

# MOHA - Gestion de la mobilité dans les quartiers d'habitation

## Manuel pour optimiser la mobilité liée à l'habitat

Communauté de travail

Mobilité piétonne Suisse, ATE Association transports et environnement

Décembre 2014



## Impressum

### **MOHA – Gestion de la mobilité dans les quartiers d'habitation Manuel pour optimiser la mobilité liée à l'habitat**

#### **Editeur**

Mobilité piétonne Suisse, ATE Association transports et environnement  
Zurich et Berne, décembre 2014

#### **Direction de projet**

Thomas Schweizer, Mobilité piétonne Suisse  
Samuel Bernhard, ATE Association transports et environnement  
Daniel Baehler, ATE Association transports et environnement

#### **Groupe de pilotage**

Theres Kuster, Stadt Zürich, Tiefbauamt, Mobilität und Verkehr  
Eliane Leuzinger, Stadt Bern, Amt für Umweltschutz – Fachstelle Mobilitätsberatung  
Marc Münster, sanu future learning ag  
Viktoria Herzog, Koordinationsstelle Veloverkehr, Kanton Zürich  
Stefan Schmidhofer, Allg. Baugenossenschaft Zürich ABZ, Projektleiter Umgebung und Ökologie  
Monika Tschannen, SuisseÉnergie pour les communes  
Klaus Zweibrücken, HSR Hochschule für Technik Rapperswil

#### **Contact**

##### **Mobilité piétonne Suisse**

Thomas Schweizer, Klosbachstrasse 48, 8032 Zurich,  
[www.mobilitepietonne.ch](http://www.mobilitepietonne.ch) / Tél. 043 488 40 30

##### **ATE Association transports et environnement**

Samuel Bernhard, Quellenstrasse 27, 8005 Zurich,  
[www.ate.ch](http://www.ate.ch) / Tél. 044 430 19 31  
Secrétariat central: Aarberggasse 61, Case postale 8676, 3001 Berne

#### **Crédits photographiques**

Couverture: Quartier Industrie, Zurich (Baugenossenschaft eidg. Personal bep); page 4: Quartier Letten Zurich (bep); page 8: Rütihof, Zurich Höngg (MOHA, Samuel Bernhard); page 11: Quartier Im langen Loh, Bâle (Im langen Loh); page 14: Quartier Letten, Zurich (MOHA, Samuel Bernhard); page 16: Quartier Letten, Zurich (MOHA, Samuel Bernhard); page 18: Quartier Letten, Zurich (MOHA, Samuel Bernhard); page 21: Quartier Im langen Loh, Bâle (Monika Gutmann); page 24: Quartier Letten, Zurich (MOHA, Samuel Bernhard); page 64: Quartier Wyler, Berne (Daniel Baehler)

#### **Téléchargement de la documentation**

[www.mobilite-habitat.ch](http://www.mobilite-habitat.ch)

#### **Partenaires**

Offices fédéraux OFEN, ARE, OFL / HSR - Hochschule für Technik Rapperswil / Coopératives d'habitation Suisse / sanu future learning ag / Kanton Zürich – Amt für Verkehr / Villes de Bâle, Berne, Zurich, Horgen, Illnau-Effretikon



L'emploi du masculin pour désigner des personnes dans le présent manuel n'a d'autres fins que celle d'alléger le texte.

## Table des matières

1.	Avant-propos .....	5
2.	<b>Qu'est-ce que la gestion de la mobilité dans les quartiers d'habitation ?</b> .....	7
3.	Acteurs du processus MOHA .....	9
4.	<b>Déroulement d'un processus MOHA</b> .....	12
5.	<b>Conduite d'un processus MOHA</b> .....	15
5.1	Phase 1 : Communication des offres MOHA .....	15
5.2	<b>Phase 2 : Conduite d'un processus MOHA</b> .....	15
5.2.1	Mandat .....	15
5.2.2	Phase initiale .....	16
5.2.3	Récolte des données .....	17
5.2.4	<b>Analyse de l'état actuel</b> .....	17
5.2.5	Consultation des habitants .....	18
5.2.6	Rapport contenant des propositions de mesures .....	19
5.2.7	<b>Séance / atelier destinés au maître d'ouvrage et à la commune</b> .....	19
5.2.8	Rapport révisé contenant des propositions de mesures .....	20
5.2.9	<b>Processus de mise en œuvre</b> .....	20
5.2.10	Institutionnalisation de la gestion de la mobilité .....	20
6.	Glossaire .....	22



## 1. Avant-propos

La gestion de la mobilité permet d'influencer la demande de transports et **d'atteindre** ainsi une mobilité personnelle plus efficace, écologique et socialement responsable, et donc plus durable<sup>1</sup>. La gestion de la mobilité permet aux usagers de la route de modifier leur comportement en matière de transports **grâce à des mesures souples, telles que l'information, la communication, la motivation, la coordination et une offre de services appropriée**. Ainsi, des acteurs, tels que les sociétés, les entreprises **générales ou les écoles, assument la responsabilité de la circulation qu'ils provoquent**, et coopèrent avec les communes et les opérateurs de transport. La palette de mesures est **large et s'étend de l'utilisation des transports publics à l'encouragement de la marche et du vélo**.

