

# MIPA – GESTION DE LA MOBILITÉ DANS LE PROCESSUS DE PLANIFICATION DE NOUVEAUX SITES

## ORGANISATION EFFICACE DE LA MOBILITÉ: UN CHAMP D'ACTION POUR LES CANTONS

Les nouveaux bâtiments, la construction de grands ensembles et le développement des quartiers génèrent de nouveaux flux de trafic. Pour les cantons, qui gèrent des offres de transports individuels et publics aujourd'hui souvent saturées, ces flux représentent des défis de taille, principalement dans les domaines de l'aménagement du territoire, de la gestion des capacités et du financement de l'offre. Les mesures de gestion de la mobilité contribuent alors de manière prépondérante à relever ces défis.

Au travers de son programme SuisseEnergie pour les communes, l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) soutient le projet MIPA, qui porte

sur la gestion de la mobilité des personnes dans les processus de planification de nouveaux sites. Les instruments élaborés dans le cadre du projet MIPA permettent aux cantons et aux communes d'orienter de manière précoce les projets de développement de sites, dans une optique d'économie des ressources.

Dans ce contexte, il est primordial que la question de la gestion de la mobilité soit prise en compte et intégrée suffisamment tôt dans le processus de planification.



(Photo: Hochbauamt Zurich)

## OBJECTIFS ET INSTRUMENTS

Les autorités cantonales et communales ont un rôle important à jouer dans cette intégration précoce de la gestion de la mobilité. Les différents manuels et check-lists MIPA, élaborés de manière spécifique pour chaque groupe cible que sont les autorités et les particuliers, constituent une aide précieuse.

Les documents indiquent concrètement comment les autorités peuvent intégrer la gestion de la mobilité et l'obligation d'élaborer un concept de mobilité dans les instruments de planification. D'autre part, ils proposent aussi aux particuliers des mesures et des procédures détaillées permettant de simplifier l'élaboration d'un concept de mobilité.

Le groupe de travail MIPA, soutenu par l'OFEN, propose encore les aides complémentaires suivantes:

- présentations et travail de persuasion sur place
  - assistance dans l'utilisation des instruments
  - conseils approfondis sur des projets spécifiques et des offres conçues en fonction des besoins individuels
- ▶ Grâce au soutien de l'OFEN, les douze premiers conseils sont gratuits pour les autorités et les particuliers.



## RÔLE DES CANTONS DANS LE PROJET MIPA

Les activités suivantes permettent aux cantons de contribuer à relever les défis posés dans le domaine des transports et de favoriser la mise en place d'une politique et d'une planification durables en la matière:

- Les cantons intègrent les mesures de gestion de la mobilité dans leur législation et leurs instruments de planification (p. ex. plans directeurs, législation relative à la planification et à la construction) sous forme d'obligation explicite ou de marge de manœuvre exploitable de manière facultative par les planificateurs et les concepteurs de projets (p. ex. possibilité de réduire le nombre obligatoire de places de stationnement grâce à un concept de mobilité).

▶ **exemples 1a et/ou 1b**

- En accomplissant leur tâche officielle en matière d'examen et d'autorisation vis-à-vis des régions, des communes et des particuliers, les cantons s'assurent que les mesures de gestion de la mobilité sont intégrées et appliquées de manière appropriée dans les planifications (p. ex. plans d'affectation spéciaux) et les projets de ces derniers.

▶ **exemple 2**

- Les cantons soutiennent aussi bien les communes que les particuliers par des offres de conseil et la mise à disposition d'aides à l'exécution.

▶ **exemple 3**

- Lorsqu'ils développent des sites ou réalisent des constructions, les cantons intègrent précocement la gestion de la mobilité dans le processus de planification et définissent les mesures judiciaires dans un concept de mobilité.

### CONTACT

Julien Lovey, Citec Ingénieurs Conseils SA  
40, route des Gouttes-d'Or, 2000 Neuchâtel  
Tél. 032 854 20 79, julien.lovey@citec.ch

### INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES ET INSTRUMENTS:

- ▶ [www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch/fr/mobilitaetsmanagement](http://www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch/fr/mobilitaetsmanagement) (rubrique «Gestion de la mobilité dans la planification des sites et dans les quartiers d'habitation»)

## EXEMPLE 1A: PLAN DIRECTEUR DU CANTON DE ZOUG

*Règlementation de l'obligation de prendre en compte la gestion de la mobilité pour les procédures de changement d'affectation en amont impliquant une élévation de l'indice d'utilisation du sol.*

### **Canton de Zoug; plan directeur cantonal – texte du plan directeur; décisions exécutoires jusqu'au 2<sup>e</sup> juillet 2015**

#### S 5.2.3

Une augmentation de l'exploitation est autorisée dans les secteurs destinés à être densifiés. Les communes mènent à bien une étude de solutions d'urbanisme qualifiée avant un changement d'affectation de zone avec augmentation du coefficient d'utilisation pour certains secteurs plus importants ou pour tout le secteur. La procédure examine au moins les points suivants:

- a. urbanisme, type d'affectations, répartition des affectations et intensité de fréquentation des affectations
- b. desserte (TIM, TP, LD, gestion de la mobilité, approvisionnement en énergie)
- c. espace libre et implantation dans le paysage
- d. les communes garantissent les qualités de la procédure d'urbanisme de manière contraignante pour les propriétaires fonciers dans la procédure de plan de zones.

