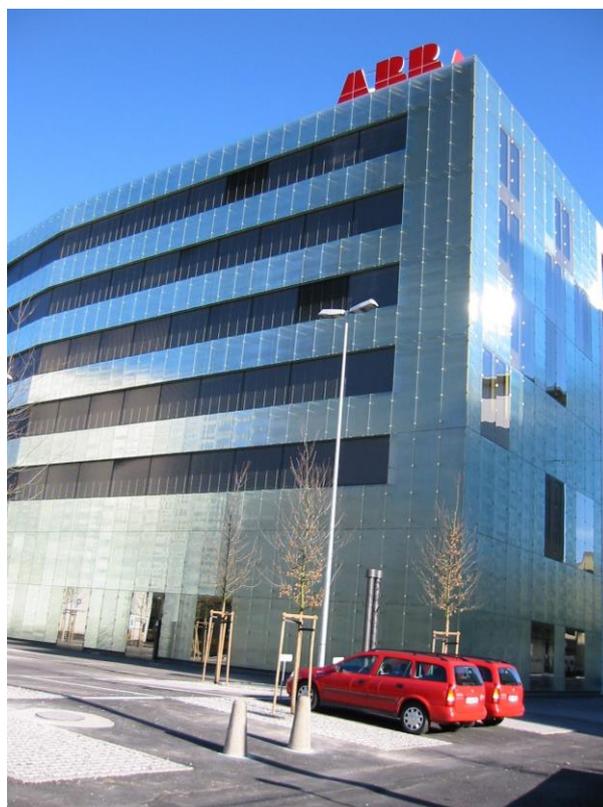




Cas pratique
MIPA –
GESTION DE LA MOBILITÉ
DANS LES PROCESSUS
DE PLANIFICATION
DE NOUVEAUX SITES



02/12/2014

Vue d'ensemble



Photo aérienne du site «Innenstadtzone Nord» à Baden (source: Ville de Baden, photo Luftbild Schweiz)

Les systèmes de transport individuels motorisés et de transports publics sont souvent surchargés. Les possibilités d'extension et de financement de ces solutions touchent de plus en plus à leurs limites et leur réalisation nécessite beaucoup de temps. «Gérer» les systèmes de transport et la mobilité revêt donc une importance croissante. Les propriétaires fonciers, les maîtres d'ouvrage ainsi que les entreprises doivent contribuer à assurer le bon fonctionnement des systèmes de transport grâce à des mesures de gestion de la mobilité, en vue notamment de garantir l'accessibilité de leur propre site.

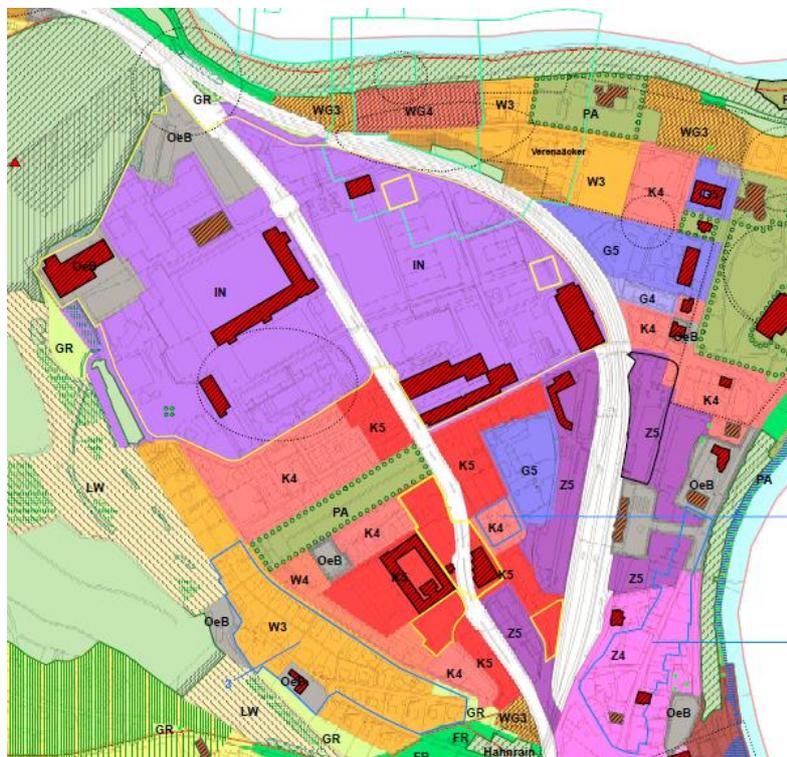
Le projet «MIPA – Gestion de la mobilité dans les processus de planification de nouveaux sites» fournit des résultats intéressants. Réalisé par l'équipe synergo / le bureau d'études Jud avec le soutien de l'Office fédéral de l'énergie, des cantons d'Argovie et de Bâle-Ville ainsi que des villes de St-Gall, Zoug et Zurich, il s'inscrit dans le cadre du développement des activités de gestion de la mobilité avec SuisseEnergie et Cité de l'énergie.