Le projet MOHA – **Gestion de la mobilité dans les quartiers d'habitation offre des instruments que les maîtres d'ouvrage (gérances immobilières, propriétaires) peuvent mettre en place afin d'optimiser la mobilité liée à l'habitat**. Le projet permet **d'analyser les comportements en matière de mobilité des habitants, d'évaluer les améliorations potentielles et de mettre en place des mesures concrètes afin d'encourager une mobilité sans voiture**. Les habitants seront informés des **alternatives en matière de transports, que ce soit l'offre existante ou les nouvelles possibilités introduites dans le cadre de la gestion de la mobilité**. Ils seront également encouragés à les utiliser.

Le projet MOHA s'intègre à un ensemble de projets qui ont développé des instruments importants dans le domaine encore jeune de la gestion de la mobilité. **Il s'agit** des projets suivants, menés **sous l'égide de SuisseÉnergie pour les communes**, [www.mobilite-pour-les-communes.ch](http://www.mobilite-pour-les-communes.ch) :

- GME – Gestion de la mobilité dans les entreprises
- MIPA - Gestion de la mobilité dans les processus de planification de nouveaux sites (cf. encadré)

Des instruments supplémentaires ont été produits dans le cadre du projet suivant :

- Plateforme habitat à mobilité durable : [www.habitat-mobiledurable.ch](http://www.habitat-mobiledurable.ch)

**MOHA a de nombreux points communs avec MIPA. C'est pourquoi, les instruments MOHA font à plusieurs reprises directement référence à ce projet. MIPA s'applique lors de la phase de planification, alors que MOHA traite du potentiel d'optimisation de la mobilité liée à l'habitat des quartiers existants. Un processus MOHA ne doit pas impérativement être conduit dans son intégralité. Le maître d'ouvrage peut décider quel thème il souhaite activement étudier.**

MIPA - Gestion de la mobilité dans les processus de planification de nouveaux sites

Le projet MIPA traite de la gestion de la mobilité des personnes dans les processus de planification de nouveaux sites. La gestion de **la mobilité permet de réduire le volume de trafic et d'encourager l'utilisation des transports publics, ainsi que la marche et le vélo**. Il est important que la gestion de la mobilité soit pensée en lien avec les infrastructures de transport présentes sur le site et aux alentours, et soit réalisée lors de la mise en service. Tous les instruments MIPA peuvent être téléchargés sur le site [www.mobilite-pour-les-communes.ch](http://www.mobilite-pour-les-communes.ch) : **manuels pour l'intégration et la réglementation de la gestion de la mobilité, concepts de mobilité pour sites efficaces, ainsi que des exemples et des listes de contrôle (documents pour l'instant uniquement en allemand)**.

<sup>1</sup> Définition tirée de *Mobilitätsmanagement – Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis*, Mechthild Stiewe & Ulrike Reutter, 2012.

Les instruments MOHA comprennent les documents suivants :

### **Dépliant MOHA**

Le dépliant MOHA décrit brièvement les instruments et donne une vue d'ensemble de leur contenu.  
Groupes cibles : introduction pour les communes et les maîtres d'ouvrage, toutes personnes intéressées

### **Manuel MOHA**

Le manuel MOHA offre aux délégués à la mobilité, aux communes et aux maîtres d'ouvrage des aides, idées et approches quant à la manière d'influencer la mobilité liée à l'habitat dans les quartiers.

Groupes cibles : délégués à la mobilité, communes et maîtres d'ouvrage

### **Annexes**

Les annexes fournissent des détails supplémentaires (en allemand, questionnaire en français)

**Grille d'analyse MOHA**, évaluation de l'état actuel de la mobilité

Groupe cible : maîtres d'ouvrage

**Guide d'entretien MOHA**, entretien avec les gérances immobilières

Groupe cible : maîtres d'ouvrage

**Questionnaire MOHA**, consultation des habitants

Groupe cible : maîtres d'ouvrage (év. communes)

**Liste de mesures MOHA Quartier**

Groupe cible : maîtres d'ouvrage

**Liste de mesures MOHA Commune**

Groupe cible : communes

### **Exemples MOHA**

Les études de cas tirées du projet MOHA et de l'avant-projet « Réduire le trafic dans les quartiers » abordent des points essentiels et des exemples concrets.

Tableau récapitulatif et rapport partiel pour chaque cas.

Groupes cibles : communes et maîtres d'ouvrage

**Présentation MOHA**, présentation PowerPoint (en allemand)

Une présentation PowerPoint est disponible pour une entrée en matière rapide. Elle aborde les objectifs, le déroulement, les mesures centrales et les résultats du projet MOHA.

Groupes cibles : communes et maîtres d'ouvrage

## 2. Qu'est-ce que la gestion de la mobilité dans les quartiers d'habitation ?

MOHA s'intéresse, à la différence de MIPA, aux quartiers construits et habités. Les mesures peuvent également être mises en place dans les nouveaux quartiers. Dans le cadre de MIPA, les autorités identifient certains objectifs en termes de mobilité, comme par exemple le contingentement **de la mobilité individuelle motorisée lors de l'établissement d'un plan d'affectation spécial**, selon la taille **et l'aménagement d'un projet**. MOHA, au contraire, repose sur la participation volontaire des acteurs concernés. Les gérances immobilières et les propriétaires, en particulier, doivent être convaincus des avantages offerts par la gestion de la mobilité.

