable du développement régional, s'efforcent avec les communes d'améliorer aussi les offres de mobilité à l'intérieur de la région. La dernière démarche en ce sens a eu lieu en 2022 avec la carte d'hôte qui permet à tous les vacanciers de circuler librement dans les transports publics régionaux. Dans sa version PLUS, cette carte donne aussi le droit de se déplacer dans l'espace frontalier des trois pays que sont la Suisse, l'Autriche et l'Italie, par exemple à destination de Mals (Val Venosta, Tyrol du Sud) ainsi que de Nauders et de Landeck (Tyrol) en passant par le col de Resia

ou le col de l'Ofen. Depuis plus de dix ans, la région de vacances s'occupe aussi du transport des bagages pour ses hôtes sur le « dernier kilomètre », donc entre la gare et l'hôtel ou l'appartement de vacances.

En Basse-Engadine, les offres principales du tourisme estival incluent des itinéraires cyclables et des chemins de randonnée sur une longueur de plus de 2300 kilomètres. En coordination avec le projet cantonal graubünden bike soutenu par la NPR, la région développe diverses offres destinées aux cyclistes et aux randonneurs avec le master plan VTT TRAI(L)S VALS. Un autre projet se consacre aux infrastructures dédiées aux vélos électriques,

notamment au développement d'un réseau de stations de recharge des batteries.

Les efforts visant à rendre la mobilité plus durable portent leurs fruits. Aujourd'hui, un vacancier sur quatre se rend en Basse-Engadine en transports publics. C'est un pourcentage relativement élevé, mais le véritable objectif est encore loin d'être atteint. Les deux organisations TESSVM et EBVM ont attribué à la mobilité durable le statut de mission stratégique permanente. o

engadin.com/fr/cartes-hôtes
regiunebvm.ch
tourcert.org

Die Reise geht weiter

Ob Bikerin, Wanderer, Joggerin, Kletterer oder Skifahrerin, alle kommen auf ihre Rechnung – sommers wie winters. Es gibt Angebote für alle Ansprüche und Schwierigkeitsgrade, vom gemütlichen Spaziergang über Themen- und Erlebniswege bis hin zu anspruchsvollen Touren, rasanten Abfahrten oder Mehrtageswanderungen, beispielsweise auf der Via Engiadina oder im Nationalpark, mitsamt Gepäcktransport von einem Ort zum nächsten. «Alle Ausgangs- und Zielpunkte sind gut erschlossen und für die Gäste mit dem ÖV bequem, gratis und dank abgestimmtem Fahrplan pünktlich erreichbar», so Gästekarte-Projektleiterin Hollenstein.

Die Bemühungen, die Mobilität nachhaltiger zu gestalten, trägt Früchte: Jeder vierte Feriengast reist inzwischen mit dem ÖV ins Unterengadin. Die Gratisverbindungen innerhalb der Region sind zudem zu einem entscheidenden Vermarktungsargument geworden. Abgeklärt wird nun, ob «ÖV-inklusive» künftig auch für die Zweitwohnungsbesitzer gelten soll. Außerdem sollen mittels weiterer Massnahmen der ÖV und der Langsamverkehr auch bei den Einheimischen Anteile am Modalsplit gewinnen. Hollenstein und Regionalentwicklerin Schlapbach betonen einstimmig, dass die Weiterentwicklung der nachhaltigen Mobilität in einen strategischen Dauerprozess eingebunden sein müsse. So ist die Regiun EBVM laut Schlapbach gerade damit beschäftigt, die «Agenda 2030» zu aktualisieren. Hollenstein ihrerseits verweist auf den Leitfaden «Nachhaltigkeit in Schweizer Tourismusdestinationen», den die TESSVM, unterstützt von Innotour mit weiteren Destinationen und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW), erarbeitet hat und der nun als Inspirationsquelle für weitere Ideen dient. O

engadin.com/de/gaestekarte regiunebvm.ch tourcert.org

Mobilità turistica per una destinazione sostenibile

Per la regione Engadina-Samnaun-Val Monastero la mobilità sostenibile rappresenta un importante fattore di attrattività oltre che una caratteristica distintiva. Non a caso negli ultimi anni la regione ha lanciato una serie di iniziative innovative e progetti pilota che, a seconda dell'obiettivo perseguito, beneficiano del sostegno della NPR, di Interreg o di Innotour. Il vero salto di qualità per l'accessibilità della regione è stata l'apertura della galleria del Vereina della Ferrovia retica nel 1999. Da allora, l'organizzazione incar-

cata della promozione turistica Tourismus Engadin Scuol Samnaun Val Müstair AG (TESSVM) e quella competente per lo sviluppo regionale Regiun Engadina Bassa/Val Müstair (EBVM) si adoperano, insieme ai comuni, per migliorare anche le offerte di mobilità regionali. L'ultima iniziativa in questo senso risale al 2022, con il lancio di una carta ospiti che consente di fruire gratuitamente dei trasporti pubblici regionali. La versione PLUS della carta include anche tratte transfrontaliere verso l'Italia, per esempio per raggiungere Malles Venosta (Alto Adige) attraverso il passo di Resia o il passo del Forno, oppure verso l'Austria in direzione di Nauders e Landeck (Tirolo). Da oltre dieci

