

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

Manuel pour optimiser la mobilité liée à l'habitat

Groupe de travail
Mobilité piétonne Suisse, Citec Ingénieurs Conseils SA
Janvier 2016



Impressum

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

Editeur

Mobilité piétonne Suisse, Citec Ingénieurs Conseils SA
Zurich et Neuchâtel, janvier 2016

Direction de projet

Thomas Schweizer, Mobilité piétonne Suisse
Samuel Bernhard, Umwelt Verkehr Beratung
Daniel Baehler, ATE Association transports et environnement (jusqu'à 2014)
Julien Lovey, Citec Ingénieurs Conseils SA (dès 2015)
Jenny Leuba, Mobilité piétonne Suisse (dès 2015)

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

Citec Ingénieurs Conseils SA – Agences Neuchâtel - Jura

Julien Lovey, Route des Gouttes d'Or 40, 2000 Neuchâtel
julien.lovey@mobilité-habitat.ch, www.citec.ch, 032 854 20 79

Mobilité piétonne Suisse

Jenny Leuba, Klosbachstrasse 48, 8032 Zurich
jenny.leuba@mobilité-habitat.ch, www.mobilitépiétonne.ch, 043 488 40 33

Traduction

Maude Risse, Mobilité piétonne Suisse
Jenny Leuba, Mobilité piétonne Suisse

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.mobilité-habitat.ch

Partenaires

Offices fédéraux OFEN, OFL, OFSP, ARE / SuisseEnergie / 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 ce manuel n'a d'autres fins que celle d'alléger le texte.

Table des matières

1. Avant-propos	5
2. Qu'est-ce que la gestion de la mobilité dans les quartiers d'habitation ?	7
3. Acteurs du processus MOHA	9
4. Déroulement d'un processus MOHA	12
5. Conduite d'un processus MOHA.....	15
5.1 Phase 1 : Communication des offres MOHA	15
5.2 Phase 2 : Conduite d'un processus MOHA	15
5.2.1 Mandat	15
5.2.2 Phase initiale	16
5.2.3 Récolte des données	17
5.2.4 Analyse de l'état actuel	17
5.2.5 Consultation des habitants	18
5.2.6 Rapport contenant des propositions de mesures.....	19
5.2.7 Séance / atelier destinés au maître d'ouvrage et à la commune	19
5.2.8 Rapport révisé contenant des propositions de mesures	20
5.2.9 Processus de mise en œuvre.....	20
5.2.10 Institutionnalisation de la gestion de la mobilité	20
6. Glossaire.....	22
Annexes.....	25
Annexe 1 Grille d'analyse	27
Annexe 2 Guide d'entretien avec la gérance immobilière.....	31
Annexe 3 Questionnaire Trafic et mobilité dans le quartier.....	35
Annexe 4 Mesures à l'échelle du groupe d'immeubles	37
Annexe 5 Mesures à l'échelle du quartier/de la commune	55



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 durable¹. 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 :

- 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

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 : 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.

¹ 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 :

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

Groupe cible : maîtres d'ouvrage

Guide d'entretien avec la gérance immobilière

Groupe cible : maîtres d'ouvrage

Questionnaire Trafic et mobilité dans le quartier, consultation des habitants

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

Mesures à l'échelle du groupe d'immeubles

Groupe cible : maîtres d'ouvrage

Mesures à l'échelle du quartier /de la 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

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 groupe d'immeubles 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.

- 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.

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 processus.

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 consultés 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.

Si la gérance dispose d'un collaborateur spécialisé, bon nombre de tâches d'un processus de gestion 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.



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

² 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.

Rapport avec propositions de mesures	<ul style="list-style-type: none"> - Présentation des résultats - Identification des potentiels - Développement de mesures envisageables : <ul style="list-style-type: none"> - à l'échelle du groupe d'immeubles - à l'échelle du quartier/de la commune 	Mesures MOHA à l'échelle du groupe d'immeubles ou du quartier/de la commune
Séance / atelier destinés au maître d'ouvrage et à la commune	<p>Discussion des mesures envisageables :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Établissement des priorités 	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"> - Budget / offres pour la mise en œuvre - Organisation du projet 	
Institutionnalisation de la gestion de la mobilité	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôle - Mise en œuvre continue des mesures 	



Imfeldstrasse

6 Bahnhofplatz

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). 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). 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 MOHA³). 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 MOHA⁴. Les listes de mesures MOHA (cf. annexes 4 et 5) 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.

³ Les exemples MOHA peuvent être téléchargés sur : www.mobilite-habitat.ch -> Exemples.

⁴ Les exemples MOHA peuvent être téléchargés sur : 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 » 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.



6. Glossaire

Autopartage (Car Sharing privé)	Usage commun d'un véhicule privé entre voisins ou connaissances.
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	Partage d'une ou plusieurs voitures, le plus souvent pour une brève durée. Mobility Car Sharing est la principale entreprise de partage de véhicules 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, VAE (vélo électrique).
Gérance immobilière	Gère la location, l'administration, l'exploitation et l'entretien de biens immobiliers sur demande du propriétaire (cf. Maître d'ouvrage). 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 appropriés pour l'analyse de la situation initiale, des propositions de mesures et leur mise en œuvre.
Maître d'ouvrage	Organisation propriétaire d'un grand nombre d'habitations dans un quartier et responsable de leur développement, notamment en termes de mobilité. 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	L'approche MIPA se concentre sur la 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, de personnes dans l'espace. 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	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. L'approche MOHA se concentre sur les quartiers construits et habités.
Offre de mobilité	Le maillage de l'offre de mobilité d'un lieu donné repose sur l'infrastructure de transport mise en place par la Confédération ou le canton (p.ex. routes, liaisons ferroviaires et bus régionaux) et sur

	l'exploitation qui en est faite. Les communes peuvent compléter cette offre, p.ex. grâce à des bus locaux ou une consultation des habitants. Elles augmentent ainsi l'attractivité de l'offre de mobilité et peuvent influencer son développement grâce à des mesures appropriées. Les 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 débutent ou se terminent à la porte des habitations.
Plan d'affectation spécial	Instrument législatif adopté par une commune lors d'un projet de construction qui, en raison de sa taille ou de la diversité de ses utilisations, ne peut être traité par une procédure d'autorisation de construire habituelle.
Prestations de mobilité	Les prestations de mobilité regroupent les offres qui ont une influence sur le comportement (des habitants). Elles comprennent l'information 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	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 appartiennent en général à plusieurs maîtres d'ouvrage. La commune est responsable du développement des quartiers.
Quartier d'habitation	Ce terme désigne ici un ensemble d'habitations appartenant à – ou étant administré par – un seul maître d'ouvrage. C'est donc ce dernier qui décide de mettre en place certaines mesures lors d'un processus de gestion de la mobilité.
Réglementation des places de parc	Limitation du temps de stationnement ou perception d'une taxe d'utilisation.
SuisseÉnergie pour les communes	Programme de l'Office fédéral de l'énergie OFEN.
Taux de réponse à un questionnaire	Nombre de réponses à une enquête divisé par le nombre total de questionnaires distribués (dans un quartier d'habitation).
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.).



Lettenstrasse

BEP

mobility
car sharing

Annexes

Annexe 1 Grille d'analyse

Annexe 2 Grille d'entretien

Annexe 3 Questionnaire Trafic et mobilité dans le quartier

Annexe 4 Mesures à l'échelle du groupe d'immeubles

Annexe 5 Mesures à l'échelle du quartier/de la commune

Annexe 1 Grille d'analyse

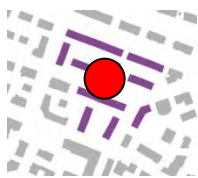
Nom du groupe d'immeubles :

Objectif

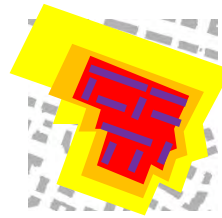
Rassemble tous les aspects pertinents relatifs à la mobilité d'un groupe d'immeubles. Elle sert de base pour le diagnostic de la mobilité.