**L'objectif est d'éviter le trafic individuel motorisé, d'encourager les transports publics, la marche et le vélo, et de décharger le réseau routier.**

Mener un processus de gestion de la mobilité (évaluation, mise en œuvre et instauration de mesures visant un changement de comportement en matière de transports des habitants) encourage de nombreux développements positifs dans le quartier **d'habitation** :

### Avantages pour les maîtres d'ouvrage

- Développement de solutions et **d'offres en matière de mobilité liée à l'habitat**.
- Une offre de mobilité durable rend le quartier plus attractif et augmente donc sa valeur.
- **Le maître d'ouvrage renforce son image d'innovateur, soucieux de l'écologie (notamment de l'économie d'énergie) et soutenant l'économie de fonctionnalité.**
- **La satisfaction, la cohésion et l'identification des locataires avec le quartier** sont accrues. Le taux de rotation des locataires est ainsi abaissé.
- **Grâce à leurs connaissances des besoins en mobilité des habitants, les maîtres d'ouvrage** peuvent planifier leurs investissements liés aux infrastructures de transport (places de parc, stationnements pour vélos) de manière plus efficace et ciblée.
- **Le maître d'ouvrage apprend comment il est possible de limiter les places de parc**, et ainsi de diminuer les coûts de construction **d'un prochain projet**.

### Avantages pour les communes

- **Le potentiel d'économie d'énergie est mieux exploité et contribue à une politique énergétique innovante (Cité de l'énergie).**
- Une offre de mobilité durable décharge le réseau routier du trafic individuel motorisé, **diminue les besoins en stationnement, et permet ainsi d'économiser lors de la construction d'infrastructures.**
- La gestion de la mobilité favorise la marche et le vélo et rend ainsi les quartiers plus vivants.
- **La demande et l'utilisation des transports publics** sont potentiellement plus élevées.
- Les commerces et les services locaux sont renforcés grâce au recours aux magasins et loisirs de proximité.
- La gestion de la mobilité fait également partie de la promotion du mouvement et de la santé.
- Les communes qui soutiennent la gestion de la mobilité se positionnent comme innovantes et soignent ainsi leur image.

## Avantages pour les habitants

- Les habitants bénéficient d'options supplémentaires en matière de mobilité et d'une offre attractive (infrastructure / services).
- Les frais de déplacements diminuent. Les habitants profitent – selon l'offre – d'avantages (financiers) supplémentaires.
- Les habitants peuvent plus facilement concilier leur comportement en matière de mobilité avec leurs préoccupations environnementales et leur souhait d'économiser de l'énergie.
- Les habitants bénéficient d'un volume de trafic réduit dans leur quartier et ses environs.
- La qualité de vie dans le quartier, ainsi que la sécurité des habitants (en particulier des enfants) sont améliorées.



### 3. Acteurs du processus MOHA

Un processus MOHA comprend la **récolte d'informations** relatives à la mobilité auprès des maîtres d'ouvrage, des communes et des habitants, et **l'élaboration de mesures envisageables**, ainsi que **d'un concept de mise en œuvre**. Le maître d'ouvrage, en tant que responsable, joue un rôle central dans ce processus.

#### Maître d'ouvrage

Le terme « maître d'ouvrage » regroupe les personnes qui sont responsables de l'exploitation, de l'entretien et du développement d'un bien foncier. Il s'agit en particulier des propriétaires et de la gérance. Les personnes qui s'occupent de questions en lien avec la mobilité des habitants sont aussi concernées : certains collaborateurs administratifs ou le concierge par exemple.

La volonté du maître d'ouvrage d'évaluer des offres moins centrées sur la mobilité individuelle motorisée est centrale pour le bon déroulement du processus MOHA. C'est pourquoi tout projet doit être mené sous son égide.

Il s'agit, dans un premier temps, de saisir l'état actuel en matière d'offre de mobilité (places de parcs, transports publics, réseaux piéton et cyclable, stationnement pour vélos, commerces de proximité, etc.) et d'identifier les potentiels et les points problématiques.

Dans un deuxième temps, le maître d'ouvrage, qui possède généralement une connaissance détaillée du quartier, entame une discussion avec le délégué à la mobilité. Cela permet de recueillir des informations supplémentaires, de présenter les mesures envisageables et d'évaluer les possibilités de réalisation. Si le maître d'ouvrage possède les connaissances nécessaires à la mise en œuvre, les solutions peuvent être élaborées à l'interne.

#### Commune

La commune a une influence essentielle sur l'offre de mobilité. Elle peut agir sur les comportements en matière de mobilité et au niveau des quartiers, par exemple en améliorant l'offre en transports publics. La commune est responsable de la construction et de l'entretien des réseaux piétons et cyclables, des stationnements publics pour vélos, de l'offre et de la réglementation des parkings publics. Des dispositions relatives à la mobilité peuvent être prises dans le règlement des constructions et le plan de zones afin d'orienter le développement des quartiers privés.

La commune joue un rôle central dans le développement des quartiers : elle peut contribuer à la stimulation des quartiers grâce à des projets appropriés.

