



SuisseEnergie  
pour les communes  
**Mobilité**

MIPA – Gestion de la mobilité dans les processus de planification des sites

# Réglementation de la gestion de la mobilité

Manuel (mars 2025)



**SuisseEnergie pour les communes**

**MIPA – Gestion de la mobilité dans les processus de planification des sites**

Office fédéral de l'énergie OFEN  
Pulverstrasse 13  
3063 Ittigen

**Soutenu par**

Office fédéral de l'énergie, SuisseEnergie  
Canton d'Argovie, Département des constructions, des transports et de l'environnement  
Canton du Tessin, Dipartimento del territorio  
Canton du Valais, Département de la mobilité, du développement territorial et de l'environnement  
AGGLO St.Gallen - Lac de Constance  
Ville de Zoug, Département de la construction  
Ville de Zurich, Service des travaux publics



**Stadt Zürich**  
Tiefbauamt



Repubblica e Cantone Ticino  
Dipartimento del territorio



KANTON AARGAU



ST.GALLEN — BODENSEE



CANTON DU VALAIS  
KANTON WALLIS

**Groupe de suivi**

Martina Zoller, Office fédéral de l'énergie, section mobilité  
Karin Wasem, Canton d'Argovie, Département des constructions, des transports et de l'environnement  
Andreas Keiser, Ville de Zoug, Département de la construction  
Denis Heyne, Ville de Zoug, Département de la construction  
Nicola Nübold, Ville de Zurich, Service des travaux publics  
Tobias Winiger, Secrétariat AGGLO Saint-Gall - Lac de Constance  
Stefanie Steiner, Secrétariat Minergie  
Pauline Hosotte, Mobility Management Suisse, Suisse romande  
Alexandre Federau, Mobility Management Suisse, Suisse romande  
Davide Marconi, Mobility Management Suisse, Ticino

**Coordination**

synergo en coopération avec PLANAR AG

Roberto De Tommasi (chef de projet), Nathalie Heiniger (synergo)  
Stefan Schneider, Xenia Fraefel (PLANAR AG)

**Méthode de citation**

SuisseEnergie pour les communes (éd), MIPA – Gestion de la mobilité dans les processus de planification des sites, réglementation de la gestion de la mobilité, manuel, mars 2025, élaboré par synergo en coopération avec PLANAR AG.

Ce manuel a été élaboré avec le soutien de SuisseEnergie.  
L'équipe de coordination est seule responsable de son contenu.

## Contenu

Préface	3
1 Introduction	4
1.1 Définition d'un site – Délimitation du système	4
1.2 Le rôle de la mobilité sur les sites	5
1.3 Gestion de la mobilité sur les sites	7
2 Réglementation de la gestion de la mobilité	11
2.1 Introduction	11
2.2 Intégration de la gestion de la mobilité dans la planification	11
2.3 Opportunités dans le processus de planification et de développement	12
2.4 Possibilités d'influence et instruments	12
3 Possibilités de réglementation spécifiques au site	15
3.1 Introduction et structuration	15
3.2 Procédures d'assurance de la qualité	16
3.3 Planification d'affectation spéciale	22
3.4 Projet de construction, demande de permis de construire	28
4 Possibilités générales de réglementation au niveau communal	31
4.1 Introduction	31
4.2 Plan directeur communal	32
4.3 Plans d'affectation	34
4.4 Conseil et promotion	38
5 Possibilités générales de réglementation au niveau supracommunal	40
5.1 Planifications et programmes du secteur public	40
5.2 Lois et ordonnances	45
5.3 Conseil et promotion	47
5.4 Normes, programmes de tiers	48
Glossaire	I

## Préface

Les sites durables sont synonymes de constructions qui, tant au niveau du développement que de l'exploitation, préservent autant que possible les ressources, sont économiques et socialement acceptables. Cela implique une organisation efficace de la mobilité, visant à réduire le volume de trafic généré par le site et à l'orienter vers des moyens de transport efficaces en termes d'environnement et de surface.

Le projet « Gestion de la mobilité dans les processus de planification des sites » (MIPA) s'intéresse à la gestion de la mobilité concernant les déplacements des personnes sur les sites. Dans ce contexte, la gestion de la mobilité est un facteur d'influence important pour réduire le volume de trafic émanant d'un site ou pour encourager l'utilisation des transports publics et du vélo ainsi que la marche à pied. Il est important que la gestion de la mobilité soit coordonnée avec les infrastructures situées à proximité du site et qu'elle remplisse sa fonction dès la mise en service du site.

Le manuel montre comment la gestion de la mobilité doit être préparée et mise en œuvre, de la planification à la mise en service d'un site, et par quels acteurs et quelles tâches doivent être accomplies.

Le manuel se compose de trois parties indépendantes :

### Structure du manuel MIPA



# 1 Introduction

Ce chapitre décrit le rôle de la mobilité dans l'aménagement d'un site. Une attention particulière est accordée à la gestion de la mobilité et à ses avantages.

## 1.1 Définition d'un site – Délimitation du système

Le projet MIPA s'intéresse aux sites

- qui sont engagés dans un processus de planification<sup>1</sup> avec le secteur public,
- dans lesquels des utilisations résidentielles et/ou des services (par exemple des bureaux) sont principalement prévus.

La définition d'un site sur laquelle se base le projet s'inspire de la formulation du guide « Développement de site pour la société à 2000 watts »<sup>2</sup>:

« Un site est un périmètre spatial clairement défini qui est développé par une entreprise individuelle ou une communauté organisée de manière homogène. La transformation de l'affectation passée existante en une nouvelle affectation confère au site une nouvelle identité ».

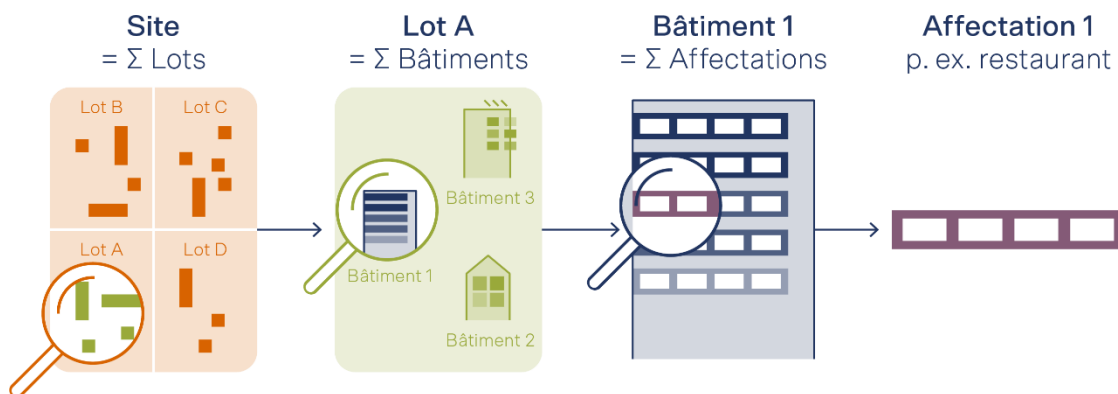


Figure 1: Composition d'un site (Source : voir note 2)

Un site peut être divisé en différents secteurs de bâtiments. Chaque secteur peut contenir différents bâtiments, qui peuvent à leur tour abriter différentes affectations.

<sup>1</sup> Par processus de planification, on entend par exemple la réalisation d'un mandat d'étude, les procédures de planification d'affectation spéciale ou encore le développement d'un projet concret suivi d'une demande de permis de construire.

<sup>2</sup> Office fédéral de l'énergie et al., Arealentwicklung für die 2'000-Watt-Gesellschaft, Guide et études de cas, Zurich, 2008.

## 1.2 Le rôle de la mobilité sur les sites

### 1.2.1 Avantages d'une organisation efficace de la mobilité

Les avantages d'un aménagement efficace de la mobilité sur un site sont multiples (voir le chapitre 1.3.5) et comprennent notamment les éléments suivants :

- Réduction du besoin d'espace
- Augmentation de la qualité de séjour
- Améliorer la rentabilité et la compatibilité sociale
- Réduction du trafic induit
- Réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre qui en découlent
- Amélioration de l'accessibilité par tous les moyens de transport

La réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre qui en découlent sont justement des éléments importants à prendre en compte lors du développement de sites. Le transport, en tant que mobilité des personnes, recèle un fort potentiel d'optimisation, puisqu'il est responsable de la plus grande part de la consommation d'énergie par groupe de consommateurs, soit 36 % à l'échelle nationale.<sup>3</sup>

### 1.2.2 Facteurs influençant la mobilité sur un site

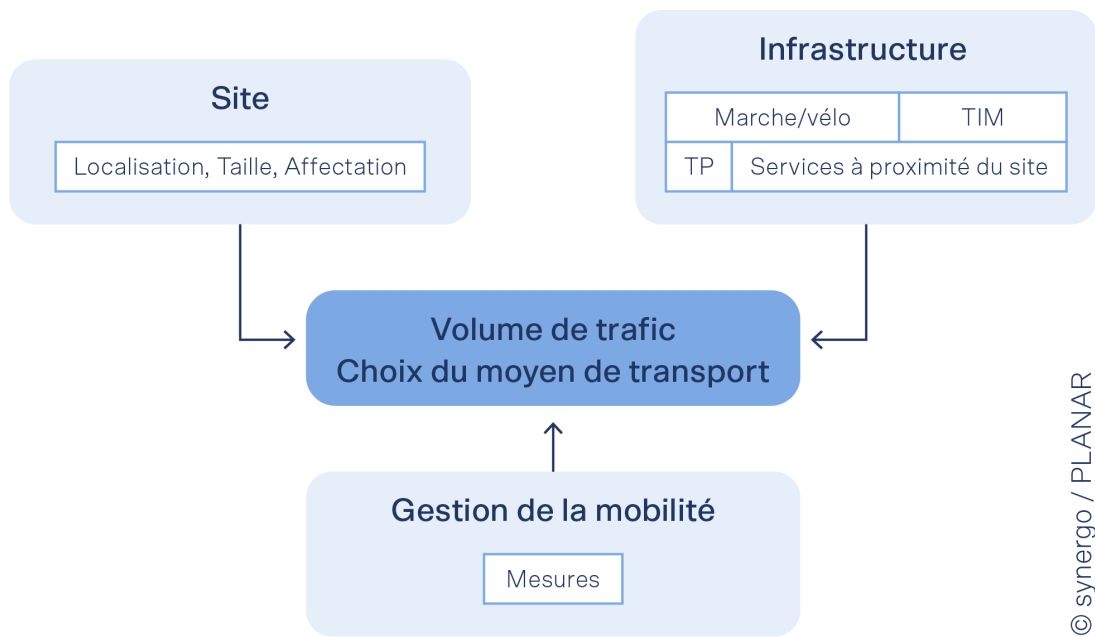
La mobilité générée par un site se traduit par le volume de trafic et par la répartition entre les différents moyens de transport. Pour aménager efficacement la mobilité sur un site, il convient, d'une part de minimiser le volume de trafic<sup>4</sup> et, d'autre part, d'influencer la répartition entre les moyens de transport en faveur d'une utilisation élevée des transports publics (TP) ainsi que du trafic cycliste et piétonnier. Les leviers permettant de réduire le volume de trafic et d'influencer la répartition entre les moyens de transport résident dans les facteurs d'influence suivants (cf. Figure 2) :

---

<sup>3</sup> Répartition de la consommation finale en TJ par groupe de consommateurs (2022): Ménages (27,6%), industrie (19,0%), services (16,0%), transports (36,2%). Source : Office fédéral de l'énergie, Statistique globale suisse de l'énergie 2022, Berne, 2023.

<sup>4</sup> Ce n'est que partiellement voulu et possible, car le volume de trafic est aussi un indicateur de la demande sur un site. Par exemple dans le cas d'un site qui comprend, outre des utilisations résidentielles et des bureaux, des affectations à forte intensité de clientèle telles que commerce de détail, restaurant, cinéma, etc.





© synergo / PLANAR

Figure 2: Facteurs influençant la mobilité sur un site

### Site

La situation ou le site, la taille au sens des surfaces disponibles ainsi que les affectations (par exemple habitations, services) et les groupes d'utilisateurs (habitants, employés, clients, visiteurs des logements) sont déterminants pour le volume de trafic résultant d'un site.

### Infrastructure

L'infrastructure de transport, ou la qualité de la desserte d'un site par les différents moyens de transport, est déterminante pour évaluer dans quelle mesure le volume de trafic généré peut être transféré autant que possible vers des modes de transport efficaces en matière d'utilisation du sol et respectueux de l'environnement. La qualité des liaisons existantes avec l'offre de transports publics (densité du réseau, horaires et cadence), ainsi qu'avec les réseaux piétonniers et cyclables au moment de la mise en service d'un site, est un facteur centrale. L'infrastructure de transport comprend également les équipements disponibles et la distance par rapport aux infrastructures de mobilité partagée (par exemples les offres d'autopartage et de vélos en libre-service) situées dans les environs du site.

Outre l'infrastructure de transport, la présence et la proximité de services tels que les magasins pour les besoins quotidiens, les institutions de formation ou encore les espaces de loisirs jouent un rôle important, notamment pour les utilisations résidentielles. Lorsque ces services sont situés à proximité du site, ils peuvent être facilement accessibles à pied ou à vélo.

## **Gestion de la mobilité**

Les mesures de gestion de la mobilité mises à disposition des groupes d'utilisateurs d'un site lors de sa mise en service constituent, avec l'infrastructure environnante, un ensemble cohérent exerçant notamment une influence sur la répartition entre les différents moyens de transport.

Les trois facteurs mentionnés et leurs leviers interagissent entre eux et permettent ainsi à un site de devenir un site durable – du point de vue des transports – caractérisé par un volume de trafic aussi faible que possible et desservi par des moyens de transport efficaces du point de vue environnemental et d'utilisation du sol.

## **1.3 Gestion de la mobilité sur les sites**

### **1.3.1 Description**

La formulation utilisée dans MIPA pour décrire la gestion de la mobilité sur les sites est la suivante :<sup>5</sup>

« La gestion de la mobilité dans un site s'intéresse aux besoins de mobilité et aux processus de circulation générés par les activités sur un site. L'objectif est de les gérer le plus efficacement possible, dans le respect de l'environnement, de la compatibilité sociale et de l'économie. Pour ce faire, il est nécessaire que les acteurs d'un site jouent un rôle actif en prenant des décisions et en mettant en œuvre des mesures dans leur propre domaine d'action de manière à apporter la plus grande contribution possible pour atteindre objectifs. Lors du développement et de l'exploitation des mesures, les acteurs sont soutenus par les autorités et par les prestataires de mobilité<sup>6</sup>. »

### **1.3.2 Mesures de gestion de la mobilité sur site donné**

Les mesures constituent l'élément central de la gestion de la mobilité sur un site. Celles-ci sont axées sur les utilisateurs concernés<sup>7</sup>.