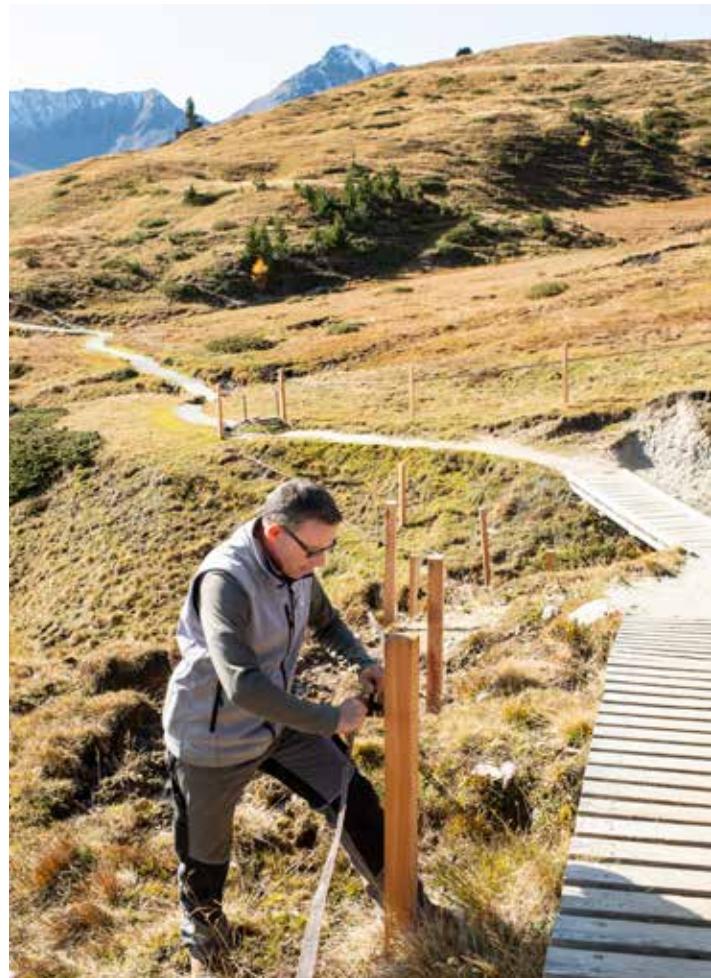
anni la regione garantisce inoltre ai turisti il trasporto dei bagagli sull'«ultimo chilometro», ossia tra la stazione ferroviaria e l'albergo o l'appartamento di vacanza.

Tra le principali offerte rivolte al turismo estivo nella Bassa Engadina figura una rete di oltre 2300 chilometri di percorsi per mountain-bike e sentieri pedestri. In coordinamento con il progetto cantonale «graubünden bike», sostenuto dalla NPR, la regione sta sviluppando ulteriori offerte per mountain-bike e percorsi di trail sulla base di un masterplan denominato TRAI(L)S VALS. Un altro progetto si focalizza invece sulle infrastrutture per le bici elettriche, in parti-

colare sulla realizzazione di una rete di stazioni di ricarica.

Gli sforzi per rendere più sostenibile la mobilità stanno dando i loro frutti. Oggi circa un quarto degli ospiti raggiunge la Bassa Engadina con i trasporti pubblici. Si tratta di un risultato incoraggiante, ma il vero obiettivo è ancora lontano. Per questa ragione, le due organizzazioni TESSVM e EBVM hanno dichiarato la mobilità sostenibile compito strategico permanente. O

engadin.com/de/gaestekarte
regiunebvm.ch
tourcert.org



«Taxito» in Sumiswald BE, ein aktives Mitfahrer-Netzwerk im Napfgebiet

L'offerta Taxito a Sumiswald (BE), una rete di car pooling attiva nella regione del Napf

Taxito, Sumiswald (BE), un réseau actif de covoiturage dans la région du Napf

Le covoiturage pour mieux desservir les zones rurales

Patricia Michaud Berne

L'équation «participation sociale = véhicule privé» a la dent dure, surtout dans les zones rurales. Deux expériences pilotes suisses lancées dans le cadre d'Interreg Alpine Space – et de son projet MELINDA – visaient à changer les habitudes, en se basant sur le covoiturage et les nouvelles technologies.

Réduire l'empreinte écologique liée aux déplacements en privilégiant une mobilité multimodale, c'est bien. Planifier cette évolution en se basant sur les habitudes et les besoins effectifs des usagers, c'est mieux. Grâce aux nouvelles technologies, il est désormais possible d'avoir accès à une multitude d'informations et de les faire circuler en temps réel. Interreg Alpine Space, un programme soutenant des projets de coopération entre les pays de l'espace alpin, souhaite mieux intégrer le potentiel offert par la récolte et l'exploitation de données afin d'encourager le développement d'une mobilité plus verte et durable, que ce soit dans les villes ou les zones rurales.

Lancé en 2018 et achevé en 2021, le projet MELINDA (Mobility Ecosystem for Low-carbon and INnovative moDAL shift in the Alps) visait à soutenir activement les citoyens et toutes les parties prenantes dans leurs efforts en matière de mobilité du futur. La meilleure intégration des données, tout particulièrement au niveau transnational, en était l'un des points centraux. Concrètement, ce projet doté d'un budget total d'environ 2 millions d'euros avait pour but d'améliorer la connaissance des facteurs qui influent sur le changement de

comportement en matière de déplacements bas-carbone. Il était articulé autour d'une série de projets pilotes en France, en Italie, en Slovénie, en Allemagne, en Autriche et en Suisse.

C'est la Haute école spécialisée de Lucerne (HSLU) qui s'est chargée du volet helvétique de MELINDA, à travers deux projets pilotes. Ils ciblaient des zones rurales dont les transports publics se caractérisent par une cadence peu soutenue, des horaires limités et des parcours indirects, ce qui a pour conséquence un taux particulièrement élevé de véhicules personnels dans la région. Dans les deux cas, l'idée centrale consistait à encourager aussi bien les collectivités publiques que des entreprises privées à s'engager pour le covoiturage.