Grâce aux informations qu'elle détient, elle peut soutenir les acteurs privés dans leur recherche de solutions, par exemple en informant les maîtres d'ouvrage des instruments de gestion de la mobilité et en les conseillant.

Pour des informations complémentaires sur les instruments et les possibilités des communes lors de la phase de planification de nouveaux projets, on se référera au manuel MIPA pour l'intégration de la gestion de la mobilité (pour l'instant, uniquement en allemand).

## Habitants

Différents groupes peuvent être impliqués en fonction de la structure et de la taille du quartier. Dans les quartiers de taille modeste, toutes les personnes intéressées peuvent être consultées, **alors qu'on s'adressera à la** commission de quartier existante dans les plus grandes zones d'habitation. **Une commission spéciale (de mobilité) peut également être créée au cours du proces-** sus.

Les habitants sont directement concernés par les mesures potentielles. Ils connaissent parfaitement les besoins. **Ils doivent donc être intégrés, d'une manière ou d'une autre, au processus de gestion de la mobilité afin que les mesures mises en œuvre soient acceptées. Ils peuvent être con-** sultés par écrit (voir annexe 3) **ou lors d'une réunion où les** mesures sont présentées et discutées.

## Délégué à la mobilité

Lors de l'évaluation de l'état actuel, de la détermination des mesures appropriées et de leur mise en œuvre, **il est conseillé de faire appel à un expert.** On le trouvera dans un bureau spécialisé **ayant de l'expérience dans la gestion de la mobilité.** De plus, certains cantons ou communes disposent dans leur administration de spécialistes pouvant conduire une consultation appropriée. Pour des informations complémentaires sur la structuration **d'un projet,** on se référera au manuel MIPA pour les concepts de mobilité pour sites efficaces, **chapitre 2.2 (pour l'instant, uniquement en alle-** mand).

Si la gérance dispose **d'un collaborateur spécialisé, bon nombre de tâches d'un processus de ges-** tion de la mobilité **peuvent être assumées à l'interne. Ces tâches sont décrites dans le manuel** MIPA pour les concepts de mobilité pour sites efficaces, Annexe II – Tâches relatives aux mesures **d'une gestion de la mobilité du mobility manager (pour l'instant, uniquement en allemand).**



## 4. Déroulement d'un processus MOHA

Les acteurs sont présentés au chapitre 3. Le chapitre 4 décrit le déroulement d'un processus MOHA : phases successives, éléments centraux et instruments correspondants. Les différentes phases sont détaillées au chapitre 5. **Le maître d'ouvrage dirige en principe le projet. Il peut accomplir les différentes tâches lui-même ou faire appel à un délégué à la mobilité pour tout ou partie du processus.** Il est recommandé d'établir un calendrier résumant les différentes tâches et responsabilités.

Déroulement	Éléments centraux	Instruments
<b>Phase 1 : Identification de quartiers susceptibles d'accueillir un processus MOHA</b>		
Préparation	Discussions autour de la mobilité dans <b>les quartiers d'habitation</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Informations sur les instruments</li> <li>- Démonstration des avantages</li> <li>- Recherche de quartiers appropriés</li> </ul>	Présentation MOHA
<b>Phase 2 : Conduite d'un processus MOHA</b>		
Mandat	Direction des opérations par le maître d'ouvrage <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Détermination de l'objectif général</b></li> <li>- Formulation des tâches</li> <li>- Budget</li> <li>- Si nécessaire, appel à un spécialiste</li> </ul>	Formulation écrite du mandat
Phase initiale	Définition <ul style="list-style-type: none"> <li>- du périmètre</li> <li>- des participants</li> <li>- <b>de l'organisation du projet</b></li> <li>- du mandat révisé</li> </ul>	Présentation MOHA
Récolte des données	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Récolte des données (état locatif, places de parc)</li> <li>- <b>Connaissances de l'administration</b> relatives à la mobilité dans le quartier</li> </ul>	<b>Guide d'entretien</b> MOHA
Analyse de l'état actuel	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acquisition des bases nécessaires</li> <li>- Analyse in situ</li> <li>- Documentation photographique</li> </ul>	<b>Grille d'analyse</b> MOHA

Consultation <sup>2</sup>	Consultation des habitants (possession de véhicules et comportements en matière de mobilité)	Questionnaire MOHA
Rapport avec propositions de mesures	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Présentation des résultats</li> <li>- Identification des potentiels</li> <li>- Développement de mesures envisageables : <ul style="list-style-type: none"> <li>- à l'échelle du quartier</li> <li>- à l'échelle de la commune</li> </ul> </li> </ul>	Listes de mesures MOHA Quartier / Commune
Séance / atelier destinés au maître d'ouvrage et à la commune	<p>Discussion des mesures envisageables :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Établissement des priorités</li> </ul>	Présentation MOHA
Rapport révisé avec propositions de mesures	Rapport présentant une liste révisée de mesures et incluant la définition des compétences	
Processus de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Budget / offres pour la mise en œuvre</li> <li>- Organisation du projet</li> </ul>	
Institutionnalisation de la gestion de la mobilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôle</li> <li>- Mise en œuvre continue des mesures</li> </ul>	

<sup>2</sup> La consultation des habitants est centrale lors de constructions d'envergure ou lorsque l'administration ne dispose que de peu de données relatives à la mobilité des habitants. Elle permet d'obtenir des informations importantes sur la possession d'un véhicule, son utilisation et la satisfaction générale. Des éléments supplémentaires sont abordés dans les remarques.



