



EnergieSchweiz
für Gemeinden

Mobilität

Réglementation de la gestion de la mobilité

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

mars 2025

MIPA – Documentation

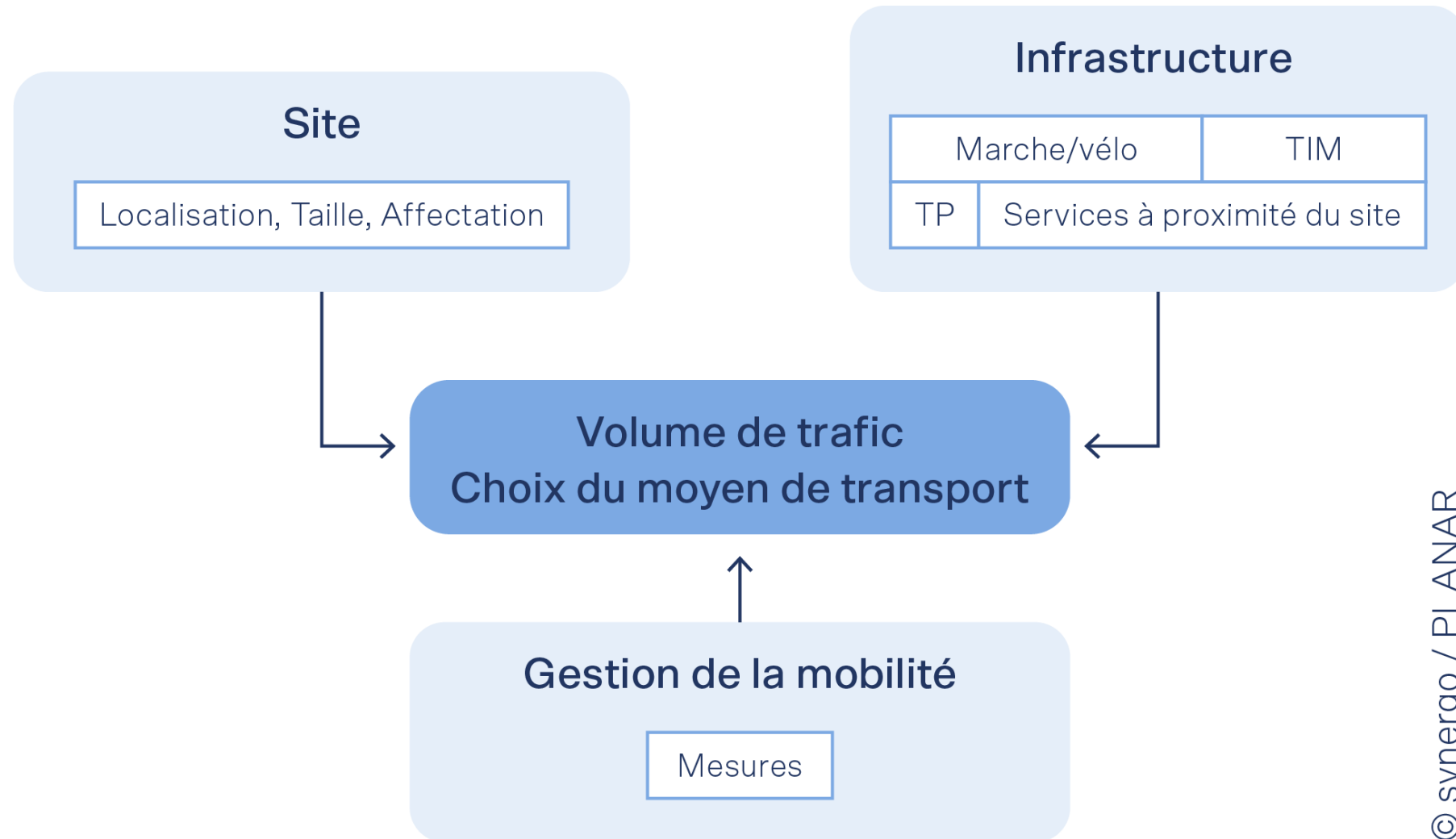
- Manuel en trois parties
 - Réglementation de la gestion de la mobilité
 - Plans de mobilité pour les sites
 - Exemples de sites avec gestion de la mobilité
- Deux présentations
 - concernant la réglementation de la gestion de la mobilité
 - concernant les plans de mobilité pour les sites
- Deux listes de contrôle
 - pour les autorités (commune et canton)
 - pour les privés (propriétaires fonciers / maîtres d'ouvrage)