Explication

Certaines informations peuvent être lues sur des plans. Elles sont indiquées par la mention « Plan ». D'autres sont disponibles sur une plateforme SIG (site de l'ARE : <http://map.are.admin.ch> et/ou géoportails cantonaux ou communaux). Les thèmes spécifiques comme le cadastre du bruit devraient également être consultables sur les plateformes SIG. Les informations liées à la mobilité sont généralement disponibles sur les sites internet des principaux opérateurs de transports (CFF, Mobility Car Sharing, entreprises de transports publics régionales, etc.). Une partie des informations doivent toutefois être relevées sur place dans le cadre du diagnostic de mobilité. Lorsqu'il est nécessaire de mentionner la localisation d'un élément, celui-ci est indiqué sur le plan d'analyse.




La qualité de desserte doit être définie par rapport au point qui constitue le cœur du groupe d'immeubles étudié (centroïde).



La distance séparant les immeubles des diverses infrastructures doit être définie par la création de zones tampons (analyse spatiale réalisée à l'aide d'un logiciel SIG).

N°	Information	Données				
1	Localisation					
1.1	Situation dans le quartier (distance jusqu'au centre du quartier à vol d'oiseau)	< 300 m <input type="checkbox"/>	300-500 m <input type="checkbox"/>	> 500 m <input type="checkbox"/>	Plan	
1.2	Existe-t-il une deuxième centralité de quartier dans un rayon de 1 000 m ?		Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Plan	
1.3	Distance jusqu'au centre-ville (à vol d'oiseau)	< 500 m <input type="checkbox"/>	500-1000 m <input type="checkbox"/>	> 1000 m <input type="checkbox"/>	Plan	
1.4	Structure du bâti	Bâtiment individuel <input type="checkbox"/>	Immeuble barre <input type="checkbox"/>	Ensemble d'immeubles <input type="checkbox"/>	Plan	
1.5	Densité de population (habitants/hectare)	...				SIG ARE
1.6	Densité d'activité (activités/hectare)	...				SIG ARE
2	Qualité de la desserte en transport public					
2.1	Classe de desserte TP (ARE)	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>	SIG ARE
2.1	Prochaine gare, halte RER ; indiquer le nom : _____					
2.1.1	Distance jusqu'à la prochaine gare/halte RER (depuis le cœur du groupe d'immeubles)		≤ 300 m <input type="checkbox"/>	≤ 500 m <input type="checkbox"/>	> 500 m <input type="checkbox"/>	Plan
2.1.2	Liaison sans transbordement jusqu'à la prochaine gare/halte RER (en tram/bus)	Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Nb de lignes : ...	Nb/h ...	Durée : ... min	Internet
2.2	Liaison sans transbordement jusqu'à une gare centrale (Lausanne, Genève Cornavin, etc.)					
2.2.1	Tram	Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Nb de lignes : ...	Nb/h ...	Durée : ... min	Internet
2.2.2	Bus	Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Nb de lignes : ...	Nb/h ...	Durée : ... min	Internet

2.3 Si desserte par un tram/méto						
2.3.1	Distance jusqu'au prochain arrêt de tram/méto (depuis le centroïde du groupe d'immeubles)		≤ 150 m	≤ 300 m	> 300 m	Plan
2.3.2	Nb de lignes				...	Internet
2.3.3	Nb de courses aux heures de pointe (toutes, dans les deux directions)				...	Internet
2.3.4	Qualité de l'aménagement et ameublement de l'arrêt de tram/méto le plus proche (abri, banc, information en temps réel sur les horaires de passage, multimodalité...)			...		Sur place
2.4 Si desserte par des bus						
2.4.1	Distance jusqu'au prochain arrêt de bus (depuis le centroïde du groupe d'immeubles)		≤ 150 m	≤ 300 m	> 300 m	Plan
2.4.2	Nb de lignes				...	Internet
2.4.3	Nb de courses aux heures de pointe (toutes, dans les deux directions)				...	Internet
2.4.4	Aménagement et ameublement de l'arrêt de bus le plus proche (abri, banc, information en temps réel sur les horaires de passage, multimodalité...)			...		Sur place
2.5 Liaisons sans transbordement vers le prochain nœud de TP urbain (tram/bus, mais pas gare)						
2.5.1	Oui Non	Nom : ...	Nb de lignes : ...	Nb courses/h: ...	Durée du trajet : ... min	Internet
3 Qualité de desserte en vélo						
3.1 Longueur des trajets et topographie						
3.1.1	Distance jusqu'à la prochaine gare/halte RER en km Topographie (dénivelé du trajet en m)				... km ... m	Internet Internet
3.1.2	Distance jusqu'à la prochaine centralité de quartier en km Topographie (dénivelé du trajet en m)				... km ... m	Internet Internet
3.1.3	Distance jusqu'à une deuxième centralité de quartier en km Topographie (dénivelé du trajet en m)				... km ... m	Internet Internet
3.2 Stationnement vélo						
3.2.1	Localisation et nombre de places de stationnement vélo (extérieur) dans le groupe d'immeubles (si visible facilement)			Nb non couvert ...	Nb couvert ...	Sur place
3.2.2	Accessibilité des places de stationnement vélo		bonne	moyenne	mauvaise	Sur place
3.2.3	Places de stationnement vélo dans le reste du quartier (localisation, nombre)		Nb non couvert ...		Nb couvert ...	Sur place
3.2.4	Déficit de places de stationnement vélo (nombre et localisation)			...		Sur place
3.3 Services dédiés aux vélos						
3.2.1	Location de vélos (électriques, vélos-cargos, etc.) et remorques à vélo à disposition sur le site				Oui Non	Sur place
3.2.2	Ateliers/boutiques de réparation de vélo dans le quartier				Oui Non	Sur place
3.4 Vélos en libre-service (VLS)						
3.4.1	Système VLS dans la commune				Oui Non	Internet
3.4.2	Localisation de la station de VLS la plus proche (en m)				...	
3.4.3	Nombre de vélos/d'emplacements vélos				...	Internet

4				Qualité de la desserte à pied			
4.1	État des liaisons piétonnes dans le quartier. Liaisons porte entrée - destinations (structure du réseau, lacunes, dénivelé, escaliers)		...			Sur place	
4.2	État du réseau dans le quartier (largeur, dangers, problèmes)		...			Sur place	
4.3	Liaisons piétonnes à l'intérieur du groupe d'immeubles (lignes de désir) Les entrées des immeubles sont accessibles de manière directe et sans obstacles (notamment pour les PMR) depuis toutes les provenances		Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>			Sur place	
4.4	Réseau piéton sans voiture entre les immeubles		Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>			Sur place	
4.5	Synthèse réseau : liaisons piétonnes dans le reste du quartier (100 m direction gare/centre/commerces) Le quartier dispose d'un réseau piéton dense et sans lacunes (pas de coupures comme des lignes ferroviaires, ou de rues avec trop peu de possibilités de traverser ou d'autres obstacles)		Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>			Sur place	
4.6	Synthèse qualité : le réseau piéton menant au centre du quartier est attractif (en site propre, le long de routes peu fréquentées, dans une zone 30 ou une zone de rencontre) Observations qualitatives supplémentaires		Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>			Sur place	
5				Régime de trafic			
5.1	Zone de trafic modéré (zone 30 ou zone de rencontre) sur les voiries desservant le groupe d'immeubles (nom des rues)		Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>			Sur place	
5.2	Zone de trafic modéré (zone 30 ou zone de rencontre) dans le reste du quartier (localisation)		Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>			Sur place	
5.3	Rues fermées (sauf dérogations spéciales) à la circulation automobile dans le groupe d'immeubles Conformément aux signaux de la OSR 2.13, 2.14				Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> (localiser)	Sur place	
5.4	Rues fermées (sauf dérogations spéciales) à la circulation automobile dans le reste du quartier conformément aux signaux OSR 2.13, 2.14 (localisation)		Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>			Sur place	
6				Prestations de mobilité			
6.1	Emplacement Mobility Car Sharing (dans le groupe d'immeubles)		Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Nb de véhicules : ...		Mobility	
6.2	Distance jusqu'au prochain emplacement Mobility Car Sharing (en mètres)		... m		Plan		
6.3	Nb de véhicules Mobility Car Sharing (emplacements dans un rayon de 500 m)		...		Mobility		
6.4	Possibilité de dépôt pour les livraisons ou les paquets		Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>			Sur place	
6.5	Autres prestations de mobilité (type et localisation) : ...		Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>			Sur place	
7				Trafic individuel motorisé			
7.1	Estimation du nombre de places de parc privées, marquées, dans le groupe d'immeubles (habitants et visiteurs) - en surface		...		Sur place		
7.2	Nombre de places de parc sur le domaine public dans le groupe d'immeubles (inscrire délimitation pertinente sur le plan ou décrire)		Nb de places zone bleue ...	Nb de places zone blanche ...		Sur place	
7.3	Taux d'occupation des places privées et publiques (relevé au moins à deux moments différents de la journée (pm, soir, w-e) et remarques qualitatives éventuelles (complet/peu occupé/beaucoup de places de parc libres)		Heure : ... Occupation : ...		Sur place		