### **1.3.3 Moment idéal pour la mise en service**

Pour que la gestion de la mobilité sur un site donné puisse déployer ses effets, le moment de sa mise en service est important. Idéalement, les mesures de gestion de la mobilité sont mises en place en même temps que la mise en service des premières installations d'un site (par exemple certains secteurs ou bâtiments).

---

<sup>5</sup> En s'appuyant sur la définition du terme « gestion de la mobilité des entreprises » tirée de synergo-Tensor AG: Mobilitätsmanagement in Betrieben - Motive und Wirksamkeit, Forschungsauftrag SVI 2004/045, Zurich, septembre 2008.

<sup>6</sup> Le terme « prestataires de mobilité » désigne par exemple les entreprises de transport public, les entreprises d'auto-partage ou de vélo en libre-service.

<sup>7</sup> Ces mesures sont décrites en détail dans le manuel MIPA « Plans de mobilité pour les sites », annexe A-I.



### 1.3.4 Acteurs

Les principaux acteurs de la gestion de la mobilité d'un site sont les autorités, les acteurs compétents sur le site et les utilisateurs du site.

#### **Autorités** (communales et cantonales)

Le rôle principal des autorités consiste de « convaincre », dans le cadre des processus de planification, les acteurs responsables du site de prendre en considération la gestion de la mobilité. Elles peuvent, en principe, le faire de deux manières<sup>8</sup> :

##### *Directives*

Les autorités définissent – en s'appuyant sur les conditions-cadres de planification et juridiques existantes ou à créer – des directives relatives à la gestion de la mobilité dans les instruments de planification pertinents pour le site et contribuent ainsi à sa réglementation.

##### *Conseil*

Les autorités proposent aux acteurs responsables du site des prestations de conseil en matière de gestion de la mobilité.

#### **Acteurs compétents sur le site – Privés**

Par « acteurs compétents sur le site », on entend les acteurs qui jouent un rôle central dans la mise en place et l'exploitation de la gestion de la mobilité pendant la planification, la construction et après la mise en service d'un site, ou qui en sont responsables. En simplifiant<sup>9</sup>, ils peuvent être répartis en deux groupes :

##### *Propriétaires fonciers / maîtres d'ouvrage*

La plupart du temps, ce sont les propriétaires fonciers qui initient le développement du site. Dans une phase précoce du développement, par exemple lors d'une planification test, d'un concours ou d'un plan d'affectation spécial, ils exercent donc une influence déterminante, en coopérant avec les autorités, afin que la gestion de la mobilité du site soit thématifiée ou ancrée très en amont.

Les maîtres d'ouvrage peuvent également jouer un rôle dans les phases de planification ci-dessus ; il leur incombe toutefois essentiellement de veiller à ce que la gestion de la mobilité soit clairement définie dans le plan<sup>10</sup> en tant que partie intégrante de la demande permis de construire, et à ce qu'elle soit mise en œuvre et exploitée en conséquence.

---

<sup>8</sup> Voir à ce sujet les explications dans les chapitres suivants de ce manuel.

<sup>9</sup> Les propriétaires fonciers comme les maîtres d'ouvrage font appel à des organisations « en aval » telles que des bureaux d'architectes, des développeurs de sites, des bureaux de commercialisation, des régies immobilières, etc. pour certaines tâches liées à la planification, au développement et à l'exploitation d'un site.

<sup>10</sup> Le manuel MIPA « Plan de mobilité pour les sites » aborde ce sujet en détail.

### *Propriétaires / locataires*

Les propriétaires et/ou locataires de surfaces du site peuvent être responsables de l'exploitation de certaines mesures de gestion de la mobilité des entreprises. Les mesures pour lesquelles cela est pertinent dépendent, d'une part, de la mesure elle-même et, d'autre part, de la structure organisationnelle<sup>11</sup> du site.

### **Utilisateurs du site**

Les utilisateurs sont, en fin de compte, les personnes qui se trouvent sur le site pour diverses raisons et dans des proportions variables. Les principaux groupes d'utilisateurs sont les habitants et les employés. La clientèle ainsi que les visiteurs des logements jouent un rôle comparativement moins important, car ils peuvent être moins influencés par les mesures de gestion de la mobilité.

Les utilisateurs sont les groupes cibles des mesures proposées dans le cadre de la gestion de la mobilité. Celles-ci doivent permettre aux utilisateurs du site de gérer leurs besoins de mobilité et leurs options de circulation de la manière la plus efficace possible ou d'utiliser au maximum les transports publics, le vélo ou la marche.

## 1.3.5 Avantages

Les avantages d'une gestion de la mobilité sur un site se manifestent de différentes manières pour les principaux acteurs :

### **Autorités** (communales et cantonales)

- Le développement vers l'intérieur et la densification est possible dans des zones où le trafic est déjà important.
- Le volume de trafic généré par le site peut être facilement géré par le réseau de transport multimodal existant à proximité.
- Il se peut qu'il n'y ait pas ou peu d'investissements à réaliser dans le réseau de transport multimodal.
- Aucune surface n'est utilisée pour des infrastructures de transport superflues.
- Les valeurs limites de la législation environnementale sont respectées malgré le volume de trafic supplémentaire.

---

<sup>11</sup> Par exemple, l'administration des biens immobiliers mise en place par les propriétaires fonciers du site ou les propriétaires des bâtiments sont responsables de la mise à disposition d'un ensemble d'informations sur la mobilité. Celui-ci est par ex. remis aux employés lors de l'occupation d'un bureau. Le propriétaire ou le locataire des bureaux est responsable de la distribution du kit aux employés.

**Acteurs responsables sur le site - Privés** (propriétaires fonciers / maîtres d'ouvrage)

- Des économies peuvent être réalisées sur les coûts de mise à disposition et d'exploitation des places de stationnement pour voitures individuelles.
- Les surfaces ainsi libérées peuvent être utilisées de manière plus rentable.
- La satisfaction des utilisateurs du site est accrue ; des mesures appropriées leur permettent d'accéder plus facilement au site par différents moyens de transport, notamment par les transports publics, à vélo ou à pied.
- Les acteurs peuvent utiliser la gestion de la mobilité comme argument de vente auprès d'un futur locataire ou propriétaire, ce qui peut constituer un avantage concurrentiel par rapport à d'autres sites.
- La gestion de la mobilité permet de respecter les directives des autorités lors de la demande de permis de construire, de minimiser les risques de recours et d'accélérer la mise en service.

**Utilisateurs du site** (principalement les habitants et les employés)

- Grâce aux mesures mises à disposition sur site, les utilisateurs bénéficient d'une qualité de séjour accrue et d'une offre qui leur facilite l'accès au site par différents moyens de transport et encouragent des choix en faveur d'une mobilité efficace et respectueuse de l'environnement. Ils peuvent en outre satisfaire leurs besoins de mobilité principalement avec les transports publics, à vélo ou à pied.
- Ils peuvent ainsi réduire leurs coûts de mobilité.
- Ils peuvent s'identifier au site, car celui-ci correspond à leurs valeurs personnelles en matière de protection de l'environnement et du climat.

## 2 Réglementation de la gestion de la mobilité

### 2.1 Introduction

En intégrant la gestion de la mobilité dans le processus de développement des sites, les autorités peuvent apporter une contribution essentielle à la réalisation des objectifs en matière de planification des transports, d'énergie et d'autres domaines.

Pour que la mise en œuvre d'une gestion de la mobilité puisse être planifiée et garantie en temps dans le cadre d'un développement de site initié, le plus souvent, par des acteurs privés, il est nécessaire d'intégrer en amont une réglementation appropriée dans les instruments de planification pertinents. L'ancrage juridique de la gestion de la mobilité s'effectue, d'une part, au travers des conditions-cadres contraignantes pour les autorités, définies par les communes et les cantons (par exemple la planification directrice communale et cantonale), et, d'autre part, au moyen des instruments de planification contraignants pour les propriétaires, à savoir le plan d'affectation (à portée générale) et le plan d'affectation spécial (à portée spécifique à une zone ou à un secteur). La commune dispose en outre d'autres leviers d'action, notamment au moyen de mesures de conseil qui contribuent également à la sensibilisation (par exemple sous forme de recommandations de mise en œuvre et d'exécution), ainsi que par des mesures d'encouragement (par exemple un soutien financier pour des infrastructures de recharge pour véhicules électriques). Cela tient finalement compte du fait que des processus de développement de site ne peuvent être réalisés avec succès que sur la base d'une collaboration coopérative entre les autorités et les acteurs privés.

Une motivation importante pour les acteurs privés d'ancrer la gestion de la mobilité peut aussi provenir d'incitations et d'instruments mis en place par des tiers – par exemple à travers des procédures d'évaluation ou des labels reconnus comme critères de qualité, tels que la Voie SIA vers l'efficacité énergétique et ses produits successeurs, le label « Standard de Construction Durable Suisse (SNBS) » ou encore les standards Minergie.

### 2.2 Intégration de la gestion de la mobilité dans la planification

Les chapitres suivants expliquent comment les autorités communales et cantonales peuvent encourager et la prise en compte de la gestion de la mobilité auprès des acteurs privés. A cette fin, le déroulement d'un développement de site est présenté, ainsi que les différentes formes d'ancrage de la gestion de la mobilité.

La présente partie du manuel illustre également de manière claire pour les acteurs privés du développement de site quels processus et quels instruments peuvent influencer la mise en place d'une gestion de la mobilité.

## 2.3 Opportunités dans le processus de planification et de développement

Les défis qui apparaissent dans le processus de planification et de développement de sites rendent indispensable une collaboration étroite entre la commune concernée et les acteurs privés. Une approche coopérative permet d'aboutir à des solutions globalement plus satisfaisantes pour l'ensemble des parties prenantes. Dans le cadre de développements soumis à une planification spéciale, la législation impose d'ailleurs explicitement la recherche de solutions d'ensemble de qualité supérieure.

## 2.4 Possibilités d'influence et instruments

### 2.4.1 Aperçu

La Figure 3 donne une vue d'ensemble d'un processus de développement de site ainsi que des possibilités d'influence et des instruments de réglementation existants, classés selon les différents acteurs. Elle illustre la collaboration coopérative entre la commune et les acteurs privés. Cette présentation ne prétend pas être exhaustive.



Figure 3: Aperçu des possibilités d'influence et des instruments d'ancrage

En raison de la diversité des systèmes juridiques communaux et cantonaux, les réflexions, exemples et propositions de formulation présentés ci-après n'ont pas de validité générale. Ils doivent être examinés, pour chaque situation, quant à leur applicabilité en fonction des conditions locales et adaptés le cas échéant.

## 2.4.2 Processus de développement de site

Avec l'intention de développer un site, ce sont souvent un maître d'ouvrage privé ou des propriétaires fonciers qui initient le processus de développement. Ils définissent très tôt les premiers objectifs pour le développement du site envisagé. Pour ce faire, ils s'appuient sur les potentialités spatiales et les conditions-cadres de planification déterminantes pour le lieu concerné. Selon les besoins et les exigences, une procédure d'assurance de la qualité – telle qu'un mandat d'étude ou un concours – peut être mise en place dans le processus de développement. Celle-ci permet de déterminer la meilleure manière de répondre aux exigences des instruments de planification contraignants pour les propriétaires. En règle générale, c'est le plan d'affectation, composé du règlement de construction et du plan des zones, qui s'applique. Dans certains cas, il convient d'élaborer un plan d'affectation spécial propre à une zone ou à un secteur, souvent en lien avec une procédure préalable d'assurance de la qualité. Un plan d'affectation spécial permet d'établir, dans une certaine mesure, des prescriptions spécifiques à la zone et adaptées au projet, qui s'écartent du plan d'affectation général. Dans le cadre d'un plan d'affectation spécial, par exemple avec un plan d'aménagement<sup>12</sup>, des exigences élevées doivent être posées en matière de qualité urbaine, architecturale et paysagère, ainsi qu'en matière de mobilité durable et compatible avec l'habitat. Au cours de la phase de développement du site, un projet est ainsi élaboré, qui peut ensuite être soumis à la commune pour l'obtention du permis de construire.

Dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire<sup>13</sup>, la commune peut influencer le développement du projet et la mise en œuvre des mesures de gestion de la mobilité au moyen d'offres de conseil ciblées (par exemple des recommandations d'exécution, ou des directives) ainsi que par des mesures d'encouragement appropriées.

## 2.4.3 Le rôle des acteurs

### **Privés (maîtres d'ouvrage / propriétaires fonciers)**

Les acteurs privés interviennent en générale dans les processus de planification et de développement en tant qu'initiateurs. Ils ont un intérêt fondamental pour le développement du site et s'efforcent activement de faire progresser le projet.

### **Commune**

Pour garantir des développements harmonieux et de qualité, la commune joue un rôle essentiel. Elle fixe les exigences de qualité dans ses instruments de planification et participe activement au processus de développement, en collaboration avec les acteurs privés. Elle veille à ce que les qualités et exigences définies soient respectées de manière cohérente à chaque étape de la procédure d'autorisation de construire. La commune peut aussi être à l'origine de projets de planification et de développement.

---

<sup>12</sup> Selon le canton, également appelé plan d'aménagement, plan de construction ou plan de quartier.

<sup>13</sup> Idéalement, un échange informel de conseils devrait avoir lieu le plus tôt possible dans le processus de planification et être maintenu tout au long de la procédure de développement du site.

## **Canton**

Le canton établit, au moyen de ses bases de planification supérieures ainsi que de ses lois et ordonnances, le cadre des possibilités d'action (par exemple les conditions pour des usages à faible dépendance à la voiture) et des obligations d'action (par exemple la coordination entre urbanisation et transports) des communes et, le cas échéant, directement des acteurs privés.

## **Région, Confédération et autres acteurs**

La région, la Confédération et d'autres acteurs tiers mettent à disposition des bases de référence précieuses, qui ont parfois un caractère obligatoire (par exemple les lois et les ordonnances) ou encouragent la mise en œuvre d'actions et de mesures (par exemple des offres de conseil, des programmes d'encouragement ou des normes et labels).