Contenu

1. Le rôle de la mobilité sur les sites
2. Avantages de la gestion de la mobilité sur un site
3. Possibilités d'influence et instruments – Aperçu
4. Possibilités de réglementation spécifiques au site
5. Possibilités générales de réglementation au niveau communal
6. Possibilités générales de réglementation au niveau supracommunal

Le rôle de la mobilité sur les sites

Facteurs influençant la mobilité sur un site



© synergo / PLANAR

Avantages de la gestion de la mobilité sur un site

Pour les autorités (commune / canton)

- 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.

Pour les 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.

Pour les utilisateurs du site (principalement les habitants et les employés)

- Grâce aux mesures mises en place sur le site, les utilisateurs bénéficient d'une qualité de séjour accrue ainsi que d'une offre facilitant leur 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 par 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.

Possibilités d'influence et instruments – Aperçu

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.
- 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 ainsi que de mesures d'encouragement.
- La réussite des processus de développement de sites nécessite une collaboration partenariale entre les autorités publiques et les acteurs privés.

Aperçu

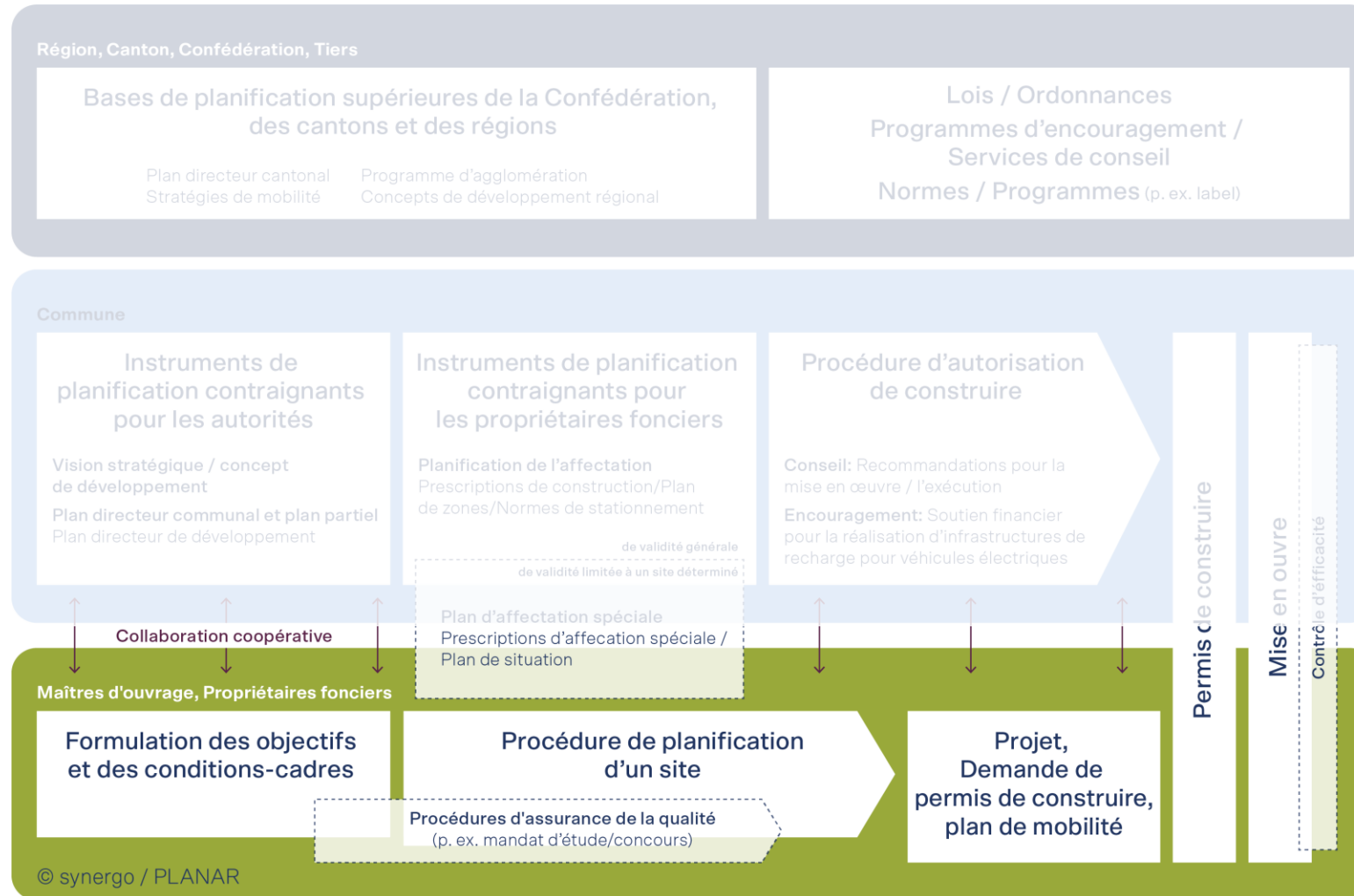


Possibilités de réglementation spécifiques au site

Possibilités de réglementation spécifiques au site

- 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.
- Grâce à des instruments de planification adaptés au processus de développement d'un site spécifique, il est possible d'assurer une intégration progressive de la gestion de la mobilité :
 - Procédures d'assurance de la qualité (mandat d'étude / concours): → Aborder la thématique de la gestion de la mobilité et explorer les marges de manœuvre.
 - Planification d'affectation spéciale (p. ex plan de quartier, plan d'aménagement) :
→ Définir la nécessité de la gestion de la mobilité et les éléments à traiter.
 - Projet, demande de permis de construire : → Élaborer un plan de mobilité.
- La commune peut également se positionner comme initiatrice de processus de planification et de développement.

Aperçu



Procédures d'assurance de la qualité

Introduction

Standard pour la formulation de la réglementation

Exemples

Procédures d'assurance de la qualité (mandats d'étude et concours)

- Objectifs

- Le rôle de la gestion de la mobilité dans les procédures d'assurance de la qualité est défini comme base de travail.