Le projet MIPA s'occupe de la gestion de la mobilité pour le trafic de personnes dans les processus de planification de nouveaux sites. Il indique comment la gestion de la mobilité se prépare, depuis la planification jusqu'à la mise en service d'un site, quels acteurs assument quelles tâches et quels avantages on en retire. L'exemple ci-après du site «Innenstadtzone Nord» de la ville de Baden illustre un processus correspondant et ses effets.

Exemple de la ville de Baden «Innenstadtzone Nord»

Depuis 1989, l'ancien complexe industriel de Baden Nord s'est transformé progressivement en un quartier mixte proposant services, commerces et logements. Un plan directeur de développement (ERP), qui a force obligatoire pour les autorités et qui date de 1995 (révision en 2009), régleme le développement de la zone et définit des concepts applicables à différents domaines tels que l'urbanisation, le trafic et l'aménagement des espaces libres. Dans le domaine de la mobilité, le plan directeur de développement limite notamment le nombre de places de stationnement et oblige les entreprises qui implantent des postes de travail pour 50 collaborateurs et plus à présenter un concept de mobilité et à le faire approuver. Cette dernière disposition a été étendue à l'ensemble de la ville à l'occasion de la révision partielle en cours du règlement d'urbanisme et de la police des constructions (BNO).

Description



Le site «Innenstadtzone Nord (IN)» à Baden – extrait du plan de zone (source: Ville de Baden)

Contexte

Après la fusion de BBC et d'ASEA en ABB en 1989, l'ancien complexe industriel de Baden Nord s'est transformé progressivement en un quartier mixte proposant services, commerces et logements. 25 ans après le démarrage du processus de planification et 19 ans après l'entrée en vigueur du plan directeur de développement, le quartier s'est résolument urbanisé et accueille plus de 6500 actifs, environ 3000 personnes en formation et plus de 600 habitants. L'image du quartier est marquée par de grands corps d'édifice solitaires ou des ensembles. Après 2002, des établissements à vocation publique sont venus s'y implanter en nombre avec un multiplexe (2002), l'espace Trafo (salle municipale, hôtel, centre de congrès) (2003/2014) ainsi que le centre de formation professionnelle de Baden (2006).

Offre

Processus de planification

Dans le plan directeur cantonal (état 2011), le secteur de Baden Nord est qualifié de pôle de développement (ESP) d'importance cantonale. Le pôle de développement de Baden Nord est un site bien desservi, particulièrement adapté aux activités qui nécessitent de nombreux emplois qu'il convient de développer. Dans de tels endroits, il est très important de bien coordonner l'urbanisation et le trafic. À Baden, l'instrument communal de planification qu'est le plan directeur de développement (ERP, 1995/rév. 2009) y veille.