## **La coopération partenariale comme clé du succès**

La coopération partenariale entre les acteurs privés et la commune, ainsi qu'avec les autres partenaires tels que le canton, la région, la Confédération et d'autres acteurs, contribue de manière déterminante à la réalisation efficace et ciblée du développement d'un site. Elle permet d'atteindre avec succès les plus hautes exigences de qualité et, par conséquent, de développer des sites et des projets à la fois performants et durables.



## 3 Possibilités de réglementation spécifiques au site

### 3.1 Introduction et structuration

Le développement de sites est un processus continu, qui progresse des premières idées de projet d'aménagement jusqu'aux projets de construction concrets. Ce processus est en règle générale initié et conduit par des acteurs privés.

En intégrant dès le départ la gestion de la mobilité – ou en créant des conditions-cadres appropriées dans les instruments de planification directement liés au processus de développement d'un site spécifique – il est possible d'assurer une prise en compte progressive et adaptée à chaque étape :

- Procédures d'assurance de la qualité, par exemple, mandat d'étude / concours :  
→ Aborder la thématique de la gestion de la mobilité et explorer les marges de manœuvre
- Planification d'affectation spéciale, par exemple plan d'aménagement, plan de quartier :  
→ Définir la nécessité de la gestion de la mobilité et les éléments à traiter (en coordination avec la commune)
- Projet, demande de permis de construire :  
→ Élaborer un plan de mobilité<sup>14</sup>

L'implication à tous les niveaux permet de lancer à temps les étapes de planification nécessaires à une mise en œuvre réussie. En règle générale, plus la gestion de la mobilité est prise en compte tôt, plus sa mise en œuvre s'en trouve facilitée. Si la prise en compte de la gestion de mobilité et de la sensibilisation interviennent trop tard, il existe un risque que de nombreuses conditions-cadres essentielles à une mise en œuvre réussie ne puissent plus être établies, ou seulement au prix d'efforts supplémentaires importants.

La suite met l'accent sur les conditions-cadres, les procédures et les instruments les plus importants pour les acteurs privés (maîtres d'ouvrage et propriétaires fonciers), car ils peuvent y exercer une influence directe. Ces procédures et instruments sont étroitement liés au développement d'un site concret et sont donc considérés comme spécifiques au site.

Ces procédures et instruments spécifiques à un site ou à un territoire montrent, à titre d'exemple, comment la gestion de la mobilité peut être intégrée de manière efficace et durable par les acteurs privés et les autorités, chacun dans son domaine de responsabilité, grâce à une coopération partenariale. Pour chaque cas, une formulation-type pratique est proposée. Elle peut servir de base aux utilisateurs du présent manuel pour rédiger leurs propres textes. Lors de cette rédaction, il est important de tenir compte des réglementations cantonales et communales en vigueur. Chaque standard présenté est accompagné d'exemples issus de la pratique.

---

<sup>14</sup> Voir aussi le manuel MIPA « Plans de mobilité pour les sites ».

## 3.2 Procédures d'assurance de la qualité

### Contenu

Afin d'obtenir des propositions de solutions largement soutenues et de haute qualité, différentes procédures sont mises en œuvre dans le cadre du développement de sites. Pour les tâches complexes dont les conditions-cadres ne peuvent pas être définies à l'avance, un mandat d'étude est réalisé. Dans ce cadre, les propositions de solutions sont élaborées dans un dialogue direct entre les participants mandatés et le jury. Les éléments du programme peuvent être adaptés de manière flexible, c'est-à-dire précisés et complétés en fonction des échanges. Les concours (d'idées<sup>15</sup> ou de projets<sup>16</sup>) conviennent pour des tâches pouvant être clairement décrites tout en permettant différentes approches de solutions.

Les jurys de ces deux types de procédures d'assurance de la qualité sont composés de spécialistes reconnus. Il convient de veiller à ce qu'ils disposent de compétences et d'une expérience suffisante dans le domaine de la mobilité durable et compatible avec l'aménagement du territoire, ou qu'ils puissent faire appel ponctuellement à l'expertise nécessaire en cas de besoin.

### Traitement de la gestion de la mobilité dans les programmes de concours ou de mandats d'étude

Dans les concours et les mandats d'étude, les aspects liés à la mobilité concernent principalement les éléments d'infrastructure, tels que les réseaux d'accès ou les places de stationnement. Une définition claire de la mission et des exigences concrètes et compréhensibles adressées aux participants permet de créer, dès les premières étapes, des conditions-cadres favorables à la mise en œuvre et à la promotion d'une gestion de la mobilité (voir l'exemple ci-dessous concernant le concours « Rénovation du lotissement Hirschwiesen, Zurich Nord »). Le fait de thématiser très tôt les questions liées à l'exploitation permet en outre d'identifier à temps les possibilités d'influence de la gestion de la mobilité sur les objectifs du projet et sur l'infrastructure et d'en tenir compte<sup>17</sup>. De manière générale, cette phase du projet est souvent décisive, car il existe encore une grande marge de manœuvre à ce niveau. Les aspects suivants devraient être pris en compte lors de la définition des tâches dans le programme des procédures d'assurance qualité et communiqués de manière proactive au donneur d'ordre par le bureau d'études qui accompagne la procédure :

- Coûts par place de stationnement construite pour voitures particulières
- Énergie grise pour la construction de parkings couverts pour voitures particulières
- Effets sur l'empreinte climatique (sous-construction des espaces verts, capacité d'infiltration des surfaces de circulation, manque d'espace pour les racines des grands arbres)
- Émissions générées par les offres de mobilité choisies
- Obtention des labels durables désormais souvent exigés par les grands investisseurs comme les banques, par ex. SNBS Gold ou Minergie-quartier

<sup>15</sup> Le concours d'idées convient surtout lorsqu'il n'est pas encore possible de donner des directives détaillées.

<sup>16</sup> Le concours de projets peut déjà contenir des directives concrètes par ex. sur la gestion de la mobilité.

<sup>17</sup> Le manuel MIPA « Plans de mobilité pour les sites » aborde ce sujet en détail.

- Transformation ultérieure possible de l'utilisation des stationnements pour voitures particulières

### Standard pour la formulation de la réglementation<sup>18</sup>

#### **Nombre de places de stationnement pour véhicules à moteur**

Les maîtres d'ouvrage visent un lotissement à stationnement réduit. Une réduction du besoin minimal en places de stationnements pour voitures particulières est possible au moyen de plans de mobilité (réduction jusqu'à -XY%). Dans la présente procédure, les places de stationnement suivants pour voitures particulières doivent donc être justifiés :

Habitants / employés : XY places, emplacement en sous-sol

Visiteurs / clientèle : XY places, emplacement en surface

Pour les scooters et les motos, un nombre suffisant de places de stationnement doit être prévue dans le garage. Ce nombre ne doit pas être inférieur à 10 % du nombre minimal de places requises pour les voitures.

Les places de stationnement doivent être équipées pour la recharge des véhicules électriques conformément aux prescriptions de la fiche technique SIA 2060 « Infrastructure pour véhicules électriques dans les bâtiments ».

#### **Habitat à faible motorisation**

Afin de faciliter la mobilité des futurs habitants sans voiture personnelle, les mesures suivantes doivent être intégrées à la planification dès un stade précoce et de manière adaptée :

- Places de stationnement pour une offre d'autopartage (en surface)
- Locaux pour l'installation de services vélos (pompe, support de réparation, outils, etc.)
- Emplacement pour la location de vélos électriques et de vélos-cargo
- Mise à disposition de consignes à colis à l'entrée des immeubles d'habitation

#### **Trafic piétonnier et cycliste**

Le périmètre du projet doit s'intégrer de manière appropriée au réseau local de trafic piétons et cycliste. A l'intérieur du périmètre, un chemin accessible aux fauteuils roulants, lisible et attrayant doit être garantie. Les surfaces de circulation doivent permettre l'infiltration des eaux. La desserte interne du site doit assurer un accès direct aux arrêts des transports publics.

#### **Places de stationnement pour vélos**

Les places de stationnement pour vélos doivent être prévues sur la base de la norme VSS 40 065 « Stationnement – Détermination des besoins et choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour vélos » et de la norme VSS 40 066 « Stationnement – Planification du projet d'aménagements de stationnement pour vélos ». En fonction du type d'utilisation, au moins XY places de stationnement pour vélos doivent être prévues.

Les places de stationnement pour vélos en sous-sol doivent être accessibles en roulant et situées à proximité des accès aux bâtiments. Si un accès commun avec

<sup>18</sup> L'ordre des formulations contenues dans la formulation peut être modifié si l'on souhaite accorder une importance plus élevée au vélo.

les voitures particulières ne peut être évité, de bonnes conditions de visibilité et d'espace doivent être garanties.

Une part appropriée des places de stationnement pour vélos (env. 20 % des besoins) doit être aménagée pour le stationnement de véhicules spéciaux nécessitant davantage d'espace (vélos avec remorque, tandems, vélos-cargo, etc.). Aux emplacements appropriés, il convient de prévoir un nombre suffisant de stations de recharge pour les vélos électriques.

Pour les visiteurs de toutes les affectations ainsi que pour les employés et la clientèle des entreprises, les places de stationnement nécessaires pour vélos et cyclo-moteurs doivent être fournis en surface, couvertes et destinées au stationnement de courte durée à hauteur d'au moins 30 % du besoin total. Elles doivent être facilement accessibles et situées à proximité des entrées des bâtiments (cf. norme VSS 40 065).

Habitants / employés : XY places vélos, emplacement en surface ou en sous-sol

Visiteurs / clientèle : XY places vélos, emplacement en surface

### Exemple

**Extrait du programme du concours de projet anonyme à deux étapes en procédure ouverte : Rénovation du lotissement Hirschwiese, Zurich Nord, coopérative de construction Hagenbrünneli et propriétaires privés.**

(Programme du concours 1ère étape)

En ce qui concerne la desserte et le stationnement, les conditions générales et les exigences suivantes doivent être prises en compte dans le cadre de la procédure :

#### **Nombre de places de stationnement pour véhicules à moteur**

La coopérative vise un lotissement à faible usage de la voiture. Une réduction des besoins normaux en places de stationnement est rendue possible grâce à un plan de mobilité (réduction jusqu'à -30%). Dans la présente procédure, les places de stationnement pour voitures suivantes doivent donc être justifiées :

<b>Affectations</b>	<b>Nombre de places</b>	<b>Emplacement</b>
Habitants / employés	88	en sous-sol
Visiteurs / clients	22	en surface

Un nombre suffisant de places de stationnement pour scooters et motos doit être prévu dans le garage. Ce nombre ne doit pas être inférieur à 10 % du nombre minimal de places de stationnement pour voitures requises (art. 8ter PPV).

#### **Habitat à faible motorisation**

Afin de faciliter la mobilité des futurs habitants sans voiture personnelle, les mesures suivantes doivent être intégrées à la planification à un stade précoce et de manière appropriée :

- Place de stationnement pour une offre d'autopartage (en surface)

- Locaux pour l'installation de services pour vélos (pompe, support de réparation, outils, etc.)
- Emplacement pour la location de vélos cargo
- Mise à disposition de boîtes à colis à l'entrée des immeubles d'habitation

### **Places de stationnement pour vélos**

Toutes les places de stationnement pour vélos requises doivent être aménagées à l'intérieur du périmètre du projet.

Le calcul du nombre de places nécessaires se base sur l'Ordonnance sur les places de stationnement de la Ville de Zurich (PPV). Conformément à l'utilisation prévue, il faut justifier d'au moins 940 places de stationnement.

Dans les nouvelles constructions, au moins 30% des besoins totaux doivent être couverts par de places de stationnement de courte durée, couvertes, situées en surface, facilement accessible et à proximité des accès aux bâtiments (cf. guide « Stationnement pour vélos dans les lotissements, Ville de Zurich »).

Les places de stationnement pour vélos en sous-sol doivent être accessibles en roulant et être placées à proximité des accès aux bâtiments. Si un accès commun avec des voitures particulières ne peut être évité, de bonnes conditions de visibilité et d'espace doivent être garanties.

Une part appropriée des places de stationnement pour vélos (env. 20% des places de stationnement pour vélos nécessaires) doit être conçue pour le stationnement de véhicules spéciaux nécessitant davantage d'espace (vélos avec remorque, tandems, vélos cargo, etc.) (cf. fiche technique « Stationnement pour vélos dans les immeubles d'habitation », Canton de Zurich). Aux emplacements appropriés, il convient de prévoir un nombre suffisant de stations de recharge pour les vélos électriques.

Pour les visiteurs de toutes les affectations ainsi que les employés et les clients des entreprises, les places de stationnement nécessaires pour les vélos et les cyclomoteurs doivent être mise à disposition à proximité des entrées des bâtiments et être facilement accessibles (cf. norme VSS 40 065).

<b>Affectations</b>	<b>Nombre de places</b>	<b>Emplacement</b>
Habitants / clients / employés / visiteurs	940	en sous-sol et en surface

### **Exemple**

**Extrait du programme du mandat d'étude à deux étapes : Développement des sites Artoz et Zeughaus, Lenzburg AG, Lentia Liegenschaften AG représentée par Berninvest AG et Gross Generalunternehmung AG**

(Programme 1er étape)

En accord avec la ville de Lenzbourg, les conditions-cadres suivantes ont été définies pour le mandat d'étude en ce qui concerne la desserte et le stationnement :

### **Nombre de places de stationnement pour vélos**

Toutes les places de stationnement pour vélos requises doivent être aménagées à l'intérieur des sites concernés. Le nombre de places nécessaires est déterminé par la norme VSS 40 065 (§ 67 al. 3 BNO<sup>NEU</sup> et § 43 al. 4 BauV) : Il faut justifier d'au moins une place de stationnement pour vélos par pièce d'un logement. Une part appropriée (min. 15%), située de manière centrale, doit être conçue pour le stationnement de véhicules spéciaux nécessitant davantage d'espace (vélos avec remorque, tandems, vélos cargo, etc.), y compris en sous-sol. En outre, il convient de prévoir une offre suffisante de places de stationnement pour vélos pour les visiteurs et les employés (cf. norme VSS 40 065).

### **Disposition des places de stationnement pour vélos**

Pour les vélos, cyclomoteurs, poussettes et objets similaires, il convient de prévoir des surfaces de stationnement suffisamment grandes, facilement accessibles et verrouillables (§ 67 al. 1 BNO<sup>NEU</sup>). Une partie des places de stationnement pour vélos requises (env. 30%) doit être destinée au stationnement de courte durée, en surface, à un emplacement facilement accessible, à proximité des entrées des bâtiments et de préférence couvert.