Le financement de ces projets était porté par des partenaires cantonaux, des sociétés de transport, ainsi que la Nouvelle politique régionale de la Confédération. Rimant respectivement avec l'introduction de Taxito à Maladers (GR) et de HitchHike dans le parc naturel Thal (SO), ils cherchaient tous deux à tester des modèles permettant potentiellement d'augmenter l'accessibilité aux régions rurales, tout en réduisant la dépendance de la population locale aux véhicules motorisés privés.

Un smartphone et quelques francs

Le carpooling, qui consiste à créer des communautés de conducteurs et de passagers, peut contribuer à réduire les émissions globales de CO₂. Les nouvelles technologies – et surtout la généralisation de leur utilisation par la population – facilitent



grandement la mise en lien entre les diverses parties prenantes au covoiturage. Reste qu'à l'heure actuelle, ce modèle de transport est utilisé de façon marginale en Suisse, du moins pour les déplacements quotidiens.

Entre Coire et Maladers, le système de ridesharing Taxito a été mis sur pied afin de pallier l'absence de transports publics dans certaines zones et d'offrir une alternative aux taxis. Ce système consiste à placer des panneaux à des endroits stratégiques, créant des espèces d'arrêts où les véhicules privés peuvent venir charger des voyageurs ayant au préalable indiqué leur destination par sms. Une modeste contribution financière est demandée aux passagers, qui peuvent la régler via leur téléphone portable. À noter que Taxito est davantage adapté aux déplacements occasionnels qu'aux trajets pendulaires. Quant à HitchHike, le service privilégié dans le parc naturel Thal, il s'agit d'une plateforme mettant en lien des personnes effectuant régulièrement un trajet similaire et leur proposant des lieux de rendez-vous sous la forme de places de parc. Une fois le contact initial établi, les conducteurs et les passagers communiquent directement entre eux.

Dans un rapport, la HSLU rappelle que le parc naturel Thal englobe neuf communes totalisant quelque 15 000 habitants répartis sur près de 140 km². L'offre existante en matière de transports publics ne parvient ni à rendre la région aisément accessible aux personnes ne disposant pas d'un véhicule privé, ni à fluidifier le trafic dans le secteur, dont les routes sont régulièrement sujettes aux bouchons aux heures de pointe. C'est en

juin 2019 que HitchHike a été introduit dans la région, via une sous-plateforme de www.hitchhike.ch. Chaque commune de la région concernée a été équipée d'un point de rencontre entre conducteurs et passagers. Ces derniers réglaient entre eux la question d'un éventuel défraiement. À noter qu'il s'agissait de la première utilisation publique de HitchHike, une plateforme créée en 2011 essentiellement à l'intention des organisations.

Scepticisme et inclusion

Responsable du dossier MELINDA auprès de la HSLU, Timo Ohnmacht rapporte que le volet suisse du programme «visait à sortir de l'équation 'participation sociale en zone rurale = véhicule privé'». En effet, alors que la mobilité est considérée comme un axe central de cette participation, « un argument un peu simpliste consiste à justifier l'utilisation des voitures individuelles en invoquant l'égalité entre tous les habitants du pays, qu'ils vivent ou non en ville ». Ce que le sociologue des transports et son équipe ont observé, c'est qu'il est relativement facile de mettre en place un projet tel que celui du parc naturel Thal, « que ce soit techniquement ou politiquement ». Constat moins réjouissant, « nos résultats montrent que l'introduction de systèmes de covoiturage dans des zones rurales n'est pas une baguette magique, qu'il ne s'agit que d'une goutte d'eau dans l'océan ».

En effet, « le nombre d'utilisateurs reste très faible et ne suffit en aucun cas à réduire de façon substantielle les émissions de CO₂ ». Pour avoir un impact sur le changement climatique,

il faudrait faire drastiquement augmenter le recours à ces services de carpooling, ainsi qu'à toutes les alternatives au trafic routier. «Mais on ne peut pas se contenter de lancer des nouveaux outils et d'informer la population; parallèlement, il faut de la gouvernance, des règles pour restreindre l'attractivité des véhicules privés.» Timo Ohnmacht relève néanmoins que serrer la vis en zone rurale «est délicat, car contrairement aux zones urbaines, les alternatives sont moins nombreuses pour les usagers», ce qui fait planer le risque de discrimination évoqué plus haut.

Certes, les projets testés en Suisse dans le cadre de MELINDA laissent le spécialiste de la HSLU sceptique en matière de contribution environnementale, du moins en ce qui concerne le futur proche. Sur d'autres plans, les résultats sont