Imfeldstrasse

46 Bahnhofquai

173



## 5. Conduite d'un processus MOHA

### 5.1 Phase 1 : Communication des offres MOHA

Pour qu'une gestion de la mobilité soit possible, il faut tout d'abord que les différents instruments soient connus et qu'un maître d'ouvrage souhaite lancer un processus.

En raison du caractère non contraignant des mesures (cf. Avant-propos), il s'agit d'une étape importante. Le secteur immobilier, ainsi que les délégués à la mobilité, doivent être informés des instruments MOHA. **Il faut également convaincre les maîtres d'ouvrage de s'engager pour une mobilité plus durable. Pour ce faire, il s'agit d'expliquer à ces derniers la valeur d'une connaissance de la mobilité des habitants et de les rendre attentifs au fait qu'ils peuvent et doivent influencer la mobilité liée à l'habitat.**

L'expérience montre que les maîtres d'ouvrage de quartiers proposant peu ou pas du tout de places de stationnement sont plus ouverts à cette thématique. Pour eux, il est intéressant d'améliorer et d'adapter l'offre de mobilité en fonction de leurs locataires.

Les communes peuvent être intéressées à en savoir plus sur l'occupation des places de parc publiques et à influencer l'éventuelle pression sur le stationnement avec l'aide des gérances.

L'impulsion de départ peut également venir des habitants. Ils peuvent par exemple demander que l'on agisse au niveau des stationnements pour vélos ou des parkings.

### 5.2 Phase 2 : Conduite d'un processus MOHA

Les différents éléments du processus MOHA peuvent être choisis en fonction des besoins du maître d'ouvrage. Il n'est pas nécessaire de conduire le processus dans son entier.

#### 5.2.1 Mandat

Le mandat est initié par un maître d'ouvrage qui souhaite traiter de la gestion de la mobilité dans un quartier d'habitation. Il doit tout d'abord définir un objectif général à l'aide des questions suivantes :

- Quels sont les problèmes principaux et les possibilités d'action en matière de mobilité ?
- Les besoins des habitants sont-ils connus ?
- Existe-t-il des problèmes de rotation des locataires qui pourraient être améliorés grâce à une offre de mobilité plus durable ? etc.

Lorsque que l'objectif général est connu, le maître d'ouvrage responsable détermine quelles ressources doivent être mobilisées afin de mettre en place les solutions souhaitées. Le cas échéant, il fait appel à une aide extérieure (délégué à la mobilité).

Lorsque l'objectif et les moyens sont connus, un mandat écrit doit être établi.

## 5.2.2 Phase initiale

Le mandat peut être formulé lorsque l'objectif global est déterminé. Cependant, nombre de questions surgissent lors de la phase initiale.

Les questions centrales doivent être discutées par toutes les parties potentiellement impliquées **dans le projet**. Dans l'idéal, les interlocuteurs internes et externes (maître d'ouvrage, délégué à la mobilité, représentant de la commune) se réuniront afin de discuter de la procédure à adopter. Grâce à la présentation **MOHA illustrée d'études de cas (disponible sur le site internet, en allemand)**, les participants pourront se faire une idée des résultats qui peuvent être attendus à la fin du processus.

Le cadre et la profondeur de traitement du projet doivent ensuite être définis en fonction du budget disponible. Le périmètre géographique est en principe déterminé par les limites de la propriété. **Il est particulièrement important de fixer exactement les contours de l'enquête lorsque l'on doit procéder à une consultation écrite par questionnaire. De plus, il s'agit de déterminer quel territoire au-delà du quartier analysé sera pris en considération.**

**Enfin, l'organisation définitive** du projet doit être déterminée : qui assurera quelles fonctions ? Les tâches sont réparties entre les responsables internes et, le cas échéant, également entre les intervenants externes. **Il s'agit de fixer les responsabilités** et les délais du projet. Ainsi, le mandat définitif peut être formulé et constituer une base pour la suite du processus (cf. schéma « Déroulement d'un processus MOHA », chapitre 4, étape « Récolte des données »).

Si le soutien et l'implication de la commune sont souhaitables, ils ne sont pas toujours impératifs. Il peut cependant être parfois nécessaire de faire appel aux autorités de manière ponctuelle.



### 5.2.3 Récolte des données

Il s'agit tout d'abord de récolter les données essentielles concernant le quartier. Ces dernières peuvent être obtenues auprès du maître d'ouvrage. Une bonne façon de procéder est d'organiser une séance entre la personne responsable de la réalisation de l'enquête et le maître d'ouvrage. Un guide d'entretien a été développé à cette fin (cf. annexe 2, en allemand). Il sera envoyé à tous les participants avant la rencontre. Le guide d'entretien sert de grille de travail et peut être utilisé lors de la discussion. Les questions relatives aux aspects locatifs et au logement, ainsi que les données quantitatives concernant les places de parc et le stationnement pour vélos devront si possible être documentées en amont.