Pour les visiteurs de toutes les affectations ainsi que les employés, les places de stationnement nécessaires pour les vélos, cyclomoteurs, etc. doivent être mises à disposition à proximité des entrées des bâtiments, être facilement accessibles, et, dans la mesure du possible, protégées des intempéries (§ 67 al. 2 BNO<sup>NEU</sup>).

### **Nombre de places de stationnement pour véhicules à moteur**

Le nombre de places de stationnement pour véhicules à moteur à réaliser (offre obligatoire) est en principe déterminé, dans la ville de Lenzbourg, selon la norme VSS 40 281. Toutefois, la maîtrise d'ouvrage s'efforce de réduire le nombre de places de stationnement pour voitures destinées aux habitants en dessous de l'offre obligatoire prévue par la norme VSS. Dans le cadre de la procédure, il convient donc de justifier le nombre suivant de places de stationnement pour voitures (cf. document 4.3, outil de calcul du stationnement) :

<b>Type d'utilisation</b>	<b>Nombre de places</b>
Habitants	0,8 places / logement
Visiteurs	0,1 places / logement
Employés	Offre spécifique à l'utilisation selon la norme VSS 40 281
Clientèle	Offre spécifique à l'utilisation selon la norme VSS 40 281
Scooter / motos	10% des places pour les voitures

### **Mesures d'optimisation de la mobilité**

Dans le cadre du plan de mobilité, des mesures destinées à optimiser la mobilité de l'ensemble de groupes d'utilisateurs sont nécessaires (§ 66 BNO<sup>NEU</sup>). Afin de prendre en compte ces exigences dès les premières phases de planification, les mesures suivantes doivent être intégrées de manière appropriée dans les projets :

- Offre d'autopartage (à un emplacement adéquat en sous-sol)
- Boîtes à colis situées à un emplacement central

## **Défis, conflits**

Le principal défi consiste à prendre en compte l'interaction complexe entre les infrastructures de transport et les mesures de gestion de la mobilité dans les programmes de concours ou de mandats d'étude. Il convient donc d'intégrer dans ces programmes des directives aussi concrètes que possible concernant les infrastructures de stationnement et les mesures de gestion de la mobilité, sur la base de la stratégie de mobilité visée. Cette exigence minimale peut, par exemple, être soutenue par la mise à disposition de modèles types internes à l'administration ou de recommandations de mise en œuvre/exécution. Alternativement, il est recommandé de définir la concrétisation au moyen d'une expertise technique préalablement à l'élaboration du programme.



### 3.3 Planification d'affectation spéciale

#### Contenu

La planification d'affectation spéciale constitue un instrument dont l'efficacité s'applique à l'échelle d'un périmètre ou d'un secteur spécifique. « Les planifications d'affectation spéciales ont pour fonction de compléter ou de superposer le plan d'affectation général applicable à l'ensemble du territoire communal – c'est-à-dire à l'ordre fondamental en matière de construction et d'utilisation (plan des zones et prescriptions de construction) – et peuvent ainsi le remplacer partiellement. Le plan des alignements a, par exemple, un caractère complémentaire, tandis qu'un plan d'aménagement pour un secteur déterminé présente un caractère superposé »<sup>19</sup>. Les planifications d'affectation spéciales, tout comme la planification d'affectation générale, sont contraignantes pour les propriétaires fonciers. Pour les autorités comme pour les privés concernés, les contenus fixés dans ces plans constituent une garantie juridiquement contraignante de leurs intérêts.

L'une des formes les plus courantes de planifications d'affectation spéciales est le plan d'aménagement<sup>20</sup>, appelé selon le canton plan de construction, plan de développement ou plan de quartier. Celui-ci permet des dérogations au mode de construction ordinaire. La fixation de dérogations au plan d'affectation général est admise lorsqu'elle conduit à un meilleur résultat global. Cet instrument est utilisé pour garantir des intérêts publics essentiels ainsi que des standards de qualité élevés. Il se compose d'un plan de situation et de prescriptions particulières d'affectation correspondantes et est en règle générale adopté par l'autorité législative<sup>21</sup>. Les plans de quartier<sup>22</sup>, les plans d'équipement et les plans de remaniement parcellaire servent en revanche à la planification, à la réalisation et au financement des infrastructures de quartier. Ils sont adoptés par l'autorité exécutive.

L'élaboration d'un plan d'affectation spécial, par exemple un plan d'aménagement<sup>23</sup>, peut être exigée par la commune pour un périmètre déterminé dans le cadre de la planification générale, ou être initiée de manière indépendante par des acteurs privés<sup>24</sup>. Indépendamment des motifs qui conduisent à son élaboration, la responsabilité d'élaboration incombe le plus souvent aux maîtres d'ouvrage ou aux propriétaires fonciers. La commune concernée accompagne activement le processus d'élaboration. Elle représente les intérêts publics, formule des exigences en matière d'assurance de qualité et vérifie la conformité avec les bases de planification communales ainsi qu'avec les instruments supérieurs (par exemple la planification directrice communale ou cantonale). Cette coordination entre acteurs privés et autorités publiques s'effectue dans une démarche de collaboration constructive.

---

<sup>19</sup> A. Griffel: Raumplanung und Baurecht in a nutshell, DIKE-Verlag, Zurich/St. Gallen, 2012. p. 46

<sup>20</sup> Dans le canton de Zurich, par exemple, cela est réglementé dans la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (PBG) du 7.9.1975, § 83-87.

<sup>21</sup> Il existe des exceptions, par exemple dans le canton de Soleure.

<sup>22</sup> Par exemple, selon le droit zurichois

<sup>23</sup> Selon les cantons, également appelé plan de construction, plan d'implantation ou plan de quartier.

<sup>24</sup> Il existe des différences cantonales.

## Traitement de la gestion de la mobilité

L'élaboration d'un plan de mobilité dans le cadre d'un plan d'affectation spécial doit être *rendue obligatoire* lorsque l'une ou plusieurs des conditions suivantes sont remplies :

- Lors de l'implantation de nouvelles installations générant un important flux de visiteurs<sup>25</sup>, à partir de 30 places de stationnement pour voitures (places clients) ou de 50 postes de travail<sup>26</sup>, et/ou
- Lorsque le projet est situé dans un secteur sensible du point de vue du trafic. Un indicateur important de tel secteur est son appartenance au périmètre d'un programme d'agglomération. Sont également concernés les secteurs où le réseau routier existant est déjà fortement sollicité, et/ou
- Lorsque, en lien avec le projet, il est probable qu'un trafic supplémentaire significatif soit généré dans le périmètre du plan d'affectation spécial (p. ex. plus de 1500 déplacements en voiture par jour), qu'une augmentation de l'indice d'utilisation du sol soit envisagée et/ou qu'un justificatif de capacité<sup>27</sup> doive être établi.

Si une ou plusieurs des conditions suivantes sont remplies, l'élaboration d'un plan de mobilité dans le cadre d'un plan d'affectation spécial doit *au minimum être examinée*:

- Pour les sites désignés comme pôles de développement<sup>28</sup> et/ou
- Pour tout projet prévoyant des installations de stationnement d'environ 50 places ou d'au moins 50 logements.

Les plans d'affectation spéciaux sont parfois complétés par des conventions de droit public. Ceux-ci peuvent régler des éléments de détail afin que les objectifs visés soient également assurés lors de l'exploitation. Certains objets contractuels doivent être en outre être sécurisés par des servitudes ou des mentions inscrites au registre foncier.

L'autorité délivrant le permis de construire veille à assurer l'uniformité des exigences applicables aux prescriptions d'affectation spéciales.

---

<sup>25</sup> Définition selon le glossaire du ce document.

<sup>26</sup> Il existe une marge d'appréciation lors de la détermination des valeurs de référence utilisée.

<sup>27</sup> Il s'agit du justificatif de capacité selon le § 46 de l'ordonnance sur les constructions du canton d'Argovie. Ce justificatif est nécessaire lorsque le trafic individuel motorisé dépasse 1'500 courses par jour. Le maître d'ouvrage doit alors montrer que le réseau routier peut absorber ce trafic.

<sup>28</sup> Un examen est toujours recommandé pour les pôles de développement cantonaux, mais il est également envisageable pour les pôles de développement communaux.

## Standard pour la formulation de la réglementation

### § XY : Plan de mobilité

<sup>1</sup> Avec un plan de mobilité à présenter et à faire approuver dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire, il convient de démontrer, pour l'ensemble du périmètre, comment la mobilité de tous les groupes d'utilisateurs (employés, habitants, visiteurs, clients) est organisée et gérée en cohérence avec les objectifs de mobilité définis dans le plan d'affectation spécial. Le maître d'ouvrage élabore le plan de mobilité et garantit sa mise en œuvre. Le plan de mobilité à soumettre doit impérativement contenir les points suivants :

- Objectifs et organisation de la gestion de la mobilité
- Description du projet avec les principales données de référence (affectations, déduction compréhensible du nombre de places de stationnement pour voitures particulières ainsi que de places de stationnement pour motos et vélos, desserte par les transports publics et les modes actifs ; principales origines et destinations du trafic attendu)
- Gestion tarifaire du stationnement, avec des tarifs ayant un effet régulateur sur le trafic (visiteurs/clients) et une location couvrant les coûts pour les places de stationnement des habitants et des employés
- Mesures d'information et d'incitation en faveur des transports publics, de la marche et du vélo (p. ex. bon de mobilité)
- Offre de voitures en autopartage adaptée aux besoins
- Contrôle d'efficacité des mesures

Le plan de mobilité est examiné et approuvé dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire.

Si le contrôle d'efficacité montre à plusieurs reprises que les objectifs visés ne sont pas atteints, l'autorité d'autorisation de construire peut exiger que les mesures existantes soient renforcées et que d'autres mesures soient examinées et mise en œuvre si elles s'avèrent appropriées.

Cette obligation doit être inscrite au registre foncier, avant le début des travaux de construction, sous la forme d'une restriction de droit public à la propriété.

Si les bases légales le permettent, certaines mesures du plan de mobilité – comme le nombre maximal de places de stationnement, la gestion tarifaire du stationnement ou l'obligation de facturation dès la première minute – peuvent être directement inscrits dans les prescriptions d'affectation spéciales.<sup>29</sup>

<sup>29</sup> De manière générale, il convient de tenir compte, lors de la rédaction des prescriptions d'affectation spéciales, que le plan d'affectation spéciale est un instrument rigide et peu flexible. Les détails, tels que par exemple le niveau des tarifs, devraient de préférence être définis ailleurs.

## Exemples

### **Prescriptions « Plan d'aménagement de la patinoire Herti », Zoug**

(Décision du Grand Conseil municipal de Zoug 05.12.2023)<sup>30</sup>

Chiffre 14 « Places de stationnement pour voitures » est formulé comme suit :

<sup>1</sup> Un maximum de 280 places de stationnement est autorisé à l'intérieur des constructions souterraines du site.

<sup>2</sup> Pour les usages publics (patinoire, halles de sport et d'entraînement avec pistes de curling), un maximum de 120 places de stationnement publiques, accessibles 24 heures sur 24, est autorisé dans le parking. Ces places peuvent être fermées au public lors de matchs et ou d'événements spéciaux pour des raisons de sécurité ou de gestion du trafic.

<sup>3</sup> Pour les usages résidentiels, de services, de restauration y pour l'exploitation de la patinoire (y compris les places pour visiteurs), un maximum de 160 places de stationnement est autorisé dans le parking.

<sup>4</sup> Aucune place de stationnement en surface n'est autorisée à l'intérieur du périmètre.

Chiffre 16 « Plan de mobilité » est formulé comme suit :

<sup>1</sup> En parallèle au projet de construction visant à augmenter la capacité du stade, un plan de mobilité doit être soumis pour approbation. Ce plan doit présenter les effets de l'augmentation de l'utilisation et de la suppression de stationnements dans les environs immédiats, ainsi que les mesures d'accompagnement destinées à la gestion du trafic. Les éléments suivants doivent impérativement figurer dans le plan de mobilité :

- Impacts sur la zone environnante
- Protection des quartiers avoisinants
- Mesures visant à réduire la demande en places de stationnement et les effets négatifs sur la zone environnante
- Garantie de la mise en œuvre et contrôle.

<sup>2</sup> La Ville garantit la mise en œuvre des mesures au moyen de conditions intégrées dans l'autorisation de construire.

<sup>30</sup> [https://www.stadtzug.ch/docn/4924648/02\\_Bestimmungen\\_20231205\\_BBP7511\\_Eisstadion\\_Herti.pdf](https://www.stadtzug.ch/docn/4924648/02_Bestimmungen_20231205_BBP7511_Eisstadion_Herti.pdf)

### **Prescriptions d'affectation spéciales « Plan d'aménagement Campus Reichhold, Hausen AG »**

(Décision du Conseil communal du 12 août 2022 / approuvé par le Conseil d'État le 26 octobre 2022)

#### **Art. 29 Plan de mobilité**

<sup>1</sup> Les propriétaires fonciers élaborent, en collaboration avec les futurs utilisateurs du site et le service cantonal de gestion de la mobilité aargaumobil, un plan de mobilité incluant des mesures de gestion de la mobilité. Ce plan doit garantir que les déplacements générés sur le site ne surchargent pas le réseau de transport supérieur. Il vise en particulier à réduire autant que possible les pointes de trafic individuel motorisé. Le plan de mobilité doit garantir que les affectations prévues sur le site ne génèrent pas, en moyenne hebdomadaire (lu-ve), plus de 450 déplacements motorisés aux heures de pointe du soir, et cela jusqu'à la transformation du raccordement de l'A3 à Brugg.

<sup>2</sup> Le maître d'ouvrage de la première demande d'autorisation de construire dans le plan d'aménagement doit déposer, avec cette demande, un plan de mobilité couvrant l'ensemble du site. Avec chaque nouvelle demande d'autorisation de construire, le maître d'ouvrage concerné doit actualiser et soumettre à nouveau ce plan.

<sup>3</sup> Dans le plan de mobilité, les maîtres d'ouvrage indiquent comment la mobilité de tous les groupes d'utilisateurs est organisée et maîtrisée en lien avec l'environnement du site. Les propriétaires fonciers garantissent la mise en œuvre et l'exploitation durable des plans de mobilité.