## EXEMPLE 1B: ORDONNANCE SUR LES CONSTRUCTIONS DU CANTON DE BERNE

Règlementation de la possibilité de réduire le nombre minimal prescrit de places de stationnement au moyen d'un concept de mobilité.

### Canton de Berne, ordonnance du 6 mars 1985 sur les constructions (état au 1<sup>er</sup> février 2016)

**Art. 54a \*** 6 Zones résidentielles totalement ou partiellement interdites à la circulation  
6.1 Concept de mobilité

<sup>1</sup> Il peut être dérogé à la limite inférieure de la fourchette prévue à l'article 51 pour les ensembles d'habitation comptant au moins dix logements destinés à des personnes ne possédant que très peu ou pas de véhicules à moteur.

<sup>2</sup> Un besoin réduit en places de stationnement doit être établi par le maître d'ouvrage dans un programme qui présente les offres de transports publics existantes et projetées ainsi qu'une assurance à long terme de l'utilisation minimale des places de stationnement et les modalités de contrôle de cette utilisation (concept de mobilité).

<sup>3</sup> Le nombre minimal de places de stationnement est défini d'après le concept de mobilité et la qualité de la desserte par les transports publics. Dans tous les cas, un nombre raisonnable de places de stationnement doit être mis à la disposition des visiteurs, des personnes handicapées, des services d'urgence, du transport de marchandises et autres.

### Canton de Berne, ordonnance du 6 mars 1985 sur les constructions (état au 1<sup>er</sup> février 2016)

**Art. 54b \*** 6.2.2 Application du concept de mobilité

<sup>1</sup> Lorsque les propriétaires fonciers ou leurs locataires ne se conforment pas aux prescriptions du concept de mobilité pendant plus de trois mois, l'autorité communale de police des constructions fixe aux propriétaires fonciers responsables un délai raisonnable pour rétablir l'état conforme au droit.

<sup>2</sup> Si l'état conforme au droit n'est pas rétabli à l'échéance du délai fixé, la commune peut prélever auprès des propriétaires fonciers responsables une taxe de remplacement pour chaque place de stationnement occupée, conformément à l'article 18, lettre c LC.

<sup>3</sup> Le retour au respect du concept de mobilité suite à la renonciation au véhicule ou au changement de locataire ou de propriétaire ne donne aucun droit au remboursement de la taxe de remplacement déjà acquittée.

## EXEMPLE 2: EUROPAALLEE, SECTEUR H, ZURICH

*Autorisation de réduire le nombre minimal obligatoire de places de stationnement grâce à un concept de mobilité examiné et approuvé par la Ville de Zurich.*

Situé à proximité immédiate de la gare principale de Zurich, le secteur H, d'une surface totale de 34 000 m<sup>2</sup> dont 6 000 m<sup>2</sup> de logements et 15 000 m<sup>2</sup> dédiés aux services, aux commerces, à des restaurants, à un cinéma et à un hôtel, s'accommode de 62 places de stationnement seulement.

Un concept de mobilité ingénieux combinant des bons de mobilité pour les habitants, des contributions aux transports publics pour les employés, l'autopartage ainsi que des règles relatives au plan d'aménagement constituent le cadre global. Un mobility manager veille au bon fonctionnement de l'ensemble.



*Europaallee, secteur H, Zurich (photo: CFF Immobilier)*

## EXEMPLE 3: OFFRE CANTONALE DE CONSEIL À L'INTENTION DES COMMUNES

*Offre de conseil sur les thèmes de la planification et de la construction destinée aux communes du canton.*

Les programmes de conseil aargaumobil du canton d'Argovie ([www.aargaumobil.ch](http://www.aargaumobil.ch)) et Impuls Mobilität du canton de Zurich ([www.impulsmobilitaet.ch](http://www.impulsmobilitaet.ch) ▶ rubrique Canton) proposent aux communes une offre de soutien bien utilisée, qui met l'accent sur la gestion de la mobilité.

- ▶ Voir également la fiche d'information «Gestion de la mobilité dans les entreprises»



*(photo: bernmobil)*