7.4	Stationnement illicite à l'intérieur du groupe d'immeubles	Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Nb ...	Localisation ...	<i>Sur place</i>
7.5	Places de stationnement existantes, occupées de manière illicite, dans le quartier étudié	Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Nb ...	Localisation ...	<i>Sur place</i>
8	Approvisionnement ; achats et services				
8.1	Commerce de proximité le plus proche pour les besoins quotidiens	< 300 m <input type="checkbox"/>	300-700 m <input type="checkbox"/>	> 700 m <input type="checkbox"/>	<i>Plan</i> <i>Sur place</i>
8.2	Supermarché le plus proche	< 300 m <input type="checkbox"/>	300-700 m <input type="checkbox"/>	> 700 m <input type="checkbox"/>	<i>Plan</i> <i>Sur place</i>
8.2	Localisation d'autres offres de commerces et services (décrire le type d'offres)			...	<i>Sur place</i>
9	Structures d'accueil et d'éducation				
9.1	Crèches (nombre et distance jusqu'au centroïde du groupe d'immeubles étudié), localisation	< 300 m ...		> 700 m ...	<i>Plan</i>
9.2	Jardins d'enfants (nombre et distance jusqu'au centroïde du groupe d'immeubles), localisation	< 300 m ...		> 700 m ...	<i>Plan</i>
9.3	Écoles primaires (nombre et distance jusqu'au centroïde du groupe d'immeubles), localisation	< 300 m ...		> 700 m ...	<i>Plan</i>
9.4	Écoles secondaires et lycées/gymnases (nombre et distance jusqu'au centroïde du groupe d'immeubles), localisation	< 300 m ...		> 700 m ...	<i>Plan</i>
10	Espaces de loisir et de détente				
10.1	Estimation de la distance jusqu'à la prochaine place de jeu dans le groupe d'immeubles (distance et localisation)	< 150 m <input type="checkbox"/>	150-300m <input type="checkbox"/>	300-500 m <input type="checkbox"/>	<i>Plan</i> <i>Sur place</i>
10.2	Distance jusqu'au prochain espace de loisir et de détente (p. ex. centre de quartier, petit parc)	< 300 m <input type="checkbox"/>	300-500 m <input type="checkbox"/>	> 500 m <input type="checkbox"/>	<i>Plan</i> <i>Sur place</i>
10.3	Distance jusqu'au prochain grand espace vert ou espace ouvert (p. ex. grands parcs urbains, forêts)	< 300 m <input type="checkbox"/>	300-700 m <input type="checkbox"/>	> 700 m <input type="checkbox"/>	<i>Plan</i> <i>Sur place</i>
10.4	Distance jusqu'à la prochaine offre culturelle/de loisirs importante (p. ex. centre culturel, piscine) et type d'offre : ...	< 500 m <input type="checkbox"/>	500-1000 m <input type="checkbox"/>	> 1000 m <input type="checkbox"/>	<i>Plan</i> <i>Sur place</i>
11	Qualité de l'environnement (si les données sont disponibles, p. ex. SITG du canton de Genève)				
11.1	Nuisance sonore	Niveau d'émission en dB (A) ...	Valeur limite dépassée Oui <input type="checkbox"/> / Non <input type="checkbox"/>		<i>SIG</i>
11.2	Pollution de l'air moyenne annuelle d'immission de NO ₂ (moyenne annuelle de NO ₂ en µg/m ³)	< 16 µg/m ³ <input type="checkbox"/>	< 30 µg/m ³ <input type="checkbox"/>	> 44 µg/m ³ <input type="checkbox"/>	<i>SIG</i>

Remarques, observations importantes (p. ex. mesures de gestion de la mobilité qui viennent d'être mises en œuvre comme la signalisation de chemins pour piétons, des informations bien visibles concernant les TP, etc.)

Annexe 2 Guide d'entretien avec la gérance immobilière

Analyse de l'existant

Le présent guide d'entretien permet de dresser le portrait de l'état actuel, les caractéristiques importantes du groupe d'immeubles étudié. Il propose une vue d'ensemble sous forme de tableaux et des points de discussion à aborder lors d'un premier entretien. Dans l'idéal, le tableau est rempli au préalable et sert de base de discussion.

Aperçu des appartements

Vue d'ensemble du nombre et de la taille des appartements (nombre de pièces)

Nombre de pièces (sans la cuisine ni la salle de bain)	Nombre d'appartements
1 pièce	
1 1/2 pièces	
2 pièces	
2 1/2 pièces	
3 pièces	
3 1/2 pièces	
4 pièces	
4 1/2 pièces	
5 pièces et plus	
Nb total d'appartements	

Aperçu des locataires

Estimations de la structure des locataires (pour autant que les chiffres soient disponibles, sinon estimer)

Nb d'habitants	Nb d'habitants précis, si disponible	Nb d'habitants estimé
Nb d'hommes		
Nb de femmes		
Nb d'enfants jusqu'à 18 ans		
Nb total d'habitants		

Taille des ménages	Nb de baux précis, si disponible	Nb de baux estimés en %
1 personne		
1 adulte avec enfant(s)		
2 adultes		
2 adultes avec enfant(s)		
3 adultes ou plus		

Âges des Locataires	Nb de baux précis, si disponible	Nb de baux estimés en %
Locataires âgés de moins de 30 ans		
Locataires âgés de 30 – 50 ans		
Locataires âgés de 51 – 65 ans		
Locataires âgés de plus de 65 ans		

Durée de résidence en années	Nb de baux précis, si disponible	Nb de baux estimés en %
Moins de 1 an		
1 - 3 ans		
4 - 5 ans		
6 - 10 ans		
Plus de 10 ans		

Nationalité	Nb de baux précis, si disponible	Nb de baux estimés en %
Suisse		
Etrangère		

Stationnement

Places de parc voiture	Nb	Prix par place (CHF)
Places de parc à l'air libre		
Places de parc dans des garages individuels		
Place de parc dans un garage collectif		
Places de parc supplémentaires pour visiteurs		
Total		
Existe-t-il d'autres places disponibles pour les locataires ailleurs ?		
Où ? (localisation, propriétaire)		

Places de parc moto	Nb	Prix par place
Places de parc moto extérieures (couvertes ? oui : non : ...)		
Places de parc moto dans un garage collectif		
Où ces places sont-elles localisées ?		