<sup>4</sup> Le plan de mobilité doit impérativement contenir les points suivants :

a) Objectifs,

b) Description du projet avec les principales données de référence (affectations et groupes d'utilisateurs prévus, nombre de places de stationnement, livraisons et logistique, nombre de places vélos, liaison piétonne et cyclables et desserte en transports publics, principales origines et destination du trafic attendu),

c) Informations, incitations, ainsi que mesures organisationnelles et d'infrastructure visant à encourager l'utilisation des transports publics, de la marche, du vélo, de l'autopartage et du covoiturage,

d) Attribution appropriée de sous-quotas de stationnement aux différents secteurs de construction,

e) Gestion appropriée du stationnement afin de respecter le nombre de déplacements fixe à l'al. 1,

f) Mesures de gestion juridiquement contraignantes et efficaces,

g) suivi (monitoring) et rapport annuel à la commune et au canton.

<sup>5</sup> S'il apparaît que le seuil défini à l'al. 1 risque de ne pas être respecté, il convient d'examiner avec les autorités cantonale et communales les mesures possibles pour réduire les points de trafic et de les mettre en œuvre si elles s'avèrent appropriées.

## **Extraits du PLAN PARTIEL D'AFFECTATION « TERRE BONNE – LE NIPY »**

(Mis en vigueur le 23 septembre 2009)<sup>31</sup>

### **5.3 STATIONNEMENT DES VÉHICULES**

Toute construction générant du trafic automobile doit être pourvue de places de stationnement pour véhicules réservées à ses usagers. Le nombre de cases nécessaires est calculé sur la base de la norme suisse SN n° 640.281 de l'Union des professionnels suisses de la route.

Pour l'aire d'activités, les obligations en matière de places de stationnement sont calculées sur la base des "besoins réduits" et les établissements ou groupes d'établissements offrant plus de 100 emplois se dotent d'un "plan de mobilité d'entreprise" offrant au personnel des moyens de transport autres que les déplacements en voiture individuelle.

(...)

Les bâtiments sont pourvus de places de stationnement pour les véhicules « deux roues » conformément à la norme suisse n° 640.065. Les installations sont conçues en fonction d'un usage quotidien et facile.

### **5.5 CIRCULATION DES PIETONS ET DES CYCLES**

Les déplacements piétons et cyclistes à l'intérieur et en traversée du site sont facilités. (...)

### **7.1 PERMIS DE CONSTRUIRE**

La Municipalité peut subordonner l'octroi de tout permis de construire, d'habiter ou d'utiliser à la mise en œuvre des mesures d'aménagement, d'équipement et d'environnement prévues par le plan partiel d'affectation notamment en ce qui concerne :

- L'attribution et / ou la disponibilité de passages nécessaires
- L'exécution d'équipements obligatoires
- La mise en application d'un plan de mobilité d'entreprise
- L'aménagement du biotope
- La mise en place de plantations.

<sup>31</sup> [www.eysins.ch/net/com/5716/Images/file/reglements/Constructions/PPA%20Terre%20Bonne%20PDF%20avec%20signatures.pdf](http://www.eysins.ch/net/com/5716/Images/file/reglements/Constructions/PPA%20Terre%20Bonne%20PDF%20avec%20signatures.pdf)

## Défis, conflits

Dans l'ouvrage de référence « Kommunale Raumplanung in der Schweiz »<sup>32</sup>, il est indiqué : « Le contenu des plans d'affectation spéciaux doit se limiter à ce qui doit rester contraignant à long terme. (...). Les détails pouvant être réglés dans la procédure d'autorisation de construire n'ont donc pas leur place dans les plans d'affectation spéciaux. Cela n'exclut pas que, par exemples, des idées de réalisation soient précisées, mais elles ne doivent pas être contraignantes ; elles servent uniquement de base ou de ligne directrice pour la conception détaillée du projet ».

Le standard formulé ci-avant vise à tenir compte de cette préoccupation. Toutefois, dans des cas justifiés – par exemple en présence d'une forte charge préalable du réseau routier – il peut être indiqué d'inscrire explicitement des dispositions plus étendues dans les prescriptions d'affectation spéciales.

## 3.4 Projet de construction, demande de permis de construire

### Contenu

Dans le cadre défini par la planification d'affectation générale ou spéciale, le site est développé par les propriétaires fonciers ou les maîtres d'ouvrage. En général, une demande de permis de construire est ensuite élaborée pour chaque lot.

Selon le projet, il faut remplir non seulement les obligations découlant du cadre communal (cf. chapitre 4), mais aussi celles fixées au niveau cantonal ou fédéral (cf. chapitre 5).

Les résultats de ces travaux – par exemple un plan de mobilité élaboré – sont annexées à la demande de permis de construire.

La demande de permis de construire déposée et ses compléments sont examinés par la commune. Si les exigences légales sont remplies, un permis de construire est délivré, le cas échéant assortie de conditions. Pour satisfaire aux exigences, les constructions et installations doivent :

- Correspondre à l'affectation de la zone,
- Respecter les prescriptions de construction applicable,
- Disposer d'une desserte suffisante,
- Démontrer une coordination efficace entre urbanisation et transport.

---

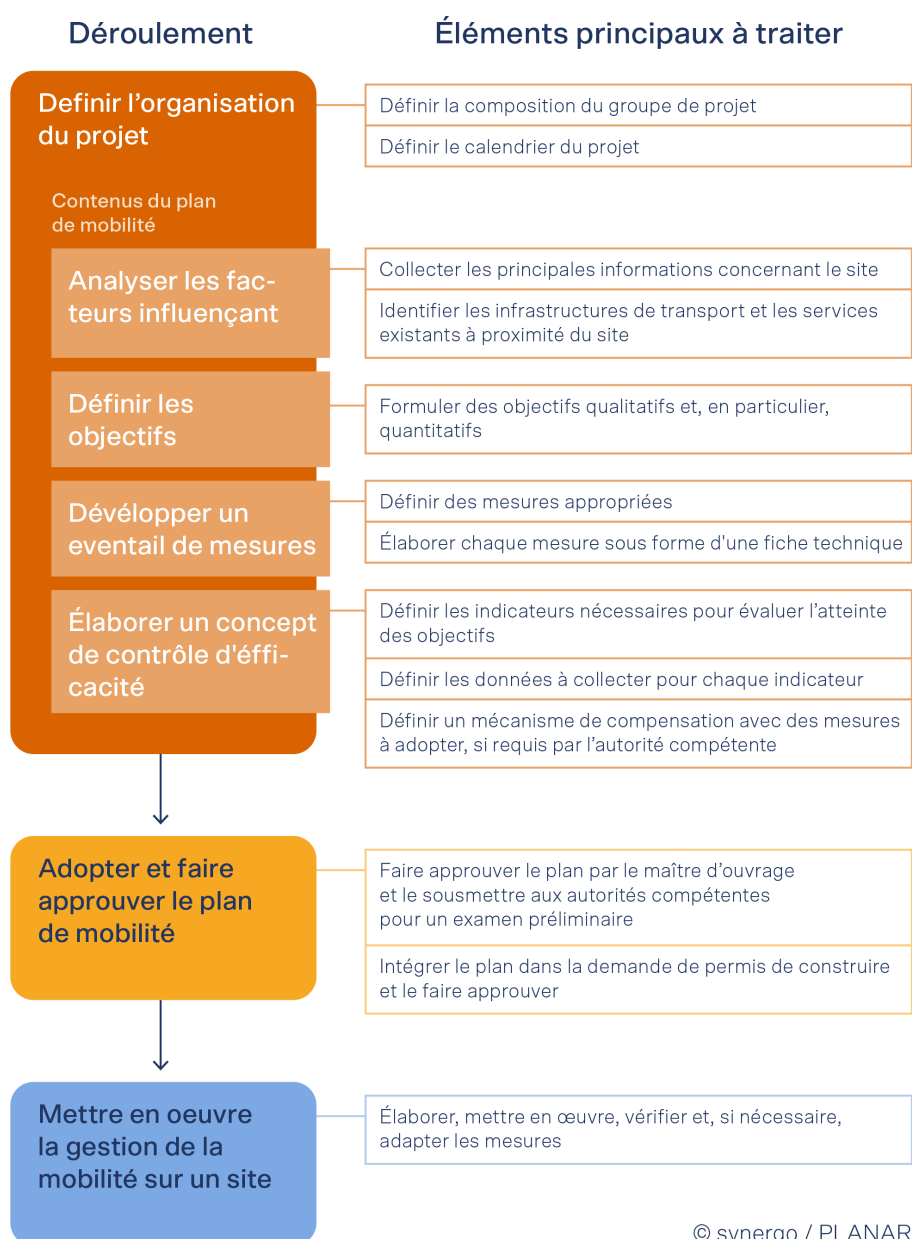
<sup>32</sup> K. Gilgen (éd.): Kommunale Raumplanung in der Schweiz, vdf Hochschulverlag, Zurich, 2012. p. 505



## Traitement de la gestion de la mobilité

Le plan de mobilité doit démontrer une coordination efficace entre urbanisation et transports. À cette fin, il doit montrer, pour les mesures et contenus les plus importants, comment ceux-ci seront concrètement mis en œuvre. La preuve de la coordination entre urbanisation et transports ne doit pas seulement être apportée au moment de la construction, mais également être garantie à plus long terme au moyen d'un contrôle d'efficacité.

Le plan de mobilité est élaboré par les maîtres d'ouvrage et est en règle générale annexé à la demande de permis de construire. Il comprend notamment une description des mesures prévues pour la mise en œuvre<sup>33</sup>. La Figure 4 présente le processus d'élaboration d'un plan de mobilité ainsi que les étapes de travail nécessaires.



© synergo / PLANAR

Figure 4: Plan de mobilité - Déroulement et principaux éléments

<sup>33</sup> Le manuel MIPA « Plans de mobilité pour les sites » aborde ce sujet en détail.

### **Contrôle d'efficacité et mesures correctives**

Lors de l'examen du plan de mobilité, il faut s'assurer que les mesures clés sont définies de manière à permettre la vérification de leur mise en œuvre et, le cas échéant, de leurs effets dans le cadre d'un contrôle d'efficacité.

Si, par exemple, l'autorisation d'une demande de permis de construire est liée à des objectifs en matière de trafic (p. ex. un nombre maximal de trajets TIM autorisés par unité de temps), les autorités publiques doivent également définir les mesures correctives en cas de non-respect de ces objectifs et – si celles-ci ne sont pas déjà prévues dans les prescriptions d'affectation spéciales ou dans le plan de mobilité – les fixer comme dans l'autorisation de construire. Les mesures correctives peuvent notamment être les suivantes :

- Adaptation des mesures clés de la gestion de la mobilité (p. ex. augmentation des tarifs de stationnement)
- Adaptation du nombre de stationnements mises à disposition pour les voitures particulières
- Mise en place d'un dispositif de régulations des sorties en fonction de la capacité du réseau routier environnant
- Paiement d'une redevance pour chaque trajet dépassent le maximum autorisé, utilisée par exemple pour améliorer la desserte en transports publics du site.

### **Défis, conflits**

Afin de garantir la pérennité de l'obligation, il convient de s'assurer – par exemple au moyen d'un contrat ou d'une inscription au registre foncier – que tout acquéreur ultérieur du projet soit tenu de reprendre l'ensemble des dispositions obligatoires, y compris celles du plan de mobilité, et de les transférer en cas de succession juridique relative à l'objet acquis, avec le droit et l'obligation d'en assurer la poursuite.

Il faut également définir la manière dont différentes maîtres d'ouvrage au sein d'un même périmètre doivent être tenues de respecter les objectifs et conditions communs et uniformes.

## 4 Possibilités générales de réglementation au niveau communal

### 4.1 Introduction

Les instruments communaux susceptibles de mettre en place une gestion de la mobilité à l'échelle d'un site sont présentés ci-après. Ils ne définissent pas les bases spécifiques pour le développement d'un site concret, mais créent en règle générale des conditions-cadres générales qui influencent son processus de développement. Ces instruments de planification à portée générale offrent aux communes d'importantes possibilités d'action pour une mise en œuvre et un ancrage efficace des mesures de gestion de la mobilité.

Il s'agit ici d'approfondir les conditions-cadres nécessaires à l'ancrage des mesures de gestion de la mobilité, telles qu'elles sont fixées par la commune au moyen d'instruments de planification comme la planification directrice, contraignante pour les autorités, et les plans de zones, contraignants pour les propriétaires. Les thèmes du conseil et de la sensibilisation sont également approfondis. Grâce à ces deux instruments, les communes disposent d'un levier d'action supplémentaire.

Outre l'intégration de la gestion de la mobilité dans les instruments de planification généraux liés au développement des sites, un soutien actif des acteurs privés peut également être envisagé, par exemple au moyen d'offres de conseil ou de mesures de sensibilisation. Par ailleurs, les lois et règlements de rang supérieur, les planifications et les normes ainsi que les programmes émanant de tiers peuvent également constituer des conditions-cadres déterminantes pour l'ancrage et la mise en œuvre réussis des mesures de gestion de la mobilité.

Les réglementations peuvent avoir un effet direct ou indirect sur la gestion de la mobilité :

- **Directement** : par l'exigence explicite d'un plan de mobilité, qui devient alors un élément obligatoire du permis de construire.
- **Indirectement** : par une gestion restrictive du nombre maximal de places de stationnement autorisées pour les voitures particulières, ce qui incite les acteurs privés à réfléchir à la gestion de la mobilité, afin que le volume de trafic généré par un site puisse être géré efficacement ; et/ou par des actions de sensibilisation ou de conseil qui amènent les acteurs privés à reconnaître que la gestion de la mobilité constitue une option d'action supplémentaire pour atteindre les objectifs fixés.

## 4.2 Plan directeur communal

### Contenu

Le plan directeur est l'outil qui permet aux autorités de coordonner et d'harmoniser les activités ayant un impact sur l'aménagement du territoire menées par l'ensemble des autorités chargées à de tâches de planification. La planification directrice cantonale (cf. chapitre 5.1) joue également un rôle essentiel à cet égard. Les plans directeurs au niveau communal existent parfois pour l'ensemble du territoire communal, dans d'autres cas, ils portent uniquement sur certaines parties de la commune, sous la forme d'un « plan directeur de quartier » ou d'un « plan directeur de développement<sup>34</sup> ». Dans le canton d'Argovie, le « Kommunale Gesamtplan Verkehr » (KGV) établi conformément à la loi sur l'aménagement du territoire et la construction<sup>35</sup>, constitue un élément essentiel de la planification directrice. Le guide correspondant du canton recommande d'intégrer également dans le KGV des mesures de gestion de la mobilité.