Adopté par le Conseil des habitants et le parlement de la Ville de Baden, et associé aux dispositions du règlement d'urbanisme et de police des constructions (BNO), le plan directeur de développement (ERP) fixe les règles locales en matière de répartition des affectations, densité des constructions, hauteur des bâtiments, aménagement des espaces libres, dessertes, gestion de la mobilité, etc. Il joue un rôle essentiel par rapport à l'élaboration du plan d'aménagement qui a force obligatoire pour les propriétaires fonciers. Le périmètre ERP autorise 415 000 m² de surface brute, dont 100 000 m² sont réservés à l'habitat.

En vertu de § 17 al. 7 du BNO (nouvellement § 12) et de l'art. 22 de l'ERP, le nombre de places de stationnement autorisé a été limité à 2400 dans la zone IN et à 2720 dans la zone ERP en 2008. Parmi celles-ci, 1720 places de stationnement sont à la disposition des établissements accueillant du public, des commerces et des services et 1000 sont affectées aux bâtiments à usage d'habitation. Au total, Baden Nord s'est doté d'un nombre de places de parking tout juste inférieur au minimum prévu par le BNO. La desserte de la zone IN et les capacités d'accès avec un nombre de places de stationnement adapté s'orientent au principe du plafonnement du trafic motorisé sur les axes principaux de circulation (art. 22 al. 1 ERP).

Concept de mobilité

L'ERP oblige également les entreprises qui implantent de nouveaux postes de travail pour 50 collaborateurs et plus à Baden Nord à élaborer un concept de mobilité (art. 25 al. 1 ERP) et à le faire approuver. Celui-ci doit prévoir entre autres une gestion financière des places de stationnement de leurs parkings (art. 25 al.1 ERP). Tant ABB Suisse qu'Alstom Suisse disposent d'un concept de mobilité. Le concept rédigé en 2003 par ABB Suisse est considéré comme exemplaire: il mise sur un système de gestion des places de stationnement et un écobonus offert aux collaborateurs qui n'utilisent pas de place de parking.

Le BNO de la Ville de Baden, révisé en 2013/2004, étend l'obligation de présenter un concept de mobilité aux entreprises qui implantent plus de 50 postes de travail dans l'ensemble de la ville. Le nouvel article 61 al. 4 stipule ainsi qu'il faut présenter un concept de mobilité pour approbation lors de l'implantation de postes de travail

pour 50 collaborateurs et plus. Celui-ci doit expliquer comment maintenir la part du TIM à bas niveau et comment réduire le plus possible l'offre de parkings en direction des valeurs minimales de l'annexe IV. L'exploitation financière des places de stationnement est à prévoir.

Entre-temps, le Conseil des habitants a décidé une révision partielle. Seul un paragraphe «sans voiture» pour l'affectation habitat (§ 62) reste encore en suspens. L'entrée en vigueur de l'ensemble de la révision partielle par le Conseil d'État est attendue pour le printemps 2015, une fois les différends réglés.

Expérience

Baden a pu ancrer, de bonne heure et avec succès, l'obligation d'élaborer un concept de mobilité, d'abord dans un ERP puis dans le règlement communal d'urbanisme et de la police des constructions.

Le concept de mobilité d'ABB Suisse fournit un exemple de gestion de la mobilité en entreprise.

Avec les instruments de planification disponibles, les investisseurs et les maîtres d'ouvrage disposent de consignes claires qui définissent les marges de manœuvre dans le domaine de la mobilité et montrent comment les exploiter.

Profil

Verkehrsmittel

- ✓ Fussverkehr
- ✓ Veloverkehr
- ✓ Kombinierte Mobilität
- ✓ Öffentlicher Verkehr
- ✓ Motorisierter Individualverkehr
- Güterverkehr

Verkehrszweck

- ✓ Arbeitsverkehr
- ✓ Einkaufsverkehr
- ✓ Freizeitverkehr
- ✓ Geschäftsverkehr
- Serviceverkehr
- Schulverkehr

Wirkungsbereich

- ✓ Mobilitätsdienstleistungen
 Marketing
- ✓ Mobilitätsmanagement
- ✓ Verkehrs- und Siedlungsplanung
 Fahrzeuge und Ausrüstung