État de la location des places de parc	Nb
Louées à des habitants	
Louées à des tiers	
Places réservées aux visiteurs	
Autres catégories ? (Description, nombre)	
Places ou abonnements disponibles	
Total (habitants, tiers, visiteurs)	

Courte discussion concernant la question du stationnement en général

- Y-a-t-il un surplus de demandes ? (liste d'attente)
- La situation actuelle reflète-t-elle l'état habituel ?
- Y-a-t-il eu des modifications importantes durant les dix dernières années ? Si oui, lesquelles ?
- Y-a-t-il d'importantes variations au cours de l'année ou la situation est-elle plutôt stable ? S'il y a des variations, à quoi sont-elles dues ?
- Y-a-t-il à votre avis besoin de prendre des mesures ? Quelles sont les possibilités d'amélioration ?
- Y-a-t-il des véhicules stationnés de manière illicite ?
- Comment se présente le stationnement sur les rues avoisinantes (estimation subjective de la pression du stationnement/occupation des places en zones bleues, la semaine et les week-ends) ?
- Avez-vous connaissance de phénomènes de sous-location des places ?
- Quel est le coût des abonnements mensuels ?
- Connaissez-vous le degré de couverture des frais liés aux places de parc louées ?
- Les places de parc sont-elles réservées nominalement ou banalisées (simples autorisations d'accéder au parking, sans place physiquement réservée) ?
- Trajet entre les places de parc et les appartements (accessibles par des escaliers/ascenseurs ou par des chemins interne)
- Thème des motos/scooters : où sont-ils parqués ? Est-ce un thème problématique ? Leur stationnement est-il payant ou gratuit ? (si payant, tarif mensuel :)

Stationnement vélo

Nb ou estimation des places de stationnement vélo	
Places en surface couvertes	
Places en surface non couvertes	
Places dans un local fermé accessible de plain-pied	
Places en sous-terrain accessibles par une rampe	
Places en sous-terrain accessibles uniquement par un escalier/ascenseur	
Total	
Y-a-t-il d'autres possibilités de stationnement pour les vélos ailleurs ?	
Alternative : nombre de places et la surface approximative	

Courte discussion sur l'état des infrastructures pour vélos

- L'offre et la qualité sont-elles suffisantes ?
- Les places sont-elles situées au bon endroit ?
- Y-a-t-il eu des modifications importantes durant les dix dernières années concernant le stationnement vélo ou y-a-t-il de projets en cours ? (places supplémentaires)
- Les locataires font-ils part de suggestions ou de demandes ?
- Y-a-t-il d'autres problèmes spécifiques liés aux vélos, p. ex. du stationnement « sauvage », des cas de vols de vélos, etc. ?
- Où sont rangés les poussettes, vélos d'enfants, remorques, jeux d'extérieurs ?
- Le quartier est-il attractif pour les déplacements à vélo ?
- Voyez-vous des possibilités d'amélioration ?

Déplacements à pied

- Comment se présentent les accès à pied à l'intérieur du groupe d'immeubles ? (p. ex. sentier marqué dans la terre par le piétinement répété qui indiquerait une ligne de désir non équipée)
- Est-ce que toutes les entrées sont accessibles avec une poussette ? Sont-elles accessibles pour les personnes à mobilité réduite ?
- Les espaces à l'entrée des immeubles offrent-ils une protection contre les intempéries ?
- Quel est l'état des liaisons piétonnes vers les environs/les arrêts TP/les commerces ?
- Les cheminements vers les écoles (garderie/jardin d'enfants/primaire/secondaire) sont-ils bien sécurisés ?

Approvisionnement quotidien/hebdomadaire (achats)

- Considérez-vous l'offre de commerces de proximité comme suffisante au sein du quartier ?
- Où les habitants vont-ils faire leurs achats ?
- Y-a-t-il eu des modifications importantes de l'offre ou des comportements ces dernières années ?

Transport public (TP)

- Y-a-t-il à votre avis des déficits en termes d'offre en transport public ?
- Comment qualifieriez-vous la desserte TP ? (Positionnement des arrêts, fréquence de passage des TP, offre en soirée et le week-end, liaisons directes avec le centre-ville, etc.) ?

Prestation de mobilité

Parmi la liste ci-dessous, quelles prestations de mobilité ont déjà été mises en place ?
Lesquelles constituent à votre avis un potentiel pour le quartier étudié ?

- Emplacement Mobility Carsharing
- Location de vélos/remorques pour les achats, service de réparation pour les vélos
- Service de livraison à domicile/dépôt de marchandise et paquet dans le quartier
- Introduction d'un commerce de quartier (épicerie, dépanneur ...)
- Incitations financières pour les habitants (p. ex. subvention sur les abonnements TP pour les locataires, réduction sur les abonnements Mobility, etc.)
- Plateforme de covoiturage (Car-Pooling) spécifique pour les habitants du voisinage
- Informations concernant l'offre TP (horaires des arrêts les plus proches)
- Informations concernant la location de vélos, de vélos électriques ou l'offre de services, les bénéfices du vélo pour la santé, etc.
- Informations générales sur la mobilité (sur le site internet du groupe d'immeubles, dans les informations remises aux nouveaux locataires, etc.) ?

Question sur le comportement des habitants en matière de mobilité en général

Y-a-t-il encore d'autres aspects importants concernant la mobilité ? par exemple :

- Accessibilité des espaces verts ou des places de jeux
- Modération du trafic : la situation actuelle est-elle suffisante ?
- Est-il envisageable de prendre d'autres mesures, comme l'introduction de zone de rencontre, l'interdiction partielle de circuler ou de circuler la nuit ou encore diriger le trafic motorisé sur d'autres itinéraires ?
- Souhaitez-vous aborder d'autres points ?

Question 11: Quelle est votre satisfaction concernant votre lieu d'habitation en termes des offres et possibilités suivantes ?

	satisfait	partagé	insatisfait	Il n'existe pas
Proximité / offre de magasins pour des biens d'usage courant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Proximité / offre des transports publics	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Chemins piétons directs et sûrs dans les environs du quartier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pistes cyclables directes et sûres dans les environs du quartier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Emplacement / qualité des endroits de stationnement vélos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Espaces verts dans le quartier ou à proximité immédiate	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Emplacements adaptés au jeu avec des trottinettes, vélos d'enfants, skates, etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Question 12: Êtes-vous pour, pour à certaines conditions ou contre le fait que l'on...

	Pour	Pour à certaines conditions	Contre	Ne sait pas / pas de réponse
... introduise une taxe d'entrée en voiture dans les centres urbains aux heures de pointe (roadpricing) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... augmente les taxes de parking dans les centres urbains ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... augmente le prix du carburant ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... introduise des taxes de parking dans les centres commerciaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Remarques supplémentaires : Êtes-vous satisfait de la situation du trafic dans votre quartier d'habitation ? Avez-vous d'autres remarques, commentaires et idées par rapport à une meilleure organisation du trafic et de la mobilité dans votre quartier d'habitation ou dans ses alentours ?

Je souhaite participer au tirage au sort de chèques REKA de CHF 100.-.

Nom, adresse: _____


Merci beaucoup pour votre participation ! Veuillez renvoyer le questionnaire rempli jusqu'au XXXXXXXXXXXXXXXX à XXXXXXXXXXXXXXXX

Trafic et mobilité dans le quartier XXXXXXXXXX

Cette enquête fait partie d'un inventaire du trafic et de la mobilité qui est réalisé dans différents quartiers. L'objectif est d'en déduire des propositions concrètes de mesures qui permettent d'améliorer la situation en termes de mobilité dans votre quartier.

Nicht frankieren
Ne pas affranchir
Non affrancare

Geschäftsantwortsendung Invo commerciale-risposta
Envoi commercial-réponse



Nom
Rue N°
Case postale XXXX
XXXXX Lieu

Annexe 4 Mesures à l'échelle du groupe d'immeubles

Mesure 1 : Thématiser la mobilité au sein de la gérance immobilière

Mesure 2 : Commission et fonds pour la mobilité

Mesure 3 : Dossier d'information et site internet mobilité

Mesure 4 : Liaisons à pied et à vélo

Mesure 5 : Stationnement vélo

Mesure 6 : Stationnement des véhicules motorisés individuels TIM

Mesure 7 : Bons mobilité

Mesure 8 : Car sharing

Mesure 9 : Location de véhicules privés et covoiturage (Carpooling)