En complément ou en alternative, il existe souvent des lignes directrices communales ou des stratégies de mobilité qui définissent des orientations de développement et des objectifs, sur lesquels il est possible de s'appuyer pour l'ancrage de la gestion de la mobilité.

### Traitement de la gestion de la mobilité

Pour assurer la coordination entre lotissement et transports, l'élaboration d'un plan de mobilité peut être prescrite dès le niveau du plan directeur, par exemple pour les pôles de développement. La mise en œuvre obligatoire pour les propriétaires fonciers intervient ensuite par le biais du plan d'affectation.

Pour les sites situés dans des pôles de développement ou pour des projets individuels, l'élaboration d'un plan de mobilité doit être envisagée en particulier lorsqu'ils se trouvent dans des zones sensibles du point de vue du trafic ou lorsqu'ils dépassent une certaine taille critique (nombre de stationnements/unités d'habitation). Un indicateur important de telles zones sensibles est leur appartenance à un périmètre de programme d'agglomération. Il convient également de tenir compte des zones dans lesquelles le réseau routier existant est déjà fortement sollicité.

### Standard pour la formulation de la réglementation

Pour les zones de développement

- Exemple de zone 1
- Exemple de zone 2
- Exemple de zone 3

l'élaboration d'un plan de mobilité est prescrite. Celui-ci est concrétisé de manière progressive dans le cadre de la planification d'aménagement détaillé (plan de quartier) ainsi que lors de la préparation de la demande de permis de construire. Le plan est ensuite examiné et approuvé par l'autorité compétente lors de la délivrance du premier permis de construire dans le périmètre concerné.

<sup>34</sup> Par exemple : Plan directeur de développement Galgenbuck, Ville de Baden, juillet 2012

<sup>35</sup> Canton d'Argovie ; Loi sur l'aménagement du territoire et la construction ; § 54a

### Exemple

#### **Dispositions « Plan directeur de développement Galgenbuck Baden, AG »**

(Décision du Conseil municipal du 20 juin 2011, état au 23 septembre 2019)

#### **IV Transport et mobilité (Plan ERP IV)**

Art. 17 Mobilité durable et desserte des quartiers

<sup>1</sup> Dans le Galgenbuck, l'objectif d'un habitat à stationnement réduit est poursuivi conformément au § 62 BNO. Les projets de construction avec un nombre réduit de voitures, voire sans voitures, sont admis.

<sup>2</sup> Les rues, l'allée et les places de quartier doivent être aménagées en zones 30. La promenade, l'anneau de l'Allmend ainsi que le tronçon du chemin de la gare situé à l'intérieur du périmètre de l'ERP doivent être aménagés en zones de rencontre. D'autres zones de rencontre peuvent être définies. Les installations doivent être dimensionnées de manière de garantir en tout temps l'accès de véhicules d'urgence, de livraison et de collecte des déchets.

<sup>3</sup> Le plan spécial (plan de quartier) doit indiquer les mesures visant à réduire durablement le trafic individuel motorisé.

<sup>4</sup> Des plans de mobilité doivent être élaborés pour les différents projets de construction ou secteurs de construction.

## 4.3 Plans d'affectation

### Contenu

Les plans d'affectation sont des actes juridiques de la collectivité qui fixent le type, le l'emplacement et l'intensité de l'utilisation du sol en conformément aux directives de la planification directrice, au niveau des parcelles, et qui ont force obligatoire pour les propriétaires fonciers<sup>36</sup>. Ils se présentent en règle générale sous la forme d'un plan de zones et accompagné de prescriptions de construction.<sup>37</sup>

À la différence des instruments applicables à un site ou à un secteur particulier, ces instruments de portée générale s'appliquent de manière exhaustive à de vastes territoires et génèrent ainsi une forte efficacité.

L'attribution des zones dans le plan d'affectation peut prescrire l'élaboration d'un plan d'affectation spécial pour certains sous-secteurs<sup>38</sup> (cf. chapitre 3.3). Cela suppose en particulier un intérêt public majeur, par exemple la protection de l'image du site ou du paysage, la préservation de panoramas, la protection contre les immissions, ou encore un intérêt à une densification différenciée et de haute qualité du bâti.

### Traitement de la gestion de la mobilité

Dans de nombreuses communes, les prescriptions de construction réglementent l'obligation de réaliser des places de stationnement pour le trafic individuel motorisé. Dans certaines communes, cet aspect est également réglé dans une ordonnance spécifique sur le stationnement. Les dispositions correspondantes relatives à l'obligation de créer des cases de stationnement peuvent aussi contenir des règles concernant la gestion de la mobilité<sup>39</sup>, à l'élaboration de plans de mobilité et de modèles de trafic<sup>40</sup>, ainsi qu'à la gestion d'un nombre réduit de places de stationnement dans le cas d'affectations à stationnement limité<sup>41</sup>.

---

<sup>36</sup> Les plans de zones sont en règle générale élaborés au niveau communal ; le canton du Tessin prévoit également des plans de zones intercommunaux.

<sup>37</sup> Selon les cantons de Suisse alémanique concerné, on parle également de « Bau- und Nutzungsordnung », de « Bau- und Zonenordnung », de « Baureglement » ou de « Bauordnung » (liste non exhaustive).

<sup>38</sup> Par exemple sous la forme d'une obligation d'établir un plan d'affectation spécial pour certaines zones.

<sup>39</sup> Par exemple dans le règlement de stationnement de la commune de Cham du 1er mai 2007.

<sup>40</sup> Ville de Bâle : SG 730.310 - Ordonnance sur la création de places de stationnement pour voitures particulières (Parkplatzverordnung, PPV), [https://www.gesetzessammlung.bs.ch/app/de/texts\\_of\\_law/730.310](https://www.gesetzessammlung.bs.ch/app/de/texts_of_law/730.310)

<sup>41</sup> Ordonnance sur les places de stationnement (PPV) de la Ville de Zurich avec modifications jusqu'au 16 décembre 2015, [https://www.stadt-zuerich.ch/portal/de/index/politik\\_u\\_recht/amtliche\\_sammlung/inhaltsverzeichnis/7/741/500/500-verordnung-ueber-private-fahrzeugabstellplaetze--parkplatzve.html](https://www.stadt-zuerich.ch/portal/de/index/politik_u_recht/amtliche_sammlung/inhaltsverzeichnis/7/741/500/500-verordnung-ueber-private-fahrzeugabstellplaetze--parkplatzve.html)

## Standard pour la formulation de la réglementation

### Art. n° Utilisations à trafic automobile réduit ou sans voiture

<sup>1</sup> L'offre de places de stationnement pour les projets de construction visant explicitement une utilisation à trafic automobile réduit ou sans voiture peut être réduite – à l'exception d'une offre appropriée pour les visiteurs et de places adaptées aux personnes en fauteuil roulant – jusqu'à la suppression complète.

<sup>2</sup> Les conditions d'autorisation pour des utilisations à trafic réduit ou sans voiture sont :

- a) Un plan de mobilité visant une réduction durable du trafic individuel motorisé ;
- b) Un contrôle périodique de l'efficacité de la mise en œuvre du plan de mobilité, avec un rapport adressé à l'autorité compétente en matière d'autorisation ;
- c) La garantie juridique du plan de mobilité au moyen de contrats appropriés et d'inscriptions au registre foncier.

<sup>3</sup> Si le Conseil communal constate des écarts répétés par rapport aux prescriptions et objectifs du plan de mobilité, la différence entre les places de stationnement déjà réalisées et le nombre minimal de places obligatoires minimale doit être réalisée, ou une redevance compensatoire correspondante doit être versée.

### Art. n° Gestion de la mobilité en entreprise

<sup>1</sup> En cas d'implantation de nouvelles installations à forte fréquentation – comprenant au moins 30 place de stationnement accessibles au public pour voitures particulières (places clients) ou au moins 50 postes de travail<sup>42</sup> – un plan de mobilité doit être soumis avec la demande de permis de construire.

<sup>2</sup> Le plan de mobilité démontre comment la part du trafic individuel motorisé (employés / visiteurs / clients) peut être maintenue à un niveau bas et comment l'offre de places de stationnement pour les voitures particulières peut être réduite autant que possible vers les valeurs minimales fixées. Il contient les mesures nécessaires à l'atteinte des objectifs, telles qu'une gestion monétaire du stationnement, et fournit des indications concernant le contrôle d'efficacité.

### Art. n° Obligation d'élaborer un plan de mobilité

<sup>1</sup> Le Conseil communal peut exiger l'élaboration d'un plan de mobilité pour des sites situés dans des zones de développement ou pour des projets individuels, lorsque au moins 50 stationnements ou 50 logements sont prévus, ou lorsqu'ils sont situés dans des zones sensibles en matière de trafic.

---

<sup>42</sup> Il existe une marge d'appréciation dans la fixation des valeurs de référence utilisées.



## Exemples

### **Règlement des constructions et des zones de la commune de Windisch du 23.10.2019**

(Approuvé par le Conseil d'État<sup>43</sup>)

#### **§ 56 Stationnement**

<sup>1-5</sup> (...)

<sup>6</sup> Lors de l'implantation de nouvelles entreprises comptant plus de 50 collaborateurs, le Conseil communal peut exiger l'élaboration d'un plan de mobilité. Ce plan doit démontrer par quelles mesures le nombre de places de stationnement nécessaires peut être rapproché de la valeur minimale fixée par la norme VSS susmentionnée.

<sup>7-10</sup> (...)

#### **§ 58 Utilisations à trafic automobile réduit et sans voitures**

<sup>1</sup> Dans les zones B et C, une réduction du besoin minimal pour les habitants et les employés est possible conformément au § 56, al. 5 BNO.

<sup>2</sup> Les conditions d'autorisation pour les utilisations à trafic automobile réduit ou sans voitures sont les suivantes :

- Un plan de mobilité visant à réduire durablement le trafic individuel motorisé ;
- Un contrôle périodique de la mise en œuvre du plan de mobilité à l'attention de l'autorité compétente en matière d'autorisation ;
- La garantie juridique du plan de mobilité au moyen de contrats appropriés et d'inscriptions au registre foncier.

<sup>3</sup> Si le plan de mobilité n'est pas respecté lors de l'exploitation de l'utilisation, le Conseil communal ordonne soit l'obligation de créer des places de stationnements supplémentaires conformément au § 56, al. 5 BNO, soit le versement d'une redevance compensatoire.

<sup>43</sup> Par l'ACE n° 2020-000475 du 6 mai 2020

## **Projet de révision du règlement des constructions et des zones de la ville de Laufenburg**

(Mise à l'enquête publique, état au 7 fév. 2024)

### **§ 51 Plan de mobilité**

<sup>1</sup> Pour les projets de construction comprenant plus de 30 places de stationnement pour voitures particulières, les constructions d'ensembles ainsi que pour les plans d'affectation spéciaux, l'autorité compétente en matière de construction peut exiger l'élaboration et la définition d'un plan de mobilité. Celui-ci précise la disposition, l'attribution et la gestion des installations de stationnement, l'équipement des places ainsi que les mesures organisationnelles et financières d'accompagnement.

<sup>2</sup> Le Conseil communal peut également exiger un plan de mobilité pour un périmètre continu dès lors que plus de 50 postes de travail y sont créés ou qu'un ensemble résidentiel de plus de 9 logements y est réalisé.

<sup>3</sup> Le plan de mobilité montre comment la mobilité des habitants, des employés, des visiteurs ainsi que la clientèle est encouragée par les transports publics, le trafic cyclable et piétonnier ainsi que l'utilisation efficace de la voiture, et comprend notamment :

- a) La définition d'objectifs (par exemple utilisation maximale des transports publics et de la mobilité douce) ;
- b) La réglementation du nombre maximal de places de stationnement autorisé pour le TIM et des exigences minimales relatives aux places de stationnement pour les vélos ;
- c) L'utilisation et les offres d'autopartage ;
- d) Des systèmes d'incitation visant à promouvoir l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce ainsi que de l'autopartage (tels qu'une gestion des stationnements ayant un effet régulateur sur le trafic, un bonus mobilité, des indemnités, des contributions, Mobility Flex) ;
- e) Les mesures d'information à mettre en place (par exemple informations sur les horaires, accessibilité, covoiturage) ;
- f) Le monitoring destiné au contrôle d'efficacité.

<sup>4</sup> Le plan de mobilité fait l'objet d'un examen dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire.

### **§ 52 Utilisations à trafic automobile réduit**

<sup>1</sup> Les projets de construction visant explicitement des « utilisations à trafic automobile réduit » sont admis.

<sup>2</sup> Les conditions d'autorisation pour de telles utilisations sont :

- a) Un plan de mobilité visant une réduction durable du trafic individuel motorisé ;
- b) Un contrôle périodique de la mise en œuvre du plan de mobilité, présenté à l'autorité compétente en matière d'autorisation ;
- c) La garantie juridique du plan de mobilité au moyen de contrats appropriés et d'inscriptions au registre foncier.

<sup>3</sup> Si le Conseil communal constate des écarts répétés par rapport aux prescriptions et objectifs du plan de mobilité, la différence entre les places de stationnement déjà réalisées et le nombre minimal de places obligatoires doit être créée, ou la redevance compensatoire correspondante doit être versée.

## 4.4 Conseil et promotion

### Contenu

L'offre de services de conseil spécialisés fournie par le secteur public permet de créer une condition-cadre supplémentaire importante pour l'ancrage de la gestion de la mobilité dans les processus de développement des sites. Le conseil vise à renforcer les connaissances des propriétaires fonciers et des maîtres d'ouvrage en matière de gestion de la mobilité et contribue à ce que les mesures de gestion de la mobilité soient mises en place plus largement sur une base volontaire. Le conseil peut être sollicité à toutes les étapes du développement. Il peut être défini dans son étendue maximale et ainsi être limité dans ses coûts. Des recommandations de mise en œuvre et d'exécution, ainsi que des fiches techniques, peuvent également être mises à disposition pour les éléments importants de la gestion de la mobilité. La sensibilisation des propriétaires fonciers et des maîtres d'ouvrage – également au niveau communal – constitue une composante essentielle des prestations de conseil.

Les mesures de soutien peuvent également contribuer à la mise en œuvre de la gestion de la mobilité. Elles sont souvent mises en place lorsqu'un développement doit être particulièrement accéléré – par exemple, l'équipement des stationnements avec des dispositifs de recharge pour véhicules électriques – et/ou lorsque des législations supérieures ne permettent pas l'adoption de règlements contraignants pour les propriétaires.