La séance permet ainsi de mettre l'accent sur les éléments considérés comme centraux par le maître d'ouvrage lors de l'analyse de l'état actuel. En outre, elle fournit des indications sur la formulation future de propositions de mesures.

Enfin, on pourra également déterminer, sur la base de la séance, quelles particularités devront être étudiées lors d'une éventuelle consultation des habitants. Si la structure de mobilité et la mobilité quotidienne des habitants sont déjà connues, elles n'auront pas besoin d'être abordées dans un questionnaire par exemple. Le questionnaire (cf. annexe 3) devra éventuellement être traduit en d'autres langues si de nombreuses personnes ne maîtrisent ni le français ni l'allemand dans le quartier. Une autre solution peut être d'organiser une consultation afin d'aider les personnes qui le souhaitent à remplir leur formulaire.

La séance permet également de distinguer les domaines où des mesures sont envisageables et ceux où elles ne sont pas réalistes.

Enfin, il s'agit de s'assurer que la personne responsable de l'enquête et les spécialistes puissent accéder au quartier, en particulier lors de la récolte de données relatives aux places destinées aux vélos dans les caves et de la documentation photographique. Dans l'idéal, une visite sera organisée avec une personne qui connaît les lieux.

### 5.2.4 Analyse de l'état actuel

L'analyse de l'état actuel permet d'obtenir une vue d'ensemble et d'ainsi mieux identifier les problèmes et les potentiels des lieux. Pour ce faire, il est nécessaire de recourir à un plan du quartier, qui peut soit être obtenu auprès du maître d'ouvrage, soit auprès de la commune ou du géomètre. Si l'on ne souhaite pas entrer dans les détails, un plan d'ensemble au 1:5'000 peut suffire.

L'analyse in situ est menée à l'aide du plan et de la grille d'analyse MOHA (cf. annexe 1, en allemand). La grille d'analyse sert de liste de contrôle. Elle passe en revue tous les points à prendre en compte et les observations appropriées. Celles-ci serviront de base au rapport contenant des propositions de mesures.

Illustrer le rapport par des photos le rend plus parlant et aide à la compréhension des problèmes. La documentation photographique permet une meilleure communication entre les différents groupes, que ce soit le maître d'ouvrage ou les représentants de la commune qui ne sont pas directement impliqués dans le processus.

Il est adéquat d'organiser la séance avec le maître d'ouvrage de manière conjointe avec l'analyse in situ. Pour ce faire, il est nécessaire de prévoir au minimum un demi-jour (cf. chap. 5.2.3).

### 5.2.5 Consultation des habitants

Un questionnaire est disponible afin de procéder à la consultation des habitants (cf. annexe 3). Il s'inspire du « Microrecensement mobilité et transports », conduit tous les cinq ans par la Confédération.

Il est nécessaire que le taux de réponse soit élevé pour pouvoir correctement interpréter les résultats. La taille du logement des personnes ayant répondu au questionnaire peut être comparée à **l'offre de logements afin de pouvoir** estimer la représentativité des réponses fournies. Le cas échéant, les données personnelles des sondés peuvent également être comparées aux données socio-économiques existantes (**relatives à l'état locatif** par exemple).

Plus **l'investissement demandé aux sondés** est faible, plus le taux de réponse aura tendance à être élevé. Le questionnaire MOHA a spécialement été conçu dans cette optique. Le pourcentage de **retour est également plus élevé lorsque le maître d'ouvrage adresse lui-même** le questionnaire aux habitants. On peut également intégrer **un concours à la consultation afin d'obtenir encore plus de réponses** (par exemple, tirage au sort de Reka Rail ou de Rail Checks).

**L'interprétation des réponses fournit des informations intéressantes** sur la **fréquence d'utilisation** des différents modes de transports et la satisfaction des habitants. Les données du « Microrecensement mobilité et transports » peuvent être utilisées comme base de comparaison. Le niveau **d'interprétation peut être plus ou moins élevé. Des recherches** plus poussées peuvent être menées afin de compléter une simple analyse de fréquence sous Excel. Pour ce faire, il est préférable **d'utiliser un logiciel d'analyse statistique** (SPSS par exemple).



**Le maître d'ouvrage connaissant bien son quartier, il peut aider** lors de la comparaison des résultats avec **ceux d'autres quartiers étudiés** (cf. Exemples MOHA<sup>3</sup>). Ainsi, les domaines où le potentiel d'action est élevé et ceux où il n'y a pas de marge de manœuvre pourront être identifiés.

La consultation peut également **servir d'instrument de contrôle**. Pour ce faire, on procédera périodiquement à une enquête afin de saisir le développement des questions liées à la mobilité.

### **5.2.6 Rapport contenant des propositions de mesures**

Des propositions de mesures concrètes sont élaborées sur la base des analyses effectuées (cf. chap. 5.3 – 5.5). Elles sont présentées dans un rapport provisoire. Un rapport MOHA se compose des éléments centraux suivants :

- Informations sur la structure du quartier et le profil des habitants.
- Informations sur la mobilité des habitants : utilisation de véhicules, possession de véhicules, utilisation des différents modes, utilisation du stationnement, **possession d'un abonnement de transport public**, etc. (données tirées de la consultation par questionnaire).
- **Résultats de l'analyse de l'état actuel réalisée grâce à un entretien avec le maître d'ouvrage** : offre des différents modes (marche, vélo, transports publics, mobilité individuelle motorisée). Mise en évidence des problèmes et des potentiels.
- **Propositions de mesures (pour le maître d'ouvrage et pour la commune)**.