Geeignete Gemeindegrösse

- ✓ < 5'000 EinwohnerInnen
- ✓ 5'000 – 10'000 EinwohnerInnen
- ✓ 10'000 – 20'000 EinwohnerInnen
- ✓ > 20'000 EinwohnerInnen

Geeigneter Gemeindetyp

- ✓ Stadt / Agglomeration
 Wohngemeinde ausserhalb von Agglomerationen
- ✓ Arbeitsplatzintensive Gemeinde
 Ländliche Gemeinde
- ✓ Touristische Gemeinde

Realisierungszeit

- 6 Monate
- 1 Jahr
- 2 Jahre
- ✓ 5 Jahre

Investitionskosten

- ✓ gering (< Fr. 10'000.--)
- ✓ mittel (Fr. 10'000.-- - Fr. 50'000.--)
- ✓ hoch (> Fr. 50'000.--)

Jährliche Betriebskosten

- ✓ gering (< Fr. 5'000.--)
- ✓ mittel (Fr. 5'000.-- - Fr. 20'000.--)
- ✓ hoch (> Fr. 20'000.--)

Remarques

Les coûts d'investissement incluent la mise en œuvre, les frais d'exploitation, le fonctionnement et l'entretien des mesures prévues dans le concept de mobilité. La prise en compte de la gestion de la mobilité dans le processus de planification n'entraîne pas de forts surcoûts.

Effets

Environnement et énergie

La réglementation des différentes mesures de planification de l'infrastructure et de gestion de la mobilité veut inciter à se déplacer davantage en recourant à des moyens de transport plus respectueux de l'environnement (réduction du nombre de places de stationnement, promotion des déplacements à vélo), voire supprimer ces déplacements (promotion de «work@home»), ce qui réduit les rejets de CO₂ ainsi que la consommation d'énergie. Le nombre réduit, par rapport aux prescriptions ordinaires, de places de stationnement prévues pour les TIM permet d'économiser de l'énergie grise et de l'espace au sol.

Société

Avec le système de gestion de la mobilité instauré, les utilisateurs disposent d'une offre qui leur facilite l'accès au site par différents moyens de transport et qui leur permet de choisir une solution de mobilité économe en énergie et respectueuse de l'environnement. En outre, ils peuvent satisfaire leurs besoins de mobilité sans grandes répercussions sur le trafic et réduire leurs coûts de mobilité personnels, leur consommation d'énergie et leurs émissions.

Économie

Le nombre réduit de places de stationnement à réaliser fait baisser le prix des travaux et économiser de l'énergie. Les moyens de transport public étant de ce fait davantage utilisés, les investissements dans l'offre de transports publics sont plus profitables.