Mesure 10 : Vélos, vélos spéciaux et accessoires ; location et infrastructures

Mesure 11 : Réparation de vélos, station avec pompe à vélo

Mesure 12 : Commerces et déchetteries de proximité

Mesure 13 : Services de livraison

Mesure 14 : Dépôt pour les marchandises et les paquets

Mesure 15 : Réunion avec les habitants


Mesure 1 : Thématiser la mobilité au sein de la gérance immobilière											
<p>Les quartiers d'habitation génèrent des déplacements. La gérance immobilière peut contribuer à les orienter en intégrant des conditions spéciales dans les baux et leurs annexes, ainsi qu'en mettant en œuvre des mesures appropriées. La gérance est consciente qu'elle peut influencer la mobilité et disposée à réduire le trafic individuel motorisé en raison des différentes nuisances qu'il provoque. De nombreux maîtres d'ouvrage s'engagent à construire de manière exemplaire sur le plan écologique ou énergétique. Ces exigences ne devraient pas se limiter à l'enveloppe des bâtiments et aux équipements, mais devraient inclure également la mobilité.</p>											
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> – Prendre en compte sur le long terme la mobilité durable dans la stratégie de la gérance immobilière par rapport au groupe d'immeubles (p. ex. dans les lignes directrices) – Aborder le thème de la mobilité lors de la formulation et de l'attribution des baux – Formuler des objectifs, p. ex. « pour l'immeuble X, max. 0,5 voiture/ménage ». 										
Compétence	Gérance immobilière										
Autres parties prenantes	Conseiller en mobilité, propriétaire										
Coûts	<table border="0"> <tr> <td>Coût d'investissement :</td> <td>Coût d'exploitation :</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF)</td> <td><input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF)</td> <td><input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><i>Charge de travail en interne</i></td> <td><i>Charge de travail en interne</i></td> </tr> </table>	Coût d'investissement :	Coût d'exploitation :	<input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF)	<input type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF)	<input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF)	<input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF)	<input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF)	<i>Charge de travail en interne</i>	<i>Charge de travail en interne</i>
Coût d'investissement :	Coût d'exploitation :										
<input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF)										
<input type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF)	<input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF)										
<input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF)	<input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF)										
<i>Charge de travail en interne</i>	<i>Charge de travail en interne</i>										
Financement	Gérance immobilière										
Champ d'application	Approprié pour <input checked="" type="checkbox"/> Petits immeubles avec moins de 100 logements <input checked="" type="checkbox"/> Grands immeubles avec plus de 100 logements										
Réalisation	<input checked="" type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)										
Utilité	Document de base pour les autres activités comme la location préférentielle à des personnes sans voiture ou la construction d'infrastructures vélos exemplaires.										
Marche à suivre	<ul style="list-style-type: none"> – Inscrire la mobilité durable dans les documents de la gérance immobilière, comme les lignes directrices, la stratégie, etc. – Sensibiliser les collaborateurs au thème de la mobilité durable et leur apprendre à mettre en œuvre les projets allant dans ce sens – Tenir compte de la mobilité dans les différents processus (p. ex. dans la rédaction des annonces pour les logements à louer, dans des critères de choix, etc.) – Mentionner sur le site internet de la gérance que la mobilité des habitants fait l'objet d'une attention particulière (voir Mesure 3) 										
Exemples Liens	<ul style="list-style-type: none"> – La coopérative de logements « Zurlinden – Die 2000-Watt-Genossenschaft » accueille uniquement des habitants ne possédant pas de voiture dans son quartier de Sihlbogen à Zürich-Leimbach /220 logements). Cette condition est garantie dans un document signé, joint au contrat de bail. – www.bgzurlinden.ch / www.sihlbogen.ch. – Coopérative FAB-A à Bienne, dont les baux stipulent que les habitants ne peuvent pas posséder de voiture (http://www.fab-a.ch/genossenschaft/ueber-uns) – Plus d'informations et d'exemples sur la plateforme « Habitat à mobilité durable » : www.habitat-mobiledurable.ch http://www.wohnbau-mobilitaet.ch 										

Mesure 2 : Commission et fonds pour la mobilité

Créer une commission ou un groupe de travail composé d'habitants et/ou de collaborateurs de la gérance immobilière sur la mobilité. Ce groupe est responsable de lancer et de mettre en œuvre des projets de gestion de la mobilité. Il dispose d'un budget (fonds pour la mobilité) pour financer des mesures à même d'encourager les habitants à adopter un comportement plus durable en matière de mobilité.



Objectifs	Sensibiliser les habitants à la mobilité durable et aux possibilités de mise en œuvre de mesures grâce à un budget ad hoc.	
Compétence	Gérance immobilière	
Autres parties prenantes	Commission en charge d'un ensemble d'immeubles, collaborateurs de la gérance immobilière ou membres d'une association d'habitants	
Coûts	<p>Coût d'investissement :</p> <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>Charge de travail en interne</i>	<p>Coût d'exploitation :</p> <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>Montant du budget pour le fonds pour la mobilité</i>
Financement	Gérance immobilière	
Champ d'application	Approprié pour <input type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements <input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements	
Réalisation	<input checked="" type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)	
Utilité	La création d'une commission aide à mieux ancrer l'idée de la mobilité durable dans le groupe d'immeubles. Un petit budget annuel est mis à disposition pour les investissements et le financement de mesures de gestion de la mobilité. Le budget incite les habitants à s'investir chaque année pour réaliser un projet de petite envergure.	
Marche à suivre	<ul style="list-style-type: none"> – Création d'une commission composée de représentants des locataires et/ou de la gérance immobilière – Définition du cahier des charges et des responsabilités – Création d'un fonds pour la mobilité 	
Exemples Liens	Des objectifs et des mesures ont été discutés lors d'une réunion de quartier dans le cadre du projet « Gestion de la mobilité dans le Familienheim Genossenschaft Zürich FGZ ». Une commission de mobilité a été créée pour superviser la mise en œuvre de ces mesures : www.fgz.ch → Publikationen → FGZ-Info → FGZ-Info 4/2013	

Mesure 3 : Dossier d'information ou page internet mobilité			
<p>La gérance met à disposition des habitants des informations spécifiques sur la mobilité, sous la forme d'un dossier papier et/ou sur un site internet propre au quartier. Les offres pertinentes pour les immeubles concernés constituent le contenu principal. Par ex. : informations sur les arrêts de transport public les plus proches, prestations pour les vélos aux alentours, services de livraison, informations de base pour l'autopartage, etc.</p>			
Objectifs	Les habitants reçoivent des informations ciblées concernant les offres et les services proposés dans leur quartier, leur permettant de se déplacer de manière durable.		
Compétence	Gérance immobilière		
Autres parties prenantes	Conseiller en mobilité, commune, prestataire de mobilité comme l'exploitant TP, etc.		
Coûts	<table border="0"> <tr> <td> <p>Coût d'investissement :</p> <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>En fonction des versions et des projets</i> </td> <td> <p>Coût d'exploitation :</p> <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>Surtout maintien à jour/hébergement page internet</i> </td> </tr> </table>	<p>Coût d'investissement :</p> <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>En fonction des versions et des projets</i>	<p>Coût d'exploitation :</p> <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>Surtout maintien à jour/hébergement page internet</i>
<p>Coût d'investissement :</p> <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>En fonction des versions et des projets</i>	<p>Coût d'exploitation :</p> <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>Surtout maintien à jour/hébergement page internet</i>		
Financement	Gérance immobilière		
Champ d'application	<p>Approprié pour</p> <input checked="" type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements <input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements		
Réalisation	<input checked="" type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)		
Utilité	L'offre de mobilité ainsi que la connaissance des possibilités existantes constituent des critères essentiels de la satisfaction des habitants par rapport à leur logement. La gérance immobilière se positionne en tant qu'acteur qualifié et influence l'offre et la connaissance de l'offre de manière à augmenter la satisfaction de ses locataires. Cela est favorable à la stabilité du rapport entre bailleur et locataire.		
Marche à suivre	<ul style="list-style-type: none"> – Définir un cadre budgétaire et la forme du dossier (papier et/ou internet) – Attribuer les responsabilités du projet à l'interne, p. ex. nommer un gestionnaire de la mobilité dans la gérance et, au besoin, mandater un conseiller en mobilité – Contacter la commune pour lui demander un soutien sur le fond ainsi qu'un cofinancement – Le conseiller en mobilité élabore un concept de détail (forme, contenu, mise à jour et distribution) avec un budget ; validation par la gérance – Élaboration du dossier/site internet – Distribution/information aux habitants selon concept détaillé – Tenue à jour du contenu selon concept de détail 		
Exemples Liens	<ul style="list-style-type: none"> – Dossier d'information « Mobil in Affoltern » Ponts et chaussées de la Ville de Zurich (coûts pour la mise en page, la production et la distribution : 3 CHF/pièce) : https://www.stadt-zuerich.ch → Porträt der Stadt Zürich → Mobilität & Verkehr → Verkehrskonzepte & Mobilitätsmanagement → Mobilitätsmanagement → Quartierbezogen → Affoltern – « Mobil in der Region Solothurn » de so!mobil (disponible pour les régions de Granges, Olten et Dorneck-Thierstein) : www.so-mobil.ch → Mobilitätsset – Europaallee Zürich : informations sur la mobilité sur le site internet www.europaallee.ch/ → Über Europaallee / Mobilität 		
Remarque	Le dossier mobilité a d'autant plus de valeur qu'il contient des informations locales, par ex. concernant un marchand de vélo des environs, des commerces du quartier avec service de livraison, les emplacements Mobility Car Sharing, etc.		