### Traitement de la gestion de la mobilité

Les services de conseil proposés permettent d'informer les particuliers sur la gestion de la mobilité, de les sensibiliser à ce sujet, de les soutenir et de les accompagner dans la planification des mesures. Plus ces services peuvent être mis en place tôt, plus la coordination de la gestion de la mobilité avec d'autres conditions-cadres a des chances d'être efficace.

### Standard pour la formulation de la réglementation

La commune permet aux propriétaires fonciers et aux maîtres d'ouvrage de bénéficier de conseils compétents pour le développement de plans de mobilité ou la mise en œuvre de mesures de gestion de la mobilité.

## Exemples

### **clevermobil dans la région – pour une mobilité intelligente et durable**

clevermobil est une plateforme de mobilité commune aux régions Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee, Wil, St.Galler Rheintal, Zürichsee-Linth, Werdenberg-Liechtenstein et Toggenburg.

Les offres de clevermobil s'adressent aux entreprises, aux communes et aux sites. Des premiers conseils gratuits (conseils incitatifs) ainsi que des informations sur la gestion de la mobilité peuvent être obtenus via clevermobil.

[www.clemo.ch](http://www.clemo.ch)

### **Fiche technique desserte / mobilité Ville de Wil SG, 21 février 2023**

(Fiche technique en complément de la fiche de développement de site du 21 février 2023)

#### **2.1 Plan de desserte et de mobilité (développement de site)**

Le plan de mobilité doit expliquer comment le trafic généré par le développement du site ou par le projet de construction (trafic origine-destination) est coordonné avec les capacités existantes et futures du réseau routier supérieur, des places de stationnement, des transports publics ainsi que des infrastructures pour piétons et cyclistes, afin d'éviter l'apparition de goulets d'étranglement en termes de capacité (ou du moins d'éviter leur aggravation). Les mesures du plan de mobilité visent ainsi un comportement de déplacement (nombre de trajets, répartition modale, etc.) adapté à la situation.

Un plan de mobilité et de desserte doit contenir les éléments suivants :

- Analyse du site, y compris la répartition modale ;
- Définition des objectifs de mobilité, y compris la répartition modale ;
- Desserte pour les différents modes de transport, y compris justification d'un réseau finement maillé de cheminements piétons et cyclable à l'intérieur du périmètre de planification, et raccordement au réseau urbain ;
- Détermination des besoins totaux, localisation et équipement des places de stationnement (voitures, motos, vélos, cf. chap. 4) ;
- Définition de la qualité des places de stationnement (en particulier pour les vélos), conformément au manuel « Stationnement pour vélos » ;
- Mesures de mobilité, par exemple offre de covoiturage, stations de recharge, atelier de réparation de vélos, etc. ;
- Description du suivi et du contrôle d'efficacité des objectifs et des mesures de mobilité ;
- Desserte en collaboration les services suivants :
  - via la route communale : service communal du génie civil
  - via la route cantonale : service cantonal du génie civil

## 5 Possibilités générales de réglementation au niveau supracommunal

### 5.1 Planifications et programmes du secteur public

#### Planification directrice cantonale

Les conditions-cadres déterminantes sont fixées par le canton avec la planification directrice cantonale ou par la région au niveau régional<sup>44</sup>. La planification directrice peut prévoir directement des mesures de gestion de la mobilité – par exemple, pour les pôles de développement d'importance cantonale – ou les initier indirectement.

#### Exemple

**Canton de Zoug ; plan directeur cantonal – texte du plan directeur ; décisions ayant force de loi jusqu'au 4 juillet 2024**

##### **S 4.3 Gestion de la mobilité**

Les communes exigent une gestion globale de la mobilité dans le cadre des planifications successives pour les équipements générant un trafic important.

##### **S 5.2.3**

Dans les zones destinées à la densification, une augmentation de l'utilisation est autorisée. Avant de procéder à un changement d'affectation avec augmentation de l'indice d'utilisation pour des secteurs partiels importants ou pour l'ensemble du territoire, les communes réalisent une étude de variantes urbanistiques qualifiée. Cette procédure aborde au moins les points suivants :

- a) Urbanisme, type d'utilisation, répartition et dimensionnement ;
- b) Desserte (TIM, TP, TL, gestion de la mobilité, approvisionnement en énergie) ;
- c) Espace libre et intégration paysagère.

(...)

##### **M 1.1 Actions (principes de mobilité)**

1. Le canton et les communes mettent en œuvre les objectifs et les actions en matière de mobilité, en veillant à la coordination transfrontalière.
2. Le canton présente au Grand Conseil, sous en forme appropriée, un rapport d'ici 2027 et, au plus tard en 2035, un rapport et une proposition sur la mise en œuvre des objectifs et des actions ainsi que sur l'évolution de la répartition modale dans le canton de Zoug.

<sup>44</sup> Les plans directeurs régionaux sont un instrument spécifique à chaque canton. Dans le canton d'Argovie, il existe des plans sectoriels régionaux.

3. Le canton et les communes s'engagent en faveur de directives dans le domaine des transports qui encouragent l'innovation, l'amélioration de l'efficacité et les projets pilotes.
4. Le canton informe, en coopération avec les milieux économiques, les associations et les entreprises de transport, sur les différentes formes de mobilité.
5. Le canton élabore pour lui-même, en tant qu'employeur, d'ici 2026, une gestion de la mobilité exemplaire et la met en œuvre. Les communes examinent si, et dans quelle mesure, elles peuvent l'adopter pour elles-mêmes en tant qu'employeurs.

#### **M 2.1 Actions (mobilité économe en énergie et en surface)**

1 (...)

2. Le canton et les communes suivent activement le développement de la mobilité. Les formes de mobilité sont soutenues pour autant qu'elles respectent dans leur ensemble les principes suivants :

- a. Améliorer l'efficacité énergétique et l'utilisation des surfaces ;
- b. Augmenter les avantages pour les usagers de la mobilité ;
- c. Soutenir les objectifs d'urbanisation dans le plan directeur zougois.

3. Le canton et les communes planifient et mettent en œuvre des mesures afin que la mobilité dans le canton de Zoug atteigne l'objectif zéro émission nette de CO<sub>2</sub> d'ici 2050.

4. (...)

## Concept global des transports (CGT)

Les mesures de gestion de la mobilité devraient également être prévues comme domaine d'action dans un concept global des transports cantonal ou régional.

### Exemple

#### Concept global des transports de la commune de Glaris Nord

(Adopté par le conseil communal le 6 septembre 2023)<sup>45</sup>

##### 7.9.1 Gestion de la mobilité, conseil en mobilité et sensibilisation à la mobilité

Le comportement en matière de mobilité n'est pas seulement influencé par les structures, mais repose également fortement sur les habitudes et est, dans l'ensemble, peu rationnel. Les incitations, le conseil et les mesures de communication permettent de remettre en question les habitudes, de modifier les besoins et d'influencer les comportements.

Par gestion de la mobilité, on entend les activités et les mesures qui visent à rendre les transports efficaces ainsi que socialement et écologiquement responsables. Elles reposent sur l'information, le conseil, la communication, l'organisation et la coordination. Elles doivent répondre aux besoins de mobilité modernes, élargir les offres de mobilité tout en réduisant le volume de trafic. La gestion de la mobilité doit contribuer à atteindre les objectifs en matière de répartition modale (voir chapitre 6.3, Promotion du trafic piétonnier et cycliste ainsi que des TP).

La gestion de la mobilité et le conseil en mobilité doivent être définis en fonction des groupes cibles. Les entreprises, les écoles et les associations constituent des groupes cibles appropriés. Les habitudes changent lorsque les routines quotidiennes sont modifiées, par exemple lors d'un déménagement ou d'un changement d'emploi.

Pour les nouvelles affectations et les affectations supplémentaires, la génération de trafic doit être abordée activement dès le développement du projet. L'élaboration de plans de mobilité doit être encouragée ou exigée, en particulier pour les projets et réalisations de grande ampleur.

La commune met déjà en œuvre des mesures dans le domaine de la gestion de la mobilité et de la sensibilisation à la mobilité ; elle a, par exemple, déjà participé à plusieurs reprises à l'action « Cyclomania ».

<sup>45</sup> <https://www.glarus-nord.ch/online-schalter/bau-und-umwelt/raumplanung/gesamtverkehrskonzept-gvk.html/6390>

## Programme d'agglomération

Les mesures de gestion de la mobilité sont explicitement prévues comme champ d'action dans les programmes d'agglomération, même si elles ne peuvent pas, en tant que telles, bénéficier directement de contributions financières de la Confédération. Leur inscription dans le programme augmente cependant les chances d'obtenir des contributions financières pour les projets soumis.

### Exemple

#### **Extrait du programme d'agglomération de Lucerne, 4e génération du 14.06.2021**

##### **3.3.4 Gestion de la mobilité**

Les approches de la gestion de la mobilité reposent principalement sur les champs d'action suivants : information, communication, organisation et coordination. La gestion de la mobilité vise à mieux organiser les offres de mobilité disponibles et à les coordonner entre elles. Les usagers de la route sont motivés et soutenus afin de modifier leur comportement en matière de mobilité. Dans le canton de Lucerne, diverses approches et mesures ont déjà été mises en œuvre et développées à ce jour :

- Gestion de la mobilité des entreprises : Le canton de Lucerne propose une offre de conseil complète aux entreprises intéressées. Cette offre comprend des analyses de mobilité et l'élaboration de propositions d'amélioration durables. Cela doit permettre d'améliorer systématiquement la mobilité (augmentation de l'utilisation des transports publics et du vélo, services de coursier, etc. (...))
- « Plateforme de mobilité » : La plateforme de mobilité [www.luzernmobil.ch](http://www.luzernmobil.ch) a été mise en ligne en octobre 2011. Cette plateforme internet propose des informations sur les différents moyens de transport et les offres de mobilité (emplacements P+R, cartes et descriptions d'itinéraires, location de véhicules, etc.) ainsi que des informations actualisées liés aux transports pour la population et les entreprises. (...)
- Plans de mobilité : Pour les nouveaux lotissements, un plan de mobilité est exigé à partir d'une certaine taille.

Avec la stratégie de gestion de la mobilité adoptée le 26 novembre 2019, la gestion de la mobilité doit devenir, en collaboration avec différents partenaires – tels que les organismes de développement régional, les villes et les communes, les entreprises, les maîtres d'ouvrage et l'association de transport de Lucerne – un élément intégré au sein du canton de Lucerne. (...) Le canton s'efforce d'apporter de contribuer de manière significative, grâce à une gestion de mobilité intelligente et cohérente, au sein de l'administration et des autres équipements publics.



**Extraits du PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 4E GÉNÉRATION GRAND GENÈVE - Juin 2021<sup>46</sup>**

**CHAPITRE 8 STRATÉGIES**

**8.2 Stratégie sectorielle Urbanisation**

**U6 GARANTIR L'ACCUEIL D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DANS LES AIRES URBAINES, p.218**

Le Grand Genève préconise la transformation progressive de ces zones d'activités en centres économiques présentant des caractéristiques urbaines. Ainsi, la densification est l'occasion :

- De développer la desserte TP / MD et la connexion multimodale aux centres urbains ;
- De créer de véritables espaces publics d'échelle humaine pour mailler ces sites, développer les inter connexions internes entre entreprises et vers le reste du tissu urbain, améliorer la qualité de séjour et favoriser la mobilité piétonne souvent absente de ces espaces (stratégies U9 et M9) ;
- D'améliorer l'intégration paysagère des bâtis industriels (stratégie U8) ;
- De déployer des services et équipements mutualisés, notamment des services à la mobilité, à travers les plans de mobilité d'entreprises (PME), en cohérence avec la stratégie M11 ;
- De proposer de nouvelles modalités productives, plus respectueuses de l'environnement favorisant l'économie circulaire et la mobilisation des énergies renouvelables et locales. (...)

**8.3 Stratégie sectorielle Mobilité**

**M11 ACCOMPAGNER LA MUTATION DE LA MOBILITÉ, p. 250-251**

- Développer le covoiturage (...)
- Déployer l'autopartage (...)
- Étendre le réseau de vélopartage (...)
- Lever les obstacles au coworking et au télétravail (...)
- Mettre en place une centrale de mobilité (...)

<sup>46</sup> [https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/rapport-principal\\_hd.pdf](https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/rapport-principal_hd.pdf)

## 5.2 Lois et ordonnances

### Loi cantonale sur les constructions, ordonnance sur les constructions

La législation cantonale dans le domaine de l'aménagement du territoire et de la construction, ainsi que les ordonnances qui y sont liées, peuvent définir des conditions-cadres directes ou indirectes pour la mise en œuvre et l'ancrage de mesures de gestion de la mobilité. Les bases cantonales définissent des conditions-cadres essentielles dans lesquelles les communes doivent développer leurs planifications et leurs réglementations.

Au niveau cantonal, il est ainsi possible de définir prévoyant à leur tour l'ancrage de la gestion de la mobilité ou la mise en œuvre de mesures correspondantes.<sup>47</sup>

#### Exemple

##### Loi sur les constructions du canton d'Argovie

Le canton d'Argovie aborde, à l'article 54a de la loi cantonale sur les constructions l'élaboration d'un plan d'aménagement communal des transports (PACT). Les recommandations y afférentes<sup>48</sup> prévoient expressément l'intégration de mesures de gestion de la mobilité.

### Étude d'impact sur l'environnement (EIE)

Dans le cadre de la législation, notamment la législation sur l'environnement<sup>49</sup>, la Confédération fixe déjà des conditions-cadres. La législation environnementale définit des exigences dont le respect doit être garanti pour les projets prévus. L'obligation de réaliser une EIE est particulièrement pertinente pour les projets. Les mesures de gestion de la mobilité prévues dans le projet peuvent contribuer à prouver la compatibilité avec l'environnement.

### Justificatif de capacité

Pour les projets qui laissent prévoir un nombre de déplacements supérieur à un seul défini, l'établissement d'un justificatif de capacité peut être prévu. Des considérations similaires sont également prévues dans la procédure détaillée de détermination des besoins en places de stationnement selon la norme VSS 40 281. Les mesures de gestion de la mobilité prévues dans le projet peuvent contribuer à démontrer que les capacités sont suffisantes.

<sup>47</sup> Par exemples l'obligation d'établir un plan d'aménagement communal des transports (PACT) dans la loi sur les constructions du canton d'Argovie (§54a).