Mit Carpooling die Regionen erschliessen

«Interreg Alpine Space», das Interreg-Programm zur Stärkung des Alpenraums, strebte mit dem Projekt «MELINDA» (Mobility Ecosystem for Low-carbon and INnovative moDAL shift in the Alps) an, das Potenzial der Datenerhebung und -auswertung besser zu nutzen, um die Entwicklung einer umweltfreundlicheren und nachhaltigeren Mobilität in Städten und ländlichen Gebieten zu fördern. Das Projekt wurde 2018 gestartet und 2021 abgeschlossen. Auf Schweizer Seite verantwortlich war die Hochschule Luzern (HSLU). Sie führte unter Leitung von Timo Ohnmacht zwei Pilotprojekte durch, die sich auf Fahrgemeinschaften (Carpooling) konzentrierten. Deren Ziel war es, Modelle zu testen, die die Erreichbarkeit ländlicher Gebiete verbessern und gleichzeitig die Abhängigkeit der lokalen Bevölkerung vom motorisierten Individualverkehr verringern könnten. «Taxito» wurde zwischen Chur und Maladers (GR) entwickelt. Schilder an strategischen Punkten zeigen Haltestellen an, an denen Autofahrerinnen und Autofahrer Mitreisende abholen können, die sich zuvor per SMS für eine Mitfahrmöglichkeit interessiert haben. «HitchHike», bereits bestehend seit 2011,

startete im Naturpark Thal (SO) eine erste öffentliche Plattform für Mitfahrgemeinschaften. Sie verbindet Personen, die regelmäßig ähnliche Strecken zurücklegen, zu Fahrgemeinschaften. Gemäss Timo Ohnmacht, an der HSLU für «MELINDA» zuständig, wollte der Schweizer Teil des Programms «die Gleichung <soziale Teilhabe in ländlichen Gebieten = Privatfahrzeug> auflösen». Allerdings zeigte sich, dass die Zahl der «Taxito»- und «HitchHike»-Nutzerinnen und -Nutzer bei weitem nicht ausreicht, die CO₂-Emissionen wesentlich zu reduzieren. Denn: «Es reicht nicht, einfach nur neue Tools einzuführen und die Bevölkerung zu informieren; parallel dazu braucht es Good-Governance-Regeln, um die Attraktivität von Privatfahrzeugen einzuschränken.» Dennoch erfreuen sich die Angebote wachsenden Zuspruchs. «Taxito» gibt es inzwischen in 6 Regionen mit 38 Haltestellen und «HitchHike» expandierte im vergangenen Jahr ins europäische Ausland (sayhi.eu). O

alpine-space.eu/project/melinda
hslu.ch/de-ch/hochschule-luzern/forschung/projekte/detail/?pid=4063
taxito.ch
hitchhike.ch/thal
sayhi.eu

néanmoins prometteurs. «Je pense par exemple aux jeunes qu'il est possible d'emmener jusqu'au prochain arrêt de RER; ou à certaines femmes qui, pour des questions de sécurité, préfèrent rester chez elles que de lever le pouce», l'auto-stop étant parfois la seule option dans une région donnée.» Un pas en avant intéressant en matière d'inclusion. D'ailleurs, aussi bien Taxito que HitchHike sont en pleine expansion. Alors que le premier est désormais disponible dans six régions de Suisse – sous la forme de 38 arrêts –, le deuxième vient d'étendre son offre hors des frontières, via le portail www.sayhi.eu. O

alpine-space.eu/project/melinda
hslu.ch/de-ch/hochschule-luzern/forschung/projekte/detail/?pid=4063
taxito.ch hitchhike.ch sayhi.eu

Car pooling, una forma alternativa di mobilità per le regioni

Il progetto Melinda (Mobility Ecosystem for Low-carbon and INnovative moDAL shift in the Alps Interreg Alpine Space) – lanciato nel 2018 e conclusosi nel 2021 nel quadro di Interreg Alpine Space, il programma di sostegno alle regioni alpine – puntava a sfruttare al meglio il potenziale di rilevazione e analisi dei dati per favorire lo sviluppo di una mobilità maggiormente sostenibile e rispettosa dell'ambiente nelle città e nelle aree rurali. Per la Svizzera, la responsabilità è stata affidata alla Scuola universitaria professionale di Lucerna (HSLU), che ha condotto due progetti pilota, diretti da Timo Ohnmacht e focalizzati sul covetturaggio. Il loro obiettivo era di testare modelli di trasporto che migliorassero l'accessibilità delle aree rurali riducendo al tempo stesso la dipendenza della popolazione locale dal traffico individuale motorizzato. In tale contesto è stata sviluppata l'offerta Taxito tra Coira e Maladers (GR): cartelli posizionati in punti strategici segnalano le fermate presso le quali gli automobilisti possono far salire i passeggeri che in precedenza hanno annunciato, con un SMS, il loro interesse a condividere un determi-

nato tragitto. Dal canto suo, HitchHike, che esiste già dal 2011, ha lanciato nel parco naturale di Thal (SO) una prima piattaforma pubblica di covetturaggio, che permette alle persone che percorrono regolarmente tratte simili di entrare in contatto tra loro. Timo Ohnmacht spiega che la parte svizzera del programma mirava a creare alternative all'equazione «vita sociale nelle aree rurali = veicolo privato». Finora, il numero di utilizzatori delle offerte Taxito e HitchHike si è rivelato di gran lunga insufficiente per ridurre in modo significativo le emissioni di CO₂. Per il responsabile MELINDA presso la HSLU, non basta infatti introdurre nuovi strumenti e informare la popolazione, ma servono anche misure di governance e regole che limitino l'attrattiva dei veicoli privati. Le due offerte di covetturaggio registrano tuttavia un'adesione crescente. Taxito è ora presente in sei regioni per un totale di 38 fermate, mentre lo scorso anno HitchHike ha esteso la sua offerta all'Europa con sayhi.eu. O

taxito.ch
hitchhike.ch
sayhi.eu



Jana
Avanzini
Lucerna

Più lento, più leggero, più locale

Negli scorsi anni non è sempre stato facile viaggiare. L'evoluzione prima e dopo la pandemia mostra però che in Svizzera si tende a intraprendere viaggi sempre più lunghi e sempre meno sostenibili. Una tendenza che l'Accademia della mobilità del tcs ha voluto contrastare lanciando il progetto «bleib hier» (resta qui), sostenuto anche dall'Ufficio di coordinamento per la mobilità sostenibile (COMO). Il progetto promuove una mobilità più lenta, più leggera e più locale e propone diverse offerte: vacanze a casa, microavventure nella regione e possibilità di campeggio con bici cargo. Il campeggio con bici cargo è la proposta che ha riscontrato maggiore successo.