La structure du rapport peut s'inspirer des Exemples MOHA<sup>4</sup>. Les listes de mesures MOHA (cf. annexes 4 et 5, en allemand) fournissent également une aide précieuse. Chaque fiche de mesures doit être étudiée en fonction de la situation du quartier afin de décider quels éléments doivent être mis en œuvre.

### **5.2.7 Séance / atelier destinés au maître d'ouvrage et à la commune**

Dans l'idéal, des représentants du maître d'ouvrage et de la commune se rencontreront lors d'une séance. Ils pourront ainsi discuter des éléments sur lesquels ils ont une influence commune. Si cela n'est pas possible, deux séances séparées peuvent également être organisées.

**Il est important de s'assurer que toutes les personnes pertinentes** faisant partie du groupe du maître d'ouvrage soient invitées. Il s'agit avant tout de veiller à la présence de ceux qui auront un rôle à jouer lors de la mise en œuvre des mesures (par exemple gestion locative, concierge, commission d'exploitation, etc.).

Il peut également être indiqué **d'inviter des représentants** des habitants (personnes intéressées, membres de la commission de quartier). La réunion peut prendre diverses formes en fonction du nombre de participants et de leurs connaissances : information et discussion, séance de travail ou atelier structuré.

Lors de cette réunion, les différentes mesures envisageables sont discutées, adaptées et enfin hiérarchisées. De plus, le rapport final contiendra des recommandations pour la suite du processus.

---

<sup>3</sup> Les exemples MOHA peuvent être téléchargés sur : [www.mobilite-habitat.ch](http://www.mobilite-habitat.ch) -> Exemples.

<sup>4</sup> Les exemples MOHA peuvent être téléchargés sur : [www.mobilite-habitat.ch](http://www.mobilite-habitat.ch) -> Exemples.

### 5.2.8 Rapport révisé contenant des propositions de mesures

Le rapport révisé est adressé au maître d'ouvrage et à la commune. Il sert de base de décision et clos la phase de planification du processus MOHA.

### 5.2.9 Processus de mise en œuvre

Dans l'idéal, le maître d'ouvrage élabore un projet de mise en œuvre des mesures. Il s'agit en principe de faire un appel d'offres et d'établir une commande pour la suite du processus.

Il est conseillé d'établir un tableau décrivant les points centraux de chaque mesure :

- But et potentiel de la mesure.
- Budget à titre indicatif (investissement unique / annuel).
- Tâches assumées par le maître d'ouvrage (ponctuellement / périodiquement).
- Tâches assumées par un conseiller à la mobilité (ponctuellement / périodiquement).
- Tâches assumées par la commune.

Ensuite, la mise en œuvre des mesures se poursuit par une procédure définie :

- Évaluation des solutions détaillées.
- Appel d'offres.
- Formulation de variantes.
- Mise en place de l'organisation de projet.
- Élaboration d'un modèle de financement (fonds de rénovation / taxes de stationnement / redevances d'utilisation).
- Contrôle de la mise en œuvre et suivi.

L'organe de décision élabore une proposition reprenant les points ci-dessus.

Le manuel MIPA « Concepts de mobilité pour sites efficaces » (pour l'instant uniquement en allemand) offre une aide précieuse pour la mise en place d'un concept de mobilité, l'organisation de projet, l'élaboration des mesures, ainsi que lors du contrôle de la mise œuvre et du suivi.

### 5.2.10 Institutionnalisation de la gestion de la mobilité

Lorsque les avantages de la gestion de la mobilité sont évidents, lors de la phase d'élaboration (chap. 5.2.3 à 5.2.8) et de la mise en œuvre (chap. 5.2), le maître d'ouvrage a tout intérêt à intégrer ce processus à son organisation et à nommer un responsable. Il s'agira avant tout de s'assurer de la mise en œuvre continue des mesures et du suivi de leurs effets. Pour ce faire, des ressources financières et humaines adéquates devront être mobilisées.