- Les marges de manœuvre existantes de la gestion de la mobilité sont identifiées.

- Traitement recommandé

- Grâce à une formulation claire des missions et à des exigences concrètes et facilement compréhensibles à l'égard des participants, des conditions-cadres sont créées, en particulier pour les infrastructures d'accès et les installations de stationnement, afin de permettre et de favoriser la gestion de la mobilité.
- Grâce à une prise en compte précoce des aspects liés à l'exploitation, les possibilités d'influence de la gestion de la mobilité sur les objectifs du projet et sur les infrastructures sont reconnues et intégrées en temps utile.

Standard pour la formulation de la réglementation : 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 SIA 2060 « Infrastructure pour véhicules électriques dans les bâtiments ».

Standard pour la formulation de la réglementation : 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

Standard pour la formulation de la réglementation : 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.

Standard pour la formulation de la réglementation :

Places de stationnement pour vélos – 1/2

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 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.

Standard pour la formulation de la réglementation : Places de stationnement pour vélos – 2/2

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 cyclomoteurs doivent être fournies 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)

Nombre de places de stationnement pour véhicules à moteur

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 :

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 :

Affectations	Nombre de places	Emplacement
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

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 :

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 – 1/2

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 :

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.

Places de stationnement pour vélos – 2/2

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).

Affectations	Nombre de places	Emplacement
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)

Nombre de places de stationnement pour vélos

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 :

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^{NEU} 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).

Dispositions des places de stationnement pour vélos

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 :

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^{NEU}). 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^{NEU}).