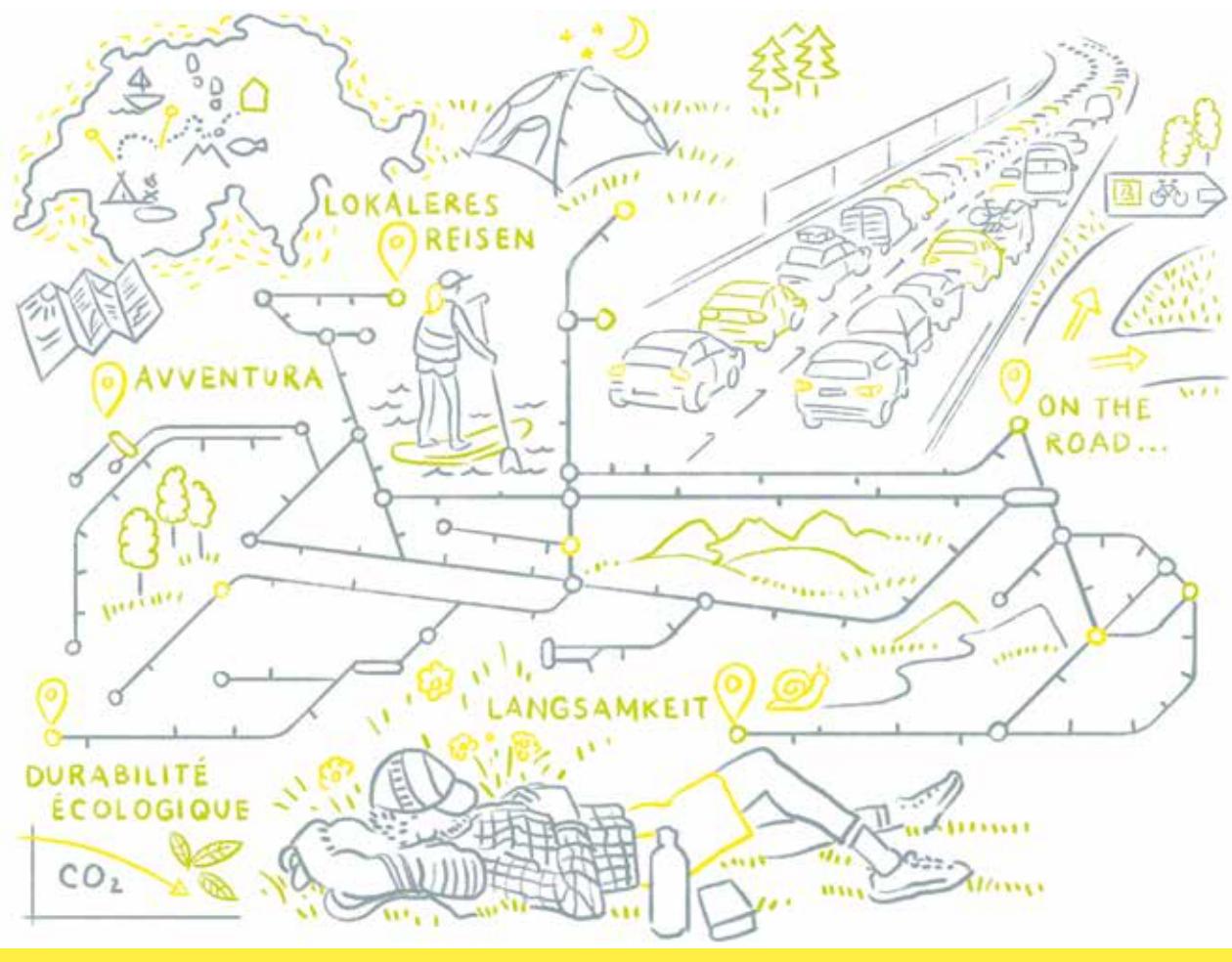
Una gita in camper, un viaggio in autobus in Ungheria per far visita ai parenti, una giornata di sci o un viaggio in aereo in Irlanda: sono gli spostamenti che facciamo nel tempo libero a rappresentare la fetta più consistente del traffico totale in Svizzera e non tanto quelli quotidiani per andare al lavoro. Nel settore della mobilità, l'aereo è il mezzo di trasporto più inquinante, responsabile di ben il 18% delle emissioni totali di gas serra in Svizzera. I viaggi a scopo di vacanza (escluso il traffico del tempo libero quotidiano) rappresentano il 55% del

totale delle distanze percorse nel tempo libero. Una percentuale in costante aumento.

Rispetto alla mobilità pendolare che è contraddistinta da tragitti sempre identici, quella ricreativa è estremamente diversificata, spontanea, e dipende molto dall'attività che si intende praticare o alla quale si vuole partecipare. È quindi molto difficile sviluppare strategie e pianificazioni per rendere sostenibile il traffico del tempo libero. C'è però una costante: la mobilità del tempo libero è dominata dal traffico individuale motorizzato, utilizzato praticamente per tutte le attività. La buona notizia è che si stanno delineando nuove tendenze nel comportamento di viaggio: gli svizzeri scelgono sempre più spesso di trascorrere le vacanze in Svizzera o nei Paesi confinanti.