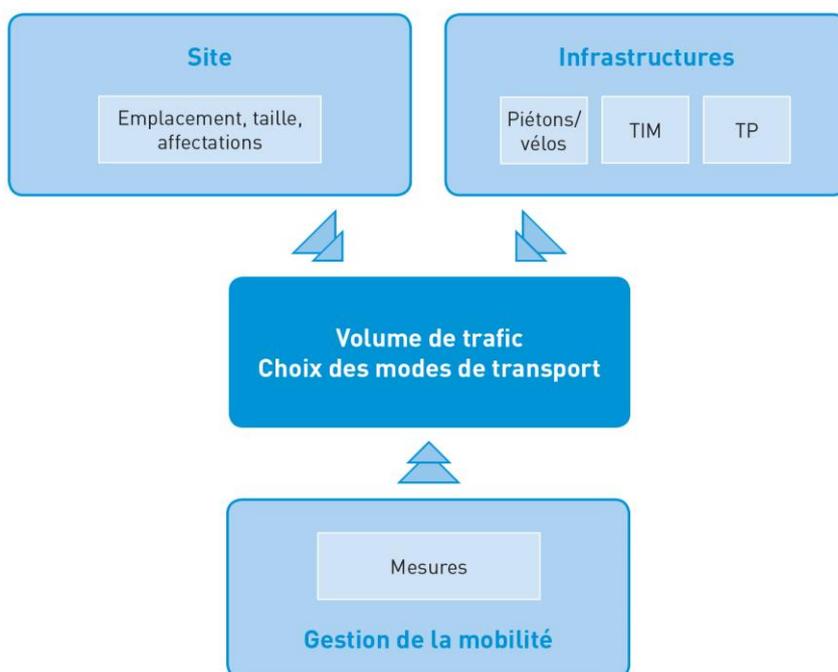
Outils

Démarche

Le manuel «Gestion de la mobilité dans les processus de planification» publié en mai 2014 donne de précieux conseils sur l'intégration précoce de la gestion de la mobilité dans la planification de nouveaux sites.

Facteurs d'influence de la mobilité sur un site

Les mesures de gestion de la mobilité figurant dans un concept de mobilité sont harmonisées avec les affectations et les objectifs prévus pour le site ainsi qu'avec les infrastructures liées au trafic. Elles contribuent ainsi à réduire le volume de trafic sur un site et à encourager l'utilisation des transports publics, du vélo ainsi que les déplacements à pied.

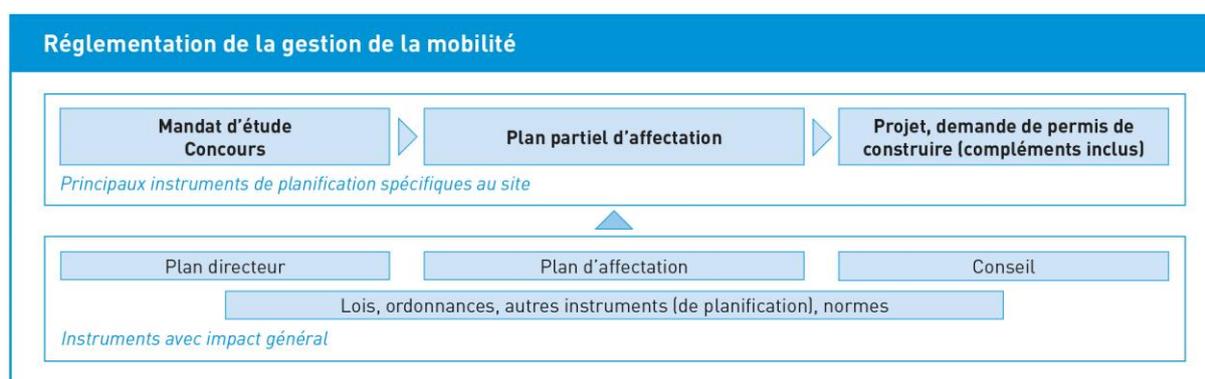


Facteurs d'influence sur le volume de trafic (source: SuisseEnergie pour les Communes, MIPA)

Réglementation de la gestion de la mobilité par les autorités

En réglementant suffisamment tôt la gestion de la mobilité, les autorités communales et cantonales peuvent apporter une contribution importante à la réalisation des objectifs en matière d'énergie et de planification du trafic. Le manuel MIPA «Réglementation de la gestion de la mobilité» indique les possibilités adéquates. La gestion de la mobilité devrait être réglementée dans tous les instruments de planification de façon échelonnée.

L'intégration précoce de la gestion de la mobilité dans les mandats d'études, les planifications tests et les concours constitue une première base. Après un développement adapté, réalisé idéalement en commun avec les maîtres d'ouvrage et les propriétaires fonciers privés ainsi qu'avec les investisseurs, la gestion de la mobilité contraignante pour les propriétaires fonciers est inscrite dans un plan d'affectation spécial. Par ailleurs, la réglementation de la gestion de la mobilité est soutenue par le plan directeur et le plan d'affectation instaurant les conditions-cadres et par l'instrument de conseil.