<sup>48</sup> Canton d'Argovie, plan d'aménagement communal des transports, recommandations, Aarau, 2017.

<sup>49</sup> Par exemple Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE).

### Exemple

#### **Ordonnance sur les constructions du canton d'Argovie**

##### **Recommandations concernant le justificatif de capacité (§ 46 BauV, maturité de la construction)**

Pour les projets de construction qui laissent prévoir un volume de déplacements motorisés supérieur à 1500 déplacements par jour (en moyenne sur les jours d'exploitation ; une arrivée et un départ comptent comme deux déplacements), le maître d'ouvrage doit apporter la preuve que les capacités du réseau routier sont suffisantes.

Comme base pour ce justificatif, servent des valeurs empiriques, des données de trafic relevées ou les données du modèle cantonal de trafic, mis à jour périodiquement et fondé sur les données d'urbanisation, l'offre de transport et les caractéristiques du comportement de mobilité.

Les mesures visant à limiter le volume de déplacements généré par le projet de construction doivent être réglementées de manière contraignante.

#### **Approbation de planifications et de projets communaux par le canton**

Les plans directeurs communaux et les plans d'affectation, mais aussi les grands projets de construction, doivent en règle générale être (pré)examinés et approuvés par les instances cantonales. Dans le cadre de cette procédure d'approbation, le canton peut veiller à ce que le potentiel des mesures de gestion de la mobilité soit également pris en compte de manière appropriée. Si tel n'est pas le cas, des mesures correspondantes peuvent, le cas échéant, être exigées ou proposées dans le cadre du processus d'approbation. En complément, des offres de conseil communales ou des mesures de sensibilisation (cf. chapitre 4.4) peuvent également être mises en œuvre.

## 5.3 Conseil et promotion

Outre les offres communales, des prestations de conseil ainsi que des mesures de sensibilisation et de promotion peuvent également être développées et appliquées au niveau des agglomérations, des cantons et de la Confédération.

### Exemples

#### **Offre de conseil « Impuls Mobilität » du canton de Zurich**

L'offre de conseil « Impuls Mobilität » accompagne les communes, les unités administratives cantonales, les entreprises, les maîtres d'ouvrage, les investisseurs ainsi que les organisateurs d'événements dans le développement et la mise en œuvre de solutions de mobilité durables – de manière pragmatique, pratique et professionnelle. Les conseils sur la procédure à suivre, les ateliers du même que les exemples et les fiches de mesures, montrent comment se lancer directement.

[www.zh.ch/de/mobilitaet/mobilitaetsberatung.html](http://www.zh.ch/de/mobilitaet/mobilitaetsberatung.html)

#### **Canton du Tessin ; programme cantonale de mobilité d'entreprise**

Guide pour l'élaboration de plans de mobilité et l'incitation aux mesures, septembre 2022<sup>50</sup>

Le programme cantonal de mobilité d'entreprises se compose d'un guide pour l'élaboration de plans de mobilité en entreprises, dans lequel figurent également des mesures, ainsi que d'un système d'incitation destiné aux entreprises, comprenant des contributions tant pour l'élaboration de plans de mobilité que pour la mise en œuvre de mesures.

Au total, le canton a mis à disposition un crédit de 2 millions de francs pour une période de quatre ans. Parallèlement, il organise des ateliers sur le thème de la mobilité en entreprise.

[www.ti.ch/mobilita-aziendale](http://www.ti.ch/mobilita-aziendale)

<sup>50</sup> [https://www4.ti.ch/fileadmin/DT/temi/mobilita\\_aziendale/documenti/Programma\\_cantonale\\_mobilita\\_aziendale-Li-nee\\_guida\\_allestimento\\_Piani\\_mobilita\\_aziendale\\_2022.pdf](https://www4.ti.ch/fileadmin/DT/temi/mobilita_aziendale/documenti/Programma_cantonale_mobilita_aziendale-Li-nee_guida_allestimento_Piani_mobilita_aziendale_2022.pdf)

## 5.4 Normes, programmes de tiers

Outre les acteurs du secteur public, des tiers peuvent également créer des conditions- cadres en faveur de la gestion de la mobilité, par exemple :

### **Normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS)**

La VSS publie des normes qui exercent une influence déterminante sur la création et l'exploitation des infrastructures de transport. Une importance particulière revient ici aux normes relatives au stationnement, en premier lieu la norme VSS 40 281 « Stationnement – Offre de places de stationnement pour voitures de tourisme ». Comme les prescriptions cantonales et communales renvoient fréquemment à cette norme, le potentiel qu'elle offre pour des nombres réduits de places de stationnement ainsi que pour des mesures de gestion de la mobilité peut souvent être exploité directement. Grâce aux mesures de gestion de la mobilité, il est par exemple possible d'orienter les marges de manœuvre prévues par la norme vers un nombre minimal de places de stationnement. Il est notamment possible de s'appuyer sur les paragraphes 9.4 et 10.4 de la norme.

La norme actuelle relative à la création d'installations de stationnement pour vélos, à savoir la VSS 40 065 « Stationnement – Détermination des besoins et choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour vélos », revêt également une importance particulière.

### **Norme SIA 390/1 « La voie du climat – Bilan des gaz à effet de serre sur le cycle de vie des bâtiments »**

La norme 390/1 « La voie du climat – Bilan des gaz à effet de serre sur le cycle de vie des bâtiments », publiée par la Société suisse des ingénieurs et des architectes (SIA), définit des valeurs cibles actuelles et réalisables pour les émissions de gaz à effet des bâtiments ainsi que pour la mobilité quotidienne induite par leur utilisation<sup>51</sup>. L'aide au calcul correspondante met en évidence, pour les bâtiments d'habitation, les bureaux, les écoles (tous niveaux), les magasins spécialisés, les commerces alimentaires et les restaurants, l'influence de divers facteurs liés à la mobilité sur la consommation d'énergie primaire et sur les émissions de gaz à effet de serre, tels que la disponibilité des places de stationnement, la qualité de la desserte par les transports publics, la détention d'un abonnement de transports public, ainsi que la distance jusqu'au commerce de détail le plus proche.

### **Standard de Construction Durable Suisse (SNBS)**

Le Standard de Construction durable Suisse (SNBS) est un standard de construction qui intègre de manière équilibrée les trois dimensions du développement durable : société, économie et environnement. Un système de notation permet d'évaluer les critères dans ces trois domaines. Le thème de la mobilité est intégré dans le domaine de l'environnement et est évalué à l'aide de plusieurs critères. Ainsi, d'une part, les émissions de gaz à effet de serre liées au transport sont prises en compte et, d'autre

---

<sup>51</sup> Les détails méthodologiques concernant la mobilité sont réglés dans la fiche technique SIA 2039 « Mobilité - Besoins énergétiques en fonction de l'emplacement du bâtiment. »

part, les mesures de mobilité mises en place sont évaluées. Il s'agit, par exemple, de l'offre de places de stationnement, de l'infrastructure pour le trafic cycliste et piétonnier ainsi que la prise en compte de l'électromobilité.<sup>52</sup>

Le SNBS permet de certifier des bâtiments (SNBS-bâtiment), des sites (SNBS-quartier) ainsi que des constructions d'infrastructures (SNBS-infrastructure).

### **Minergie**

Minergie est le standard suisse pour les bâtiments et les sites en matière de confort, d'efficacité énergétique et de protection du climat. Dans le standard « Minergie-Quartier », la mobilité fait partie des cinq thèmes abordés. Le label fonctionne avec des exigences obligatoires et des exigences optionnelles, les premières devant être impérativement mises en œuvre. Dans le domaine de la mobilité, les exigences obligatoires comprennent une infrastructure de très bonne qualité pour le trafic cycliste et piétonnier, la mobilité électrique ainsi qu'une offre de partage de véhicules. Cinq exigences optionnelles concernent la réduction du nombre de places de stationnements, la mise en place de mesures visant à diminuer le trafic, ainsi que divers services et prestations offerts sur le site.

---

<sup>52</sup> <https://www.snbs-hochbau.ch/ueber-snbs/ueberblick/>

## Glossaire

**Affectations** : Objectifs spécifiques pour lesquels un bâtiment est utilisé. Par exemple logement, bureau, vente, restauration.

**Étude d'impact environnementale** : La loi sur la protection de l'environnement exige que les grands projets de construction soient examinés quant à leur impact sur l'environnement. L'étude d'impact environnementale (EIE) vise à déterminer et à évaluer les effets prévisibles des installations polluantes avant leur construction ou avant toute modification substantielle. L'EIE n'est pas une procédure en soi, mais elle est intégrée à la procédure d'autorisation (par ex. procédure d'approbation des plans ou de permis de construire).

**Gestion de la mobilité en rapport avec le site** : La gestion de la mobilité en rapport avec le site s'intéresse aux besoins de mobilité des différents groupes d'utilisateurs d'un site et aux processus de circulation qu'ils déclenchent. Des mesures sont mises à la disposition des groupes d'utilisateurs afin que les besoins de mobilité soient satisfaits autant que possible par les transports publics, le vélo ou la marche. La mise en place et l'exploitation des mesures sont assurées par le maître d'ouvrage ou les propriétaires fonciers.

**Installation à forte fréquentation ou à fort trafic** : Sont considérées comme installations à forte fréquentation ou à fort trafic les constructions et installations dans le domaine de la consommation et des loisirs qui présentent une surface de vente de plus de 5'000 m<sup>2</sup> (plus de 2'500 m<sup>2</sup> dans le canton de St-Gall) et/ou plus de 300 stationnements et/ou qui génèrent plus de 1'500 trajets (somme des trajets d'entrée et de sortie) par jour pendant au moins 100 jours par an. D'une manière générale, sont également considérées comme installations à forte fréquentation ou à fort trafic toutes les constructions et installations soumises à une étude d'impact environnementale.

**Mandat d'étude** : Mandat de service rémunéré visant à élaborer des propositions de solutions pour des tâches complexes.

**Mobilité douce (MD)** : Déplacement à pied et sur roues ou roulettes propulsée par la force musculaire humaine, donc en premier lieu le trafic piétonnier et cycliste.

**Ordonnance** : Les ordonnances sont des actes législatifs de rang inférieur qui ne sont pas soumis au référendum. Elles nécessitent une base légale.

**Permis de construire** : Toute personne souhaitant construire doit obtenir un permis de construire. La plupart du temps, c'est la commune qui est compétente. Elle vérifie si un projet de construction est conforme aux règlements de la zone concernée et si les prescriptions environnementales (par ex. en matière de bruit ou de protection de l'air) sont respectées. Les permis de construire doivent être publiés afin que les personnes concernées (propriétaires voisins, organisations de protection) puissent s'y opposer.

**Plan d'affectation spécial** : Les plans d'affectation spéciaux concrétisent l'utilisation et fixent des principes d'aménagement pour certaines zones dans lesquelles la réglementation de base en matière de construction et d'utilisation ne suffit pas. Dans les zones d'habitation, les plans d'affectation spéciaux ont souvent pour but d'assurer la qualité urbanistique et architectonique. Souvent, les plans d'affectation spéciaux sont également utilisés pour réglementer la construction et l'exploitation de grandes

constructions ou installations ayant un impact sur le territoire, par ex. pour les grandes installations très fréquentées.

**Plan d'aménagement communal des transports** : La loi sur la construction révisée du canton d'Argovie met à la disposition des communes, au §54a, l'instrument du plan d'aménagement communal transports. Le plan permet de coordonner l'évolution attendue du trafic et les plans de zones communaux.

**Planification directrice** : La planification directrice permet de définir de manière obligatoire pour les autorités les activités nécessaires à la réalisation de l'organisation spatiale visée et le cadre de leur coordination contraignante mutuelle.

**Plan directeur de développement (PDD)** : Le plan directeur de développement (PDD) décrit le développement spatial souhaité d'une région de manière obligatoire pour les autorités. Il a le statut d'un plan directeur partiel communal. Il concrétise les instruments de planification existants et coordonne les besoins et les interactions complexes.

**Plan de mobilité** : Le plan de mobilité est l'instrument de planification pour la mise en place et l'exploitation d'une gestion de la mobilité sur un site. Le plan décrit la situation de départ, les objectifs, les mesures et le contrôle d'efficacité.

**Plans de zones** : Élaboration du règlement d'aménagement du territoire d'un territoire déterminé et cohérent sur le plan fonctionnel. Il permet de définir au niveau des parcelles et de manière contraignante pour les propriétaires fonciers l'utilisation autorisée du sol en termes de finalité, de lieu et de mesure. Les plans d'affectation comprennent les plans d'affectation spéciaux (par exemple plans d'alignement, plans de construction, plans d'aménagement et plans de quartier) et la partie de la loi sur la construction et du règlement de construction qui décrit le but et la mesure de l'affectation dans les différentes zones.

**Programme d'agglomération** : Instrument de planification qui permet la coordination de thèmes transversaux au sein d'une agglomération. Il s'appuie sur la coopération horizontale (entre partenaires au sein de l'agglomération) et verticale (Confédération, canton, agglomération). Il vise ainsi à garantir la coordination des projets et leur mise en œuvre dans les agglomérations.

**Règlement de construction et d'utilisation (rcu)** : Le règlement de construction et d'utilisation (rcu) comprend le droit communal en matière d'aménagement du territoire, d'environnement et de construction. Ses règlements s'appliquent à toutes les constructions et installations, à leur affectation ainsi qu'à la protection du sol. Le BNO s'applique à l'ensemble du territoire communal et a force obligatoire pour les propriétaires fonciers.

**Répartition modale** : Répartition (en règle en pourcentage) des étapes, des trajets, des temps de déplacement, des distances parcourues entre les différents moyens de transport ou les groupes de moyens de transport réunis (comme la MD, le TIM, les TP).

**Secteur** : Surface de terrain constructible

**Site** : Périmètre spatial clairement défini, développé par une entreprise individuelle ou une société organisée de manière unitaire.



**Trafic individuel motorisé (TIM)** : Dans le transport de personnes, terme générique désignant les voitures particulières, les motocycles, les motocycles légers et les cycloMOTEURS.

**Transports publics (TP)** : Terme générique désignant le transport collectif par train, tram, bus, car postal, etc. (métro, bateau, funiculaire...).

**Volume de trafic en rapport avec le site** : Désigne, par rapport au trafic de personnes, la quantité de transport (exprimée par ex. en nombre de trajets) sur une période donnée, générée par les différents groupes d'utilisateurs d'un site.