Nombre de places de stationnement pour véhicules à moteur

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 :

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) :

Type d'utilisation	Nombre de places
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

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 :

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^{NEU}). 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

Planification d'affectation spéciale

Introduction

Standard pour la formulation de la réglementation

Exemples

Planification d'affectation spéciale – 1/2

– Objectifs

- L'élaboration d'un plan de mobilité incluant des mesures de gestion de la mobilité est garantie de manière contraignante pour les propriétaires fonciers.
- Les contenus à traiter dans le plan de mobilité sont définis dans les prescriptions d'affectation spéciales.

– Traitement recommandé

- L'élaboration d'un plan de mobilité doit être *rendue obligatoire* lorsque les conditions suivantes sont remplies :
 - Nouvelles installations générant un important flux de visiteurs (dès 30 places de stationnement pour visiteurs, ou dès 50 postes de travail).
 - Le site se situe dans un secteur sensible du point de vue du trafic, avec un réseau routier déjà fortement sollicité.
 - Le site induit un trafic supplémentaire important (> 1'500 déplacements en voiture/jour).

Planification d'affectation spéciale – 2/2

- Traitement recommandé
 - L'élaboration d'un plan de mobilité doit *au minimum être examinée* lorsque les conditions suivantes sont remplies :
 - Pour les sites désignés comme pôles de développement.
 - Pour tout projet prévoyant des installations de stationnement d'au moins 50 places ou au moins 50 logements.

Standard pour la formulation de la réglementation :

§ XY : Plan de mobilité – 1/2

¹ 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

Standard pour la formulation de la réglementation :

§ XY : Plan de mobilité – 2/2

- 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.

Exemple

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 – 1/3

¹ 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.

² 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.

³ 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. .

Art. 29 Plan de mobilité – 2/3

⁴ 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 transport 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

Art. 29 Plan de mobilité – 3/3

⁵ 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.

Projet de construction, demande de permis de construire

Projet de construction, demande de permis de construire

- Objectifs

- Le plan de mobilité, avec les mesures à mettre en œuvre et les modalités de contrôle de l'efficacité (indicateurs, contenus et périodicité des rapports aux instances d'autorisation), est fixé de manière contraignante pour les propriétaires fonciers en tant qu'élément de l'autorisation de construire.
- Les mesures correctives en cas de non-respect des objectifs sont définies comme condition dans l'autorisation de construire (si elles ne figurent déjà dans le plan de mobilité ou dans les prescriptions d'affectations spéciales).

- Traitement recommandé

- toujours

Possibilités générales de réglementation au niveau communal

Aperçu



Instruments de planification contraignantes pour les autorités

- Schémas directeurs et concepts de développement
 - Les mesures de gestion de la mobilité sont abordées.
 - Les possibilités offertes par les plans de mobilité sont présentées.
- Planifications directrices communales
 - Dans un plan directeur de développement, il est montré comment est assurée la coordination entre urbanisation et mobilité. L'importance de la gestion de la mobilité y est également mise en évidence.

Plan directeur communal

Standard pour la formulation de la réglementation

Exemple

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.

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

¹ 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.

² 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.

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

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

Plans d'affectation

Introduction

Standards pour la formulation de la réglementation

Exemples

Plans d'affectation

- Prescriptions de construction / plan de zones
 - Les plans d'affectation sont des actes juridiques de la collectivité qui fixent l'utilisation du sol, par parcelle, de manière contraignante pour les propriétaires, conformément aux prescriptions de la planification directrice.
 - Dans le cadre de la planification d'affectation générale, l'attribution des zones peut prévoir que, pour certains secteurs, une planification d'affectation spéciale doit être réalisée.
- Prescriptions en matière de stationnement
 - Des exigences restrictives en matière de stationnement favorisent indirectement la mise en œuvre de mesures de la gestion de la mobilité.
 - Pour les acteurs souhaitant réaliser une offre de stationnement réduite, les possibilités correspondantes sont créées et les conditions-cadres sont définies.

Standard pour la formulation de la réglementation :

Art.-Nr. Utilisations à trafic automobile réduit ou sans voiture

¹ 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.

² 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.

³ 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.

Standard pour la formulation de la réglementation :

Art.-Nr. Gestion de la mobilité des entreprises

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

² 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.