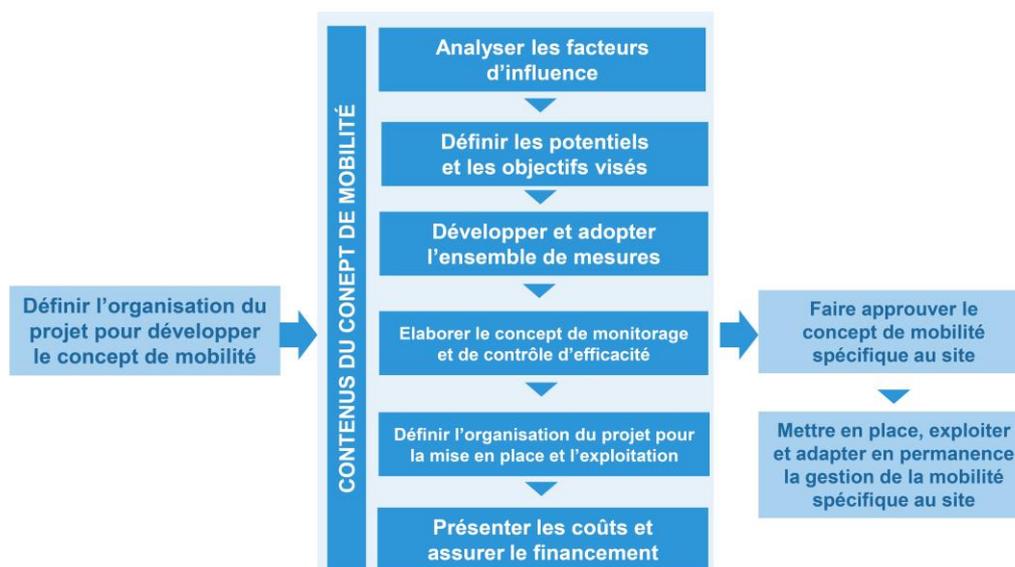


Vue d'ensemble des instruments de planification permettant de réglementer la gestion de la mobilité (source: SuisseEnergie pour les communes, MIPA)

Élaboration des concepts de mobilité par les propriétaires fonciers et les maîtres d'ouvrage

Le manuel MIPA «Concepts de mobilité pour sites efficaces» indique aux propriétaires fonciers et aux maîtres d'ouvrage ainsi qu'aux entreprises les principaux processus d'élaboration d'un concept de mobilité avec leur déroulement temporel et organisationnel.

Mise en place du concept de mobilité



Déroulement de l'élaboration d'un concept de mobilité (source: SuisseEnergie pour les Communes, MIPA)

Ensemble standard de mesures

Les mesures adaptées aux groupes d'utilisateurs et aux types de transport qu'ils génèrent (p. ex. trafic pendulaire, trafic d'affaires, trafic clients) sont l'élément crucial du concept de mobilité. Les mesures ci-après constituent l'ensemble standard qui peut être examiné pour quasiment tous les sites. Elles doivent cependant être complétées en fonction du projet.

- Places de stationnement pour vélos
- Emplacements pour l'autopartage
- Gestion des espaces de stationnement
- Dossier d'information sur la mobilité
- Site Internet sur la mobilité
- Bon de mobilité pour les résidents
- Prêt de vélos / Bikesharing
- Incitation à la mobilité pour employés
- Utilisation de l'autopartage
- Sensibilisation
- Dépôt pour service de livraison à domicile

Monitoring et contrôle d'efficacité

Le monitoring saisit les données qui garantissent un contrôle d'efficacité des objectifs.

Mobility Manager

De nombreux acteurs participent à la construction et à l'exploitation d'un site efficace. La mobilité n'est l'activité centrale d'aucun de ces acteurs. C'est pourquoi MIPA propose de nommer un mobility manager de site et de lui confier la responsabilité de la mise en place et de l'exploitation de la gestion de la mobilité ainsi que de la mise en réseau des acteurs.

Financement

La prise en considération de la gestion de la mobilité n'entraîne pas de coûts supplémentaires importants dans le processus de planification à proprement parler. Mais la mise en œuvre et le fonctionnement des mesures prises ainsi que le monitoring et le contrôle d'efficacité peuvent coûter cher. Il faut quantifier ces dépenses dans le concept de mobilité, car elles alimenteront les budgets ultérieurs d'élaboration de projet, de construction et de fonctionnement du site.