Progetto «bleib hier»

Alla luce di queste considerazioni e degli sviluppi osservati, l'Accademia della mobilità, una filiale del tcs di Berna, ha lanciato nel 2020 il progetto «bleib hier» (resta qui) con l'obiettivo di sviluppare entro tre anni (fase pilota) modelli commerciali sostenibili per la mobilità del tempo libero. La domanda che i promotori si sono posti era come promuovere un approccio più frugale e più sostenibile, ma comunque



Vacances plus lentes, plus légères, plus locales

Au cours des dernières années, on a moins pris l'avion à cause de la pandémie. On a passé plus fréquemment les vacances à la maison ou à la montagne près de chez soi plutôt que sur une plage bordée de palmiers. Mais tant après qu'avant la pandémie, la tendance en Suisse est aux voyages toujours plus lointains et polluants. Le trafic aérien joue un rôle central dans les émissions liées à la mobilité : il est responsable de 18 % des émissions de gaz à effet de serre. Le trafic de loisirs représente en outre l'un des facteurs les plus importants

du trafic individuel motorisé.

Afin d'améliorer l'efficience énergétique de la mobilité de loisirs, l'Académie de la mobilité du Touring Club Suisse (TCS) a entrepris, avec le projet «bleib hier», de développer des offres locales attractives. Ce projet avait pour but de promouvoir des voyages plus lents, plus légers et plus locaux. Il s'est concentré pour cela sur des offres de vacances en Suisse, d'excursions dans la région ou de camping avec vélos. «bleib hier» a beaucoup misé sur les vélos électriques et les vélos-cargos, les carvéloS. L'offre incluait des tours en carvélo à travers la Suisse, des offres de vacances en famille avec hébergement, de camping,

ainsi que des micro-aventures avec des vélos-cargos. Les résultats après trois ans montrent que toutes les offres n'ont pas trouvé un public, mais les offres de camping avec vélo-cargo ont eu du succès et seront proposées et développées dans les campings TCS de toute la Suisse. D'autres offres en revanche ont été supprimées. Il a néanmoins été possible de tirer des leçons du projet pour de nouvelles offres et de nouveaux développements, notamment en termes de partenariats prometteurs et de communication. O

bleibhier.ch

Le vélo-cargo avec remorque pour vélos d'enfants a constitué l'une des offres du projet «bleib hier». Il permet d'entreprendre une grande randonnée à vélo avec des enfants.

Grazie al vano carico, la bici cargo elettrica cargovelo, una delle offerte del progetto «bleib hier», permette di intraprendere escursioni in famiglia.

Das Cargovelo mit Anhänger für Kindervelos bildete eines der Angebote des Projekts «bleib hier». Es erlaubt, eine grösere Fahrradtour mit Kindern zu unternehmen.

arricchente, alla mobilità e al consumo nel tempo libero. Il motto del progetto era «più lento, più leggero, più locale».

Il primo elemento del motto si riferisce alla necessità di rallentare e promuovere la mobilità lenta come forma di viaggio a basso consumo di risorse. Si aggiungono poi gli altri due aspetti: quello del viaggiare più leggeri riducendo i materiali e consumando in modo più frugale, e quello del viaggiare locale focalizzato su brevi distanze e offerte regionali. Jonas Schmid, responsabile del progetto, dichiara che per essere interessanti le attività del tempo libero non devono per forza implicare lunghe distanze e alti consumi.

Vacanze a casa e campeggio con bici cargo

Il progetto è iniziato nel 2020 con una serie di interviste a esperti e inchieste sul comportamento della popolazione svizzera nel tempo libero. In base ai risultati sono state sviluppate tre offerte principali: vacanze a casa (Homelidays), microavventure di prossimità e campeggio alternativo nella regione. L'offerta Homelidays è stata abbandonata durante la fase pilota per mancanza di domanda.

L'attenzione si è quindi concentrata sulle microavventure con bici cargo elettriche (carvelo) e su possibilità di campeggio alternativo nella regione. Il progetto ha puntato tutto sulla ciclomobilità elettrica (bici e bici cargo): l'offerta comprendeva tour in bici cargo elettrica attraverso la Svizzera, offerte per vacanze in famiglia con pernottamento, campeggio con bici cargo e microavventure con bici elettriche. In collaborazione con alcuni negozi della città di Berna sono state approntate bici cargo «a tema», come per esempio con stand

up paddle gonfiabile, con attrezzatura da campeggio, con tutto il necessario per una grigliata o con rimorchio. Sono state testate almeno una dozzina di offerte.

In collaborazione con il campeggio Eymatt di Berna sono state proposte anche bici cargo elettriche con microcaravan con attrezzatura da campeggio e consigli di itinerario e pernottamento. Secondo Jonas Schmid, l'offerta di campeggio con bici cargo elettriche è stata senza dubbio il maggiore successo del progetto.

Bilancio

Dopo la conclusione del progetto, nell'autunno 2022, è stato stilato un bilancio in base ai risultati e alle esperienze maturate. Ad eccezione dell'offerta di campeggio e di alcune offerte con bici cargo prenotabili per attività ricreative, durante la fase pilota non è stato possibile sviluppare nuovi modelli commerciali. Di positivo c'è però che l'offerta di campeggio con bici cargo è stata accolta molto bene. Questa iniziativa verrà estesa e ulteriormente sviluppata nei campeggi tcs di tutta la Svizzera.