Lettenstrasse

BEP

*mobility*  
car sharing

## 6. Glossaire

Autopartage (Car Sharing privé)	<b>Usage commun d'un véhicule privé entre voisins ou connaissances.</b>
Car Pooling / Covoiturage	Pour la mobilité liée à l'habitat, il s'agit avant tout de trajets courts vers le centre (courses, manifestations). L'organisation peut soit se faire par entente privée, soit à l'aide d'une plate-forme Internet.
Car Sharing	<b>Partage d'une ou plusieurs voitures, le plus souvent pour une brève durée.</b> Mobility est la principale entreprise de Car Sharing en Suisse.
Commerces et services de proximité	Fournissent des biens et des services couvrant les besoins à court et moyen termes de la population dans l'environnement résidentiel immédiat. L'expression désigne généralement l'alimentation, mais comprend également les bancomats et bureaux de poste.
E-Bike	Vélo avec une assistance électrique au pédalage (vélo électrique).
Gérance immobilière	<b>Gère la location, l'administration, l'exploitation et l'entretien de biens immobiliers sur demande du propriétaire (cf. Maître d'ouvrage).</b> Les compétences des gérances étant variées, la responsabilité d'un projet MOHA sera soit assurée par la gérance elle-même, soit par le propriétaire.
Gestion de la mobilité	La gestion de la mobilité est un processus qui vise à influencer la demande de transports dans le but d'atteindre une mobilité personnelle plus efficace, écologique et socialement responsable, et donc plus durable.
GME – Gestion de la mobilité dans les entreprises	Influence de la mobilité liée aux entreprises grâce à des instruments <b>appropriés pour l'analyse</b> de la situation initiale, des propositions de mesures et leur mise en œuvre.
Maître d'ouvrage	<b>Organisation propriétaire d'un grand nombre d'habitations dans un quartier et responsable de leur développement, notamment en termes de mobilité.</b> Le maître d'ouvrage peut déléguer la mise en place de mesures à la gérance.
Microrecensement mobilité et transports	Enquête représentative abordant les questions des comportements en matière de transports, de possession et d'utilisation de véhicules en Suisse. Réalisée tous les cinq ans sous la direction de l'Office fédéral du développement territorial ARE et de l'Office fédéral de la statistique OFS.
MIPA – Gestion de la mobilité dans les processus de planification de nouveaux sites	<b>L'approche MIPA se concentre sur la</b> gestion de la mobilité dans les sites mixtes (habitat, bureaux, commerces, etc.) qui ne sont pas encore construits. En fonction de la taille et de l'organisation du projet, les autorités ont la possibilité de fixer des objectifs en matière de mobilité.
Mobilité	Déplacement, effectif ou potentiel, <b>de personnes dans l'espace.</b> Elle est déterminée par des objectifs. Le trafic représente la mobilité réalisée.
Mobilité liée à l'habitat	Mobilité produite par les habitants lors de leurs déplacements depuis – et en direction de – leur résidence. Les comportements en matière de transports peuvent être influencés par divers facteurs : situation de l'habitation, desserte par les transports publics, autres prestations de mobilité.
MOHA – Gestion de la mobilité dans les quartiers d'habitation	<b>Influence de la mobilité liée à l'habitat grâce à des instruments appropriés pour l'analyse de la mobilité, des propositions de mesures et leur mise en œuvre.</b> L'approche MOHA se concentre sur les quartiers construits et habités.
Offre de mobilité	<b>Le maillage de l'offre de mobilité d'un lieu donné repose sur</b>

	l'infrastructure de transport mise en place par la Confédération ou le canton (p.ex. routes, liaisons ferroviaires et bus régionaux) et sur <b>l'exploitation qui en est faite. Les communes</b> peuvent compléter cette offre, p.ex. grâce à des bus locaux ou une consultation des habitants. <b>Elles augmentent ainsi l'attractivité de l'offre de mobilité et peuvent</b> influencer son développement grâce à des mesures appropriées. Les <b>maîtres d'ouvrage ont également la possibilité d'agir sur la mobilité grâce à l'amélioration de l'offre dans leurs quartiers. En effet, de nombreux chemins</b> débutent ou se terminent à la porte des habitations.
Plan d'affectation spécial	Instrument législatif adopté par <b>une commune lors d'un projet de construction</b> qui, en raison de sa taille ou de la diversité de ses utilisations, <b>ne peut être traité par une procédure d'autorisation de construire habituelle.</b>
Prestations de mobilité	Les prestations de mobilité regroupent les offres qui ont une influence <b>sur le comportement (des habitants). Elles comprennent l'information</b> en matière de mobilité, la réception de paquets et de biens dans le quartier, le Car Sharing, les bons, la location de vélos et de remorques, etc.
Quartier	<b>Partie d'une localité présentant des références communes (p.ex. commerces, établissements culturels tels que maison de quartier, bibliothèque, etc.). Les habitations d'un quartier</b> appartiennent en général à <b>plusieurs maîtres d'ouvrage. La commune est</b> responsable du développement des quartiers.
Quartier d'habitation	<b>Ce terme désigne ici un ensemble d'habitations appartenant à – ou étant administré par – un seul maître d'ouvrage. C'est donc ce dernier</b> qui décide de mettre en place certaines mesures lors <b>d'un processus</b> de gestion de la mobilité.
Réglementation des places de parc	<b>Limitation du temps de stationnement ou perception d'une taxe d'utilisation.</b>
SuisseÉnergie pour les communes	<b>Programme de l'Office fédéral de l'énergie OFEN.</b>
Taux de réponse à un questionnaire	Nombre de réponses à une enquête divisé par le nombre total de <b>questionnaires distribués (dans un quartier d'habitation).</b>
Trafic	Le trafic se rapporte au déplacement des personnes et représente la part visible de la mobilité (cf. Mobilité).
Trafic individuel motorisé TIM	Terme général désignant le trafic des voitures de tourisme, motos, motocycles légers et vélomoteurs.
Transports publics TP	Terme général désignant le transport collectif de personnes selon des trajets et horaires définis (train, bus, tram, car postal, bateau, etc.).