Concernant les sources de financement, il existe plusieurs possibilités à explorer. Par exemple:

- Le financement direct par les maîtres d'ouvrage ou les propriétaires fonciers
- Le préfinancement par les maîtres d'ouvrage ou les propriétaires fonciers et le refinancement par des sources de revenu telles que la gestion des parkings, les loyers, etc.
- Éventuellement, le financement partiel de mesures par les pouvoirs publics ou par des prestataires de mobilité.

Il est important que le financement apparaisse déjà dans le concept de mobilité de la façon la plus contraignante possible.

Marketing

Une coordination exemplaire de l'habitat et du trafic qui intègre une solution de gestion de la mobilité peut contribuer de façon décisive au bon développement d'un site. La réglementation crée une base claire de collaboration entre les autorités et les propriétaires fonciers ou les maîtres d'ouvrage. Planifier suffisamment tôt la mise en œuvre des mesures facilite les procédures d'autorisation de développement du site. Des mesures exemplaires contribuent également à atteindre des normes (p. ex. Voie SIA pour l'efficacité énergétique, standard de Construction Durable Suisse) ou des labels (p. ex. sites 2000 watts), ce qui améliore la performance énergétique du site et peut être utilisé comme argument de commercialisation.

Informations complémentaires

Liens utiles:

- Commande de manuels et d'informations sur le MIPA: www.gestionmobilite.ch > MIPA
- Informations sur les sites 2000 watts: www.2000watt.ch/fr/batiments-et-sites/sites-2000-watts
- Standard de Construction Durable Suisse (SNBS): www.nnbs.ch/fr/standard-snbs
- Mobilservice: exemple d'entreprise ABB Suisse SA de Baden (en allemand):
www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/schweiz.html

Autres documents à télécharger (en allemand):

- ERP Innenstadtzone Nord Baden (rapport révision 2009, explications, dispositions, plans):
www.baden.ch/documents/Baden_Nord_ERP.pdf
- Révision partielle du règlement d'urbanisme et de police des constructions de la Ville de Baden:
www.baden.ch/documents/1_BAD12_BNO_Genehmigung_30012014.pdf
- Modèle de règlement d'urbanisme et de police des constructions du canton d'Argovie:
www.ag.ch/media/kanton_aargau/bvu/dokumente_2/raumentwicklung/regionale_kommunale_planung_1/nutzungsplanung_1/Muster-Bau-und_Nutzungsordnung_M-BNO_Volltext_Empfehlung_15_BauV.pdf
- Justificatif des capacités (information pour les affectations avec un trafic > 1500 déplacements par jour):
www.ag.ch/de/bvu/mobilitaet_verkehr/siedlung_verkehr/kapazitaetsnachweis/kapazitaetsnachweis_1.jsp#

Adresses et services à consulter:

Département des travaux publics, des transports et de l'environnement
Karin Wasem
Entfelderstrasse 22
CH-5001 Aarau
Tél. 062 835 33 49
karin.wasem@ag.ch

Groupe de travail MIPA
Roberto De Tommasi
synergo Mobilität – Politik – Raum GmbH
Grubenstr.12
CH-8045 Zürich
Tél. 043 960 77 33
detommasi@synergo.ch

aargaumobil
La plateforme de mobilité du canton d'Argovie
Stefan Schneider
Postfach 2135
CH-5001 Aarau
Tél. 062 508 20 24
schneider@aargaumobil.ch

Ville de Baden
Planification du développement
Wladimir Gorko
Rathausgasse 5
CH-5401 Baden
Tél. 056 200 82 91
wladimir.gorko@baden.ag.ch

Demandez également conseil auprès des représentants de Mobilservice PRATIQUE dans votre canton:

www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilite/conseils-pratiques.html

Responsable de l'élaboration de ce cas pratique:

Département des travaux publics, des transports et de l'environnement
Karin Wasem
Entfelderstrasse 22
CH-5001 Aarau
Tél. 062 835 33 49
karin.wasem@ag.ch