La fase pilota si è svolta in piena pandemia. Secondo Jonas Schmid la situazione particolare ha avuto un enorme impatto sul progetto. «Da un lato ci offriva dei vantaggi, dall'altro però imponeva enormi restrizioni», racconta. A causa delle limitazioni imposte dalla pandemia le persone hanno dovuto ripiegare sulle offerte regionali, ma allo stesso tempo la concorrenza è aumentata in modo massiccio. Inoltre, era difficile promuovere il progetto nei media perché l'informazione era tutta focalizzata sui temi legati alla pandemia. Finita la





crisi, la bilancia è tornata a pendere dall'altra parte: «Non appena è stato possibile viaggiare e volare senza restrizioni, la gente ha ripreso a farlo».

Interessante per le città

A mo' di insegnamento per progetti futuri, Schmid sottolinea quanto sia centrale la comunicazione: «Senza una presenza mediatica e senza piattaforme per diffondere le offerte, è estremamente difficile far decollare un progetto». È importante anche un intenso lavoro di messa in rete tra offerte turistiche e fornitori di mobilità attiva condivisa, per esempio tra offerte locali per il tempo libero e servizi di bici e monopattini elettrici condivisi, già ampiamente utilizzati nelle città.

«Ci siamo impegnati a fondo per creare partenariati con gli operatori turistici», spiega Schmid. Le organizzazioni di marketing turistico sono poco interessate a promuovere offerte locali destinate alla popolazione residente. «Devono generare pernottamenti, mentre per noi sono interessanti i piccoli partner locali, come quelli di Berna che offrono bici cargo per il tempo libero». L'elemento centrale del progetto «bleib hier» è la prossimità tra utenti e offerta. Anche la cooperazione diretta con le città è particolarmente interessante: «Le città vogliono essere e rimanere attrattive non solo per i residenti ma anche per i turisti. E poi, le offerte come quelle del nostro progetto sono interessanti per le città perché permettono loro di raggiungere gli obiettivi climatici». Un aspetto che diventerà sempre più importante nei prossimi anni. O

[bleibhier.ch](#)

Langsamer, leichter, lokaler

Pandemiebedingt wurde in den vergangenen Jahren weniger geflogen, die Ferien verbrachte man häufiger zuhause, reiste in die nahen Berge statt an den Palmenstrand. Nach wie vor liegt der Trend in der Schweiz jedoch bei immer längeren und emissionsreicheren Reisen. Der Flugverkehr spielt für die Emissionen im Mobilitätsbereich eine zentrale Rolle; er ist für ganze 18 Prozent des Treibhausgasausstosses verantwortlich. Auch beim motorisierten Individualverkehr stellt die Freizeitmobilität einen der größten Faktoren dar.

Um die Mobilität im Freizeitbereich energieeffizienter zu gestalten, hat sich die Mobilitätsakademie des Touring Club der Schweiz (TCS) mit dem Projekt «bleib hier» vorgenommen, lokale, attraktive Angebote zu

entwickeln. Das Projekt hatte zum Ziel, langsameres, leichteres und lokales Reisen zu fördern, und stellte dazu Angebote für Ferien zuhause, Ausflüge in der Region oder Camping-Angebote mit Bikes ins Zentrum. «bleib hier» setzte intensiv auf E-Bikes und E-Cargo-Bikes. Zum Angebot gehörten CargoVelo-Touren durch die Schweiz, Angebote für Familienferien mit Übernachtungen, Camping mit dem Lastenvelo sowie Mikroabenteuer mit den E-Cargo-Bikes. Die Ergebnisse nach drei Jahren zeigen, dass nicht alle Angebote Anklang fanden. Erfolg hatten jedoch Camping-Angebote mit dem Lastenvelo, die nun auch schweizweit auf TCS-Campings geführt und weiterentwickelt werden. Andere Angebote hingegen wurden eingestellt. Aus dem Projekt liessen sich allerdings auch Lehren für weitere Angebote und Entwicklungen ziehen – insbesondere in Bezug auf aussichtsreiche Partnerschaften und die Kommunikation. O

bleibhier.ch

→ Die ausführliche Fassung dieses Artikels finden Sie unter: [regios.ch](#)

Herausgeberin Éditeur Editore

regiosuisse
Netzwerkstelle Regionalentwicklung
Centre du réseau de développement régional
Centro della rete di sviluppo regionale
Holowistrasse 65, 3902 Brig-Glis
info@regiosuisse.ch
regiosuisse.ch

Redaktion Rédaction Redazione

Verantwortlicher Redaktor
Rédacteur responsable
Redattore responsabile
Urs Steiger, regiosuisse, Luzern

Begleitende Redaktionskommission

Commission de rédaction

Commissione di redazione

Michael Cafisch, Amt für Wirtschaft und Tourismus,
Kanton Graubünden, Chur
Benoît Charrière, équipe dirigeante regiosuisse, Genève
Béla Filep, Ressort Regional- und Raumordnungspolitik,
SECO, Bern
Norman Quadroni, Coordination régionale Interreg
France-Suisse, La Chaux-de-Fonds
Sébastien Rieben, section Affaires internationales, ARE,
Berne
Fiona Spycher, Sektion Siedlung und Landschaft, ARE,
Bern
Urs Steiger, Kommunikation regiosuisse, Luzern
(Leitung)
Susan Glättli, Kommunikation regiosuisse, Bern

Gäste Hôtes Ospiti

Alexis Kessler, Team Mobilität, ARE, Bern
Marc Pfister, Sektion Internationales, ARE, Bern

Autorinnen und Autoren Auteur-e-s Autori e autrici

Jana Avanzini, Luzern
Patricia Michaud, Bern
Pirmin Schilliger, Luzern
Urs Steiger, regiosuisse, Luzern
Susan Glättli, Bern

Die Meinung der Autorinnen und Autoren muss sich nicht zwingend mit jener des SECO, des ARE, der umsetzungsverantwortlichen Kantone oder von regiosuisse decken.