Mesure 4 : Déplacements à pied

La gérance immobilière optimise l'infrastructure pour les piétons. Elle prend en compte les éléments suivants :

- Les chemins d'accès aux entrées des immeubles sont directs. Il ne doit pas y avoir de conflits entre les piétons et les véhicules. Le réseau de chemins piétons autour des immeubles doit être perméable, c'est à dire que l'accès aux entrées d'immeubles doit être possible depuis diverses provenances.
- Il doit y avoir des liaisons directes et sans détour jusqu'aux destinations principales (arrêts de transports publics, commerces, etc.)
- Les entrées d'immeubles doivent être accessibles pour les personnes à mobilité réduite et les poussettes (rampes d'accès à moins de 5 % idéalement).
- Les espaces situés aux entrées des immeubles (y c. boîtes aux lettres) doivent être protégés des intempéries et conçus comme points de rencontre (p. ex. possibilité de s'asseoir)
- Des espaces fermés et abrités appropriés pour ranger les poussettes et les jeux d'extérieur doivent être à disposition à proximité immédiate des entrées d'immeubles.



Objectifs	Les déplacements à pied aux alentours des immeubles sont encouragés par la présence d'un réseau de cheminements attractifs et une qualité de séjour élevée dans les espaces extérieurs.	
Compétence	Gérance immobilière	
Autres parties prenantes	Paysagiste	
Coûts	Coût d'investissement : <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>En fonction du projet</i>	Coût d'exploitation : <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>Uniquement entretien et réparation si besoin</i>
Financement	Gérance immobilière	
Champ d'application	Approprié pour <input checked="" type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements <input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements	
Réalisation	<input type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input checked="" type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)	
Utilité	Augmenter l'attractivité du quartier.	
Marche à suivre	<ul style="list-style-type: none"> - Analyser la situation actuelle (qualités, manques), éventuellement en impliquant les habitants - Mandater un paysagiste et/ou un conseiller en mobilité - Mettre en œuvre les mesures (en collaboration avec la commune pour les cheminements en dehors du quartier) 	
Exemples Liens	Logements adaptés pour les personnes âgées, lignes directrices de construction et d'aménagement, Centre Suisse pour la construction adaptée aux handicapés, 2014 (en allemand)	
Objectifs	Impliquer la démarche dans un concept général d'assainissement des espaces extérieurs » (y c. revalorisation des espaces) ; voir aussi Mesure C.	

Mesure 5 : Stationnement vélo

L'accès, l'agencement et la qualité des espaces de stationnement pour les vélos et des garages à vélos, sont décisifs pour que les habitants recourent à la bicyclette pour se déplacer quotidiennement. Les aspects suivants doivent être pris en compte :

- Offrir des places appropriées et différenciées pour le stationnement de longue et courte durée en nombre suffisant
- Placer les espaces de stationnement à proximité immédiate des entrées et de manière aisément accessible (sans devoir mettre pied à terre) ; plusieurs petits espaces disséminés un peu partout conviennent mieux que peu de grands espaces
- Espace de stationnement couvert avec possibilité de cadenasser les vélos dans un local fermé, accessible de plain-pied
- Espaces extérieurs : protection contre le vol et les intempéries
- Optimisation des dispositifs d'attache (arceaux etc.)
- Espace de rangement pour les protections contre la pluie, casques, sièges enfant, etc.

Contrôler le bon ordre de l'espace de stationnement vélo périodiquement (évacuer les vélos abandonnés).




Objectifs	Faciliter la pratique du vélo en mettant à disposition des espaces de stationnement vélo attractifs pour le stationnement de courte et de longue durée.	
Compétence	Gérance immobilière	
Autres parties prenantes	Propriétaire, conseiller en mobilité/bureau d'aménagement	
Coûts	Coût d'investissement : <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>En fonction du projet</i>	Coût d'exploitation : <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>Uniquement entretien et réparation si besoin</i>
Financement	Gérance immobilière	
Champ d'application	Approprié pour <input checked="" type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements <input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements	
Réalisation	<input checked="" type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)	
Utilité	Sans obstacles pour utiliser et ranger son vélo rapidement et confortablement, les habitants utilisent leur vélo plus souvent pour les déplacements de proximité.	
Marche à suivre	- Analyse de la situation actuelle (qualités, lacunes), év. avec les habitants. - Mandat éventuel à un bureau d'aménagement. - Réalisation physique	
Exemples Liens	- Manuel stationnement vélo (OFROU/Conférence vélo, 2008) : www.ofrou.admin.ch → Thèmes → Mobilité douce → Guide de recommandation - Merkblatt Veloparkierung für Wohnbauten (Délégué vélo du canton de Zurich) : www.afv.zh.ch/ → Velo → Veloförderung → Qualität → Veloparkierung - Distributeurs et producteurs de stationnement vélo 2014 (Forum vélostations Suisse) : www.velostation.ch → Documents	
Remarques	- Voir Mesure D. - Autres idées : primer les immeubles exemplaires en matière de stationnement vélo. Voir concours « velofreundliche Wohnwirtschaft » : www.fahrrad-fit.de	

Mesure 6 : Stationnement des véhicules motorisés privés TIM

L'offre en place de stationnement pour les véhicules motorisés privés TIM a une influence importante sur la possession et l'utilisation de voitures. En plus du nombre de places de parc liées aux immeubles et de leur gestion, il est également nécessaire de contrôler les accès et leur agencement (minimiser les conflits avec les piétons et les cyclistes, ainsi que les surfaces de circulation). L'usage de la surface en plein air pour le stationnement est en concurrence avec d'autres usages de ces mêmes espaces. Les coûts des places de stationnement doivent être calculés dans une optique commerciale et leur gestion doit avoir un effet de levier.



Objectifs	Réduction du nb de ménages possédant et utilisant une voiture	
Compétence	Gérance immobilière	
Autres parties prenantes	Conseiller en mobilité ; quartiers alentours ; groupe d'immeubles ; commune	
Coûts	Coût d'investissement : <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>En fonction du projet</i>	Coût d'exploitation : <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>Coûts de gestion</i>
Financement	Gérance immobilière	
Champ d'application	Approprié pour	<input checked="" type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements <input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements
Réalisation	<input type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input checked="" type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)	
Utilité	En réduisant le nombre de places de stationnement, l'attractivité de la possession de véhicules et les déplacements en voiture diminuent. À l'inverse, cela permet d'augmenter la qualité de vie dans le quartier et de libérer de l'espace pour d'autres usages.	
Marche à suivre	<ul style="list-style-type: none"> – Analyse de la situation actuelle (qualités, lacunes), implication éventuelle de la population. – Mandater éventuellement un bureau d'aménagement et/ou un conseiller en mobilité. – Étudier les possibilités de réaménagement (un box de garage peut p. ex. être transformé en stationnement vélo ou en espace de rangement pour les poussettes et les jeux extérieurs ; des places extérieures peuvent être converties en espace vert). – Instaurer une gestion du stationnement et calculer les tarifs dans une optique commerciale. – Contrôler le stationnement (sanctionner les véhicules stationnés illégalement) – Fixer des objectifs de réduction du nombre de places de parc (à moyen terme) – Élaborer un concept de stationnement pour le reste du quartier et de la commune (p. ex. pour optimiser l'utilisation des places vides dans des garages alentours ou réglementer le stationnement public de manière uniforme). Voir Mesure E. 	
Exemples Liens	– Un concept de mobilité peut permettre de diminuer le nombre de places de parc minimum exigé pour des logements, voir www.habitat-mobiledurable.ch	
Remarques	– Voir aussi Mesure E.	