Standard pour la formulation de la réglementation : Art.-Nr. Obligation d'élaborer un plan de mobilité

¹ 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.

Exemple

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 – 1/3

¹ 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.

² 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.

§ 51 Plan de mobilité – 2/3

³ 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 des objectifs (p. ex. utilisation maximale des transport 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 transport 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 mesure d'information à mettre en place (p. ex. informations sur les horaires du transport public) ;
- f) Le monitoring destiné au contrôle d'efficacité.

§ 51 Plan de mobilité – 3/3

⁴ 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

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

² Les conditions d'autorisations 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.

³ 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.

Conseil et promotion

Introduction

Standard pour la formulation de la réglementation

Exemples

Conseil et promotion

- Services de conseil

- Grâce à des services de conseil destinées aux maîtres d'ouvrages, ceux-ci sont encouragés à mettre en œuvre volontairement des mesures de la gestion de la mobilité.
- Les recommandations de mise en œuvre ou d'exécution présentent les possibilités offertes par la gestion de la mobilité et formulent les attentes des autorités d'autorisation.

- Promotion

- Des incitations financières (p. ex. soutien aux infrastructures de recharge) favorisent la mise en œuvre de mesures de la gestion de la mobilité.

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.

Exemple

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

Possibilités générales de réglementation au niveau supracommunal

Aperçu



Planifications et programmes du secteur public

Introduction

Exemple

Planifications et programmes du secteur public

- Plan directeur cantonal
 - Le plan directeur cantonal peut prévoir directement des mesures de gestion de la mobilité – par exemple pour les pôles de développement d'importance cantonale – ou les initier de manière indirecte.
- Concept global des transports
 - Les mesures de gestion de la mobilité devraient également être prévues comme domaine d'action dans un concept global des transports cantonal ou régional..
- Programme d'agglomération
 - L'intégration de mesures de gestion de la mobilité augmente les chances d'obtenir des contributions financières pour les projets déposés.

Exemple

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

3.3.4 Gestion de la mobilité – 1/2

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. (...))

3.3.4 Gestion de la mobilité – 2/2

- « Plateforme de mobilité » : La plateforme de mobilité 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.

Lois et ordonnances

Introduction

Exemple

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.
- Étude d'impact sur l'environnement
 - Les mesures de gestion de la mobilité prévues dans le projet peuvent contribuer à prouver la compatibilité avec l'environnement.
- Justificatif de capacité
 - Les mesures de gestion de la mobilité prévues dans le projet peuvent contribuer à démontrer la suffisance des capacités routières.

Exemple

Ordonnance sur les constructions du canton d'Argovie

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

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.

Conseil et promotion

Introduction

Exemple

Conseil et promotion

- 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.

Exemple

Canton du tessin ; programme cantonale de mobilité d'entreprise

Guide pour l'élaboration de plans de mobilité et l'incitation aux mesures, septembre 2022

Canton du Tessin ; programme cantonale de mobilité d'entreprise

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

Normes et programmes de tiers

Normes et programmes de tiers

- 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 ».
- 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.
 - Les détails méthodologiques concernant la mobilité sont réglés dans la fiche technique SIA 2039 « Mobilität – Energiebedarf in Abhängigkeit vom Gebäudestandort ».

Normes et programmes de tiers

- Standard de Construction Durable Suisse (SNBS)
 - Le Standard Construction Durable Suisse (SNBS) est un standard de construction qui évalue différents critères au moyen d'un système de notation. Dans le domaine de la mobilité, sont, d'une part, prise en compte les émissions de gaz à effet de serre liées au trafic, et, d'autre part, les mesures de mobilité mises en œuvre. Celles-ci concernent notamment l'offre en places de stationnement, les infrastructures destinées à la circulation cyclable et piétonne, ainsi que la prise en compte de l'électromobilité.
- 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.

MIPA – Soutenu par



Stadt Zürich
Tiefbauamt



MIPA – 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, Services 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, Tessin

MIPA – Coordination



en coopération avec

PLANAR

RAUMENTWICKLUNG