L'opinion des auteur-e-s ne coïncide pas obligatoirement avec celle du SECO, de l'ARE, des cantons responsables de la mise en œuvre ou de regiosuisse.

L'opinione degli autori non corrisponde necessariamente a quella della SECO, dell'ARE, dei Cantoni responsabili dell'attuazione della NRP o di regiosuisse.

Übersetzung Traduction Traduzione

Michel Curchod, Lausanne
si dice sàrl, Fribourg

Lektorat Lecture Revisione

Maurizio Michael, regiosuisse, Castasegna
François Parvex, regiosuisse, Sion

Korrektorat Correction Rilettura

si dice sàrl, Fribourg
Andreas Vonmoos, terminus, Luzern

Fotos Photos Foto

Priska Kettner, Luzern
Caspar Martig, Bern
(Seite Page Pagina 26)
TCS Mobilitätsakademie
(Seiten Pages Pagine 29, 31, 32)

Illustrationen Illustrations Illustrazioni

Nadja Stadelmann, Emmenbrücke

Grafik Graphisme Grafica

Kurt Brunner, Blonay

Druck Impression Stampa

Engelberger Druck AG, Stans

Vertrieb Diffusion Distribuzione

regiosuisse
Holowistrasse 65, 3902 Brig-Glis
regiosuisse.ch

Auflage Tirage Tiratura

5000
Gedruckt auf Claro, Bulk, FSC
Impression sur Claro, Bulk, FSC
Stampato su Claro, Bulk, FSC
ISSN 1664-3097

April 2023 Avril 2023 Aprile 2023



Magazin kostenlos bestellen

Commander gratuitement le magazine

Ordinare la rivista gratuitamente

regios.ch
regioS@regiosuisse.ch
+41 27 922 40 88

Bereits erschienen Déjà parus Già pubblicati

2022



regioS 22
Kreislaufwirtschaft
Economia circolare
Économie circulaire

2021



regioS 21
Les résidences secondaires
Zweitwohnungen
Abitazioni secondarie

2021

regioS 20
Landschaft in der
Regionalentwicklung
Le paysage dans le cadre
du développement régional
Il paesaggio nello sviluppo
regionale

2020

regioS 19
Coronakrise • Resilienz
Crise du coronavirus •
Résilience
Crisi da coronavirus •
Resilienza

2018

regioS 17
Regionale Konzepte
und Strategien
Concepts et stratégies
régionales

2019

regioS 16
Bergbahn-Erlebnisse
Les plaisirs des
remontées mécaniques

regioS 15
Über Grenzen hinweg
Au-delà des frontières
Oltri i confini

2018

regioS 15
Über Grenzen hinweg
Au-delà des frontières
Oltri i confini

regioS 14
Digitalisierung
Numérisation
Digitalizzazione

2017

regioS 13
Starker Franken –
eine Herausforderung
Franc fort – un défi
Franco forte – una sfida

2016

regioS 11
Herausforderung Fach-
kräftemangel
La pénurie de personnel
qualifié
Penuria di manodopera
specializzata

2015

regioS 10
Neue Regionalpolitik (NRP):
eine Zwischenbilanz
Bilan intermédiaire de la Nou-
velle politique régionale (NRP)
Bilancio intermedio della
Nuova politica regionale (NRP)

2018

regioS 06
Formation et santé :
deux poids lourds de la NRP
Bildung und Gesundheit:
zwei NRP-Schwerpunkte
Educazione e sanità:
due priorità della NRP

2014

regioS 09
L'innovation : un élément
essentiel de la Nouvelle
politique régionale
Innovation – Kernellement der
Neuen Regionalpolitik
Innovazione, elemento chiave
della Nuova politica regionale
specializzata

2010

regioS 08
Tourismusförderung –
unabdingbar für die regio-
nale Entwicklung?
La promozione del turismo:
indispensabile per lo sviluppo
regionale?
Promotion touristique –
indispensable pour le
développement régional?

2013

regioS 07
Aktive Arealentwicklung:
Platz schaffen für Unter-
nehmen

Développement actif de zones
d'activités : faire de la place
aux entreprises
Promozione attiva delle zone
di attività: creare spazio per
le imprese

2012

regioS 06
Formation et santé :
deux poids lourds de la NRP
Bildung und Gesundheit:
zwei NRP-Schwerpunkte
Educazione e sanità:
due priorità della NRP

2009

regioS 02
Wenn wir von Wertschöpfung
sprechen
À propos de création
de valeur ajoutée
Parlando di creazione
di valore aggiunto

2008

regioS 01
Die NRP nach der Startphase
La NRP après la phase
de lancement
La NRP dopo la fase di lancio



La région
au micro



Nous présentons des projets venant de toute la Suisse, projets qui ont été mis en œuvre avec des moyens mis à disposition par la Nouvelle politique régionale. Place donc aux personnes qui nous racontent les expériences faites dans le cadre de ces projets.

Im neuen regiosuisse-Podcast stellen wir Projekte aus der ganzen Schweiz vor, die mit Mitteln der Neuen Regionalpolitik umgesetzt wurden und lassen die Menschen dahinter von ihren Erfahrungen erzählen.

**Le nouveau podcast
de regiosuisse -
à écouter maintenant!**



**Der neue Podcast
von regiosuisse -
jetzt reinhören!**