Mesure 7 : Bon mobilité			
<p>Les habitants reçoivent régulièrement, p. ex. chaque année, des bons Reka ou des Rail Checks, afin de les encourager à effectuer leurs déplacements autrement qu'en voiture. Il est aussi possible d'offrir des bons pour les systèmes de location de vélos, le car sharing ou les taxis.</p> <p>Lorsque c'est possible, il est utile de solliciter les entreprises régionales de transport public pour contribuer au financement de ces prestations.</p>			
Objectifs	Les habitants sont incités à utiliser les offres de mobilité à disposition grâce aux bons qu'ils reçoivent. Cette mesure contribue à modifier les comportements de mobilité.		
Compétence	Gérance immobilière		
Autres parties prenantes	Propriétaire, entreprise de TP régionale, marchand de vélos, entreprises de taxi, etc.		
Coûts	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Coût d'investissement: <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>Charge de travail en interne</i> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Coût d'exploitation: <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>En fonction du nb de ménages et du montant</i> </td> </tr> </table>	Coût d'investissement: <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>Charge de travail en interne</i>	Coût d'exploitation: <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>En fonction du nb de ménages et du montant</i>
Coût d'investissement: <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>Charge de travail en interne</i>	Coût d'exploitation: <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>En fonction du nb de ménages et du montant</i>		
Financement	Gérance immobilière		
Champ d'application	Approprié pour <input checked="" type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements <input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements		
Réalisation	<input checked="" type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)		
Utilité	Une incitation financière permet de convaincre davantage d'habitants de se déplacer autrement qu'en voiture. La pollution et les autres nuisances sont réduites localement.		
Marche à suivre	<ul style="list-style-type: none"> – Clarifier avec les entreprises de transport régionales ou les communautés tarifaires, si elles acceptent de cofinancer des bons pour les habitants. – Clarifier les conditions particulières avec d'autres entreprises comme des marchands de vélos, des sociétés de car sharing ou des entreprises de taxi. – Définir le cadre d'investissement à l'interne de la gérance immobilière. – Définir les conditions à remplir du côté des locataires pour bénéficier des bons. Le locataire doit-il p. ex. s'engager volontairement à ne pas utiliser de place de parc ? – Distribuer les bons de mobilité une fois par an (p. ex. Rail Checks, Reka Rail, autres). 		
Exemples Liens	<ul style="list-style-type: none"> – Exemple du quartier de Sihlbogen de la coopérative Zurlinden à Zürich-Leimbach : Les locataires reçoivent chaque année un Rail Checks d'une valeur de CHF 800.-, contre la signature confirmant leur engagement à ne pas utiliser de place de parc. Voir www.bgzurlinden.ch/projekte → (Sihlbogen) → Energie & Mobilität – Rail Checks CFF : www.cff.ch/ → Voyages d'affaire → Assortiment → Autre assortiment → Rail Checks – Reka Rail : www.reka.ch → Argent Reka → Reka Rail 		

Mesure 8 : Autopartage, partage de véhicules organisé (Car Sharing)

La gérance immobilière négocie avec Mobility Car Sharing pour optimiser l'offre de véhicules en autopartage (localisation, tarifs et flotte de véhicules pour l'emplacement Mobility - éventuellement nouveau - ou étudie la possibilité de proposer des véhicules mobility@home). Avec ce système, la gérance paie pour disposer d'un emplacement et reçoit $\frac{3}{4}$ des recettes. La coopérative Mobility Car Sharing est responsable de l'administration et de l'entretien du véhicule.



Objectifs	Une offre suffisante de véhicules Mobility Car Sharing est à disposition des locataires à proximité de chez eux. Règle d'or : un véhicule Mobility pour 100 logements.	
Compétence	Gérance immobilière	
Autres parties prenantes	Mobility Car Sharing	
Coûts	<p>Coût d'investissement :</p> <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>Charge de travail en interne</i>	<p>Coût d'exploitation :</p> <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>Charge de travail en interne</i>
Financement	Coûts limités pour la gérance immobilière en général. Possibilité d'éviter la construction de places de parc, donc d'importantes dépenses, grâce au système d'auto-partage. Avec le modèle Mobility@home, la gérance se porte garante du risque : elle paie un montant de minimum CHF 19'000 par véhicule, pour que tous les habitants du groupe d'immeubles bénéficient d'un abonnement Mobility, mais 75% des recettes générées par l'utilisation des véhicules lui sont rétrocédées. Si l'offre rencontre un certain succès auprès des habitants, ce service peut ainsi pratiquement constituer une opération blanche financièrement.	
Champ d'application	<p>Approprié pour</p> <input checked="" type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements <input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements	
Réalisation	<input checked="" type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)	
Utilité	Les locataires peuvent renoncer à posséder un véhicule privé (ou un deuxième véhicule) grâce à l'offre de véhicules Mobility Car Sharing. Cela contribue à réduire le nombre de kilomètres parcourus. Avoir moins de véhicules privés dans le quartier permet d'attribuer l'espace à d'autres usages.	
Marche à suivre	<ul style="list-style-type: none"> – Clarifier le potentiel de demande (nombre et type de véhicules) auprès des habitants (Commission de mobilité) ainsi que de Mobility Car Sharing, en se coordonnant avec les quartiers voisins. – Envisager la pertinence de la solution mobility@home pour le quartier – Identifier et définir des emplacements potentiels pour les véhicules partagés – Décider avec Mobility du modèle adéquat (traditionnel/mobility@home) – Faire connaître Mobility aux habitants (p. ex. lors d'une réunion, voir Mesure 15). 	
Exemples Liens	<ul style="list-style-type: none"> – Mobility Car Sharing : www.mobility.ch – mobility@home : www.mobility.ch → Complexes résidentiels – Objet de référence pour mobility@home : "GenerationenWohnen" Berthoud : voir www.mobility.ch → Complexes résidentiels → Objets de références 	
Remarques	De nombreux promoteurs mettent en œuvre cette mesure dans le cadre de nouvelles constructions. La pertinence de cette offre doit aussi être examinée régulièrement pour des quartiers existants. Grâce à la démarche MOHA, la coopérative Sonnengarten à Zurich a p. ex. rapproché l'emplacement du véhicule Mobility de ses habitants.	

Mesure 9 : Partage de véhicule privé/covoiturage (Carpooling)

Cette mesure permet de promouvoir le partage de véhicules privés, le covoiturage ou carpooling, entre les habitants au travers de mesures :

- d'information
- de coordination des personnes intéressées
- de soutien dans la phase pilote
- de mise à disposition de places de parc spécifiques, éventuellement à des conditions préférentielles

De nouvelles offres dans ce domaine sont actuellement en cours de développement (p. ex. Sharoo).



Objectifs	La mise en réseau des habitants du groupe d'immeubles intéressés par le covoiturage contribue à diminuer la possession et l'usage de véhicules privés.	
Compétence	Gérance immobilière	
Autres parties prenantes	Habitants, Sharoo	
Coûts	<p>Coût d'investissement :</p> <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>En fonction du projet</i>	<p>Coût d'exploitation :</p> <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>En fonction du projet, peu voire pas de coûts</i>
Financement	Gérance immobilière	
Champ d'application	Approprié pour <input checked="" type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements <input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements	
Réalisation	<input checked="" type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)	
Utilité	La flotte de véhicules à disposition pour le groupe d'immeubles est utilisée de manière plus efficace. Ceci permet d'économiser des ressources, soulageant à la fois le portemonnaie des habitants et l'environnement.	
Marche à suivre	<ul style="list-style-type: none"> - Clarifier l'offre et la demande de véhicules et de trajets avec les habitants (il est indispensable pour cela que les habitants s'engagent activement) - Questionner et estimer la motivation à utiliser les offres de covoiturage existantes ou si la création d'un système propre au groupe d'immeubles a du sens. - Faire connaître le système « Sharoo » aux habitants intéressés. - Mettre à disposition des habitants une plateforme (idéalement sur Internet) pour le partage de véhicules privés. - Définir les conditions à remplir pour bénéficier d'une place de parc pour les covoitureurs. - Mettre à disposition, en complément sur la plateforme en ligne, des conseils et astuces concernant le covoiturage. 	
Exemples Liens	<ul style="list-style-type: none"> - Brochure « Autopartage », information et contrat type sous www.autopartage.ch - Lien vers les offres de véhicules partagés : www.autopartage.ch → Autopartage organisé - Plateforme www.sharoo.com : Le propriétaire du véhicule définit les personnes autorisées à louer sa voiture. Le « Sharoo Access kit » règle les réservations, l'accès, les assurances et l'ouverture des véhicules (via un smartphone). 	

Mesure 10 : Vélos spéciaux et accessoires ; location et infrastructures

Les achats ou d'autres activités sont favorisés grâce à des infrastructures et aux offres de location appropriées pour le vélo. L'usage d'une voiture n'est alors pas nécessaire.

- Mise à disposition d'un système de vélos/vélos électriques en libre-service, de cargo bike, de remorques et autres accessoires
- Mise à disposition d'infrastructures de recharge pour les vélos électriques
- Assurer l'entretien des vélos et des accessoires (p. ex. en impliquant un marchand de vélos du quartier)
- Achat ou location (leasing) de modèles neufs ou d'occasion



Objectifs	Remplacer l'usage de la voiture par celui du vélo pour les déplacements liés aux achats ou autres.	
Compétence	Gérance immobilière	
Autres parties prenantes	Conseiller en mobilité, personne ou groupe responsable au sein du groupe d'immeubles, éventuellement marchand de vélos local	
Coûts	Coût d'investissement : <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>En fonction de l'offre</i>	Coût d'exploitation : <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>En fonction de l'offre, surtout maintenance</i>
Financement	Gérance immobilière	
Champ d'application	Approprié pour <input checked="" type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements <input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements	
Réalisation	<input checked="" type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)	
Utilité	Une bonne offre de prestations complémentaires pour faciliter les déplacements à vélo encourage la pratique du vélo et augmente la satisfaction des locataires ainsi que leur identification à leur lieu de vie.	
Marche à suivre	<ul style="list-style-type: none"> - Analyser le besoin en vélos (électriques), cargo bikes, remorques et accessoires. - Comparer différents modèles de location et définir la solution adaptée pour le groupe d'immeubles : <ul style="list-style-type: none"> - Achat de vélos (spéciaux) et accessoires - Encourager l'achat d'appareils ou accessoires - Prévoir la location de vélos (spéciaux) et d'accessoires pour de longues durées - Envisager une collaboration avec les marchands de vélos ou autres commerçants du quartier comme m-way, Rent a Bike, etc. - Définir les responsabilités au sein du quartier. - Acquérir et mettre à disposition vélos et accessoires, station de vélos en libre service. Définir les frais de location le cas échéant. - Mettre à disposition si besoin des bornes de recharge pour les vélos électriques. 	
Exemples Liens	<ul style="list-style-type: none"> - www.m-way.ch - www.rentabike.ch, www.publibike.ch, www.velospot.ch - Quartier autogéré Giesserei, Winterthur : les habitants peuvent louer des vélos spéciaux (cargobike) chez le marchand de vélos du quartier (Stahlross AG). Au lieu de payer comptant, les habitants peuvent aussi s'acquitter du prix de la location en nature, en contribuant aux activités de l'administration. - Coopérative Kalkbreite, Zurich : la location de vélos électriques et de remorques est comprises dans les prestations de services proposées par le quartier. 	

Mesure 11 : Réparation de vélos et atelier avec pompe à vélo

Des infrastructures adéquates pour la réparation des vélos sont mises à disposition. Une collaboration avec un marchand de vélos du quartier en complément ou à la place de cette offre est envisageable pour proposer des services de réparation (p. ex. avec un service pour venir chercher puis ramener le vélo). Une pompe à vélo (à air comprimé) doit par ailleurs être à disposition de tous dans un endroit bien accessible.



Objectifs	Tous les habitants bénéficient d'une possibilité attractive de maintenir leur vélo en bon état et leurs pneus gonflés.	
Compétence	Gérance immobilière	
Autres parties prenantes	Marchand de vélo, le cas échéant solution interne au quartier	
Coûts	Coût d'investissement : <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>En fonction de l'offre</i>	Coût d'exploitation : <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>En fonction de l'offre, surtout maintenance</i>
Financement	Gérance immobilière	
Champ d'application	Approprié pour <input checked="" type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements <input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements	
Réalisation	<input checked="" type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)	
Utilité	Un vélo défectueux ou dont les pneus sont plats est une raison fréquemment avancée pour ne pas utiliser son vélo. L'attractivité du vélo augmente si les gérances d'immeubles mettent à disposition de leurs habitants un atelier de réparation ou le service de ramassage/retour du vélo par le service de réparation.	
Marche à suivre	<ul style="list-style-type: none"> – Chercher un espace adéquat pour l'atelier de réparation vélo et l'y installer. Offrir une assistance ou un service d'entretien (p. ex. remise en ordre certains jours, une fois pas mois ou autre). – Contacter un marchand de vélos du quartier pour lui proposer une collaboration. (p. ex. offre particulière et des prix préférentiels pour les habitants). – Définir l'emplacement adéquat pour la pompe et l'y installer. 	
Exemples Liens	<ul style="list-style-type: none"> – Quartier de Giesserei, Winterthur / Marchand de vélo Stahlross AG : service de réparation pour les habitants sur place. Mise à disposition d'un support de réparation pour vélo accessible au grand public en collaboration avec la gérance (en cours). – Fabricant de structures de réparation accessibles au public : p. ex. www.dero.com/ → Public Bike Repair 	

Mesure 12 : Commerces et déchetteries de proximité

La gérance immobilière encourage les achats de proximité ou favorise certaines offres. Si l'emplacement n'est pas suffisamment rentable pour qu'un commerçant s'y établisse de manière permanente, un paysan de la région peut venir proposer un stand avec ses produits pour le groupe d'immeubles. La gérance peut définir un tarif fixe par jour de présence (p. ex CHF 50 par venue), pour faciliter l'organisation des producteurs. Elle met par ailleurs à disposition une logistique interne pour la récupération des déchets et définit une solution adéquate avec la commune.



Objectifs	Le quartier ou les alentours proposent une offre de commerces de proximité suffisante. Le recyclage (verre, papier, carton, métal, PET, compost) est facilité et possible sans voiture.	
Compétence	Gérance immobilière	
Autres parties prenantes	Commerces de proximité, services, Commune	
Coûts	<p>Coût d'investissement :</p> <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>En fonction du projet</i>	<p>Coût d'exploitation :</p> <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>En fonction du projet, plus que l'entretien, etc.</i>
Financement	Gérance immobilière	
Champ d'application	<input checked="" type="checkbox"/> Approprié pour <input type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements <input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements	
Réalisation	<input checked="" type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)	
Utilité	La présence de commerces de proximité diminue le trafic motorisé. Il en va de même pour les principales catégories de déchets recyclés. Une offre étoffée de commerces et de déchetteries de proximité augmente l'attractivité d'un quartier d'habitation.	
Marche à suivre	<ul style="list-style-type: none"> – La gérance immobilière s'engage à entretenir ou à améliorer la structure commerciale du groupe d'immeubles. Elle peut soutenir les commerçants à travers différentes mesures : communication, lobby auprès de la commune, incitation pour les commerçants à venir s'établir dans les arcades des immeubles. – Analyser l'offre de commerces et de déchetteries de proximité avec les habitants et la commune. – Examiner les différentes possibilités d'amélioration. – Concrétiser une offre plus attractive. 	
Exemples Liens	<ul style="list-style-type: none"> – Dans le quartier Burgunder npg-ag, à Bern-Bümpliz, un paysan bio vient vendre ses produits chaque semaine. – Dans le quartier Sihlbogen de la coopérative Zurlinden à Zürich-Leimbach (220 logements), un office de poste et un petit supermarché Migros ont été implantés. – Dans le nouveau écoquartier d'Eikenott à Gland (450 logements), les habitants reçoivent, en guise de cadeau de bienvenue, un caddy (pour aller à pied jusqu'à la Coop du quartier) et un livret d'accueil comprenant toutes les infos pratiques et des indications sur les services et outils qui leur permettront de devenir des habitants éco-responsables 	

Mesure 13 : Service de livraison

Introduire un service de livraison pour les achats, ou faire connaître et promouvoir le service existant, par exemple en offrant des conditions préférentielles. Une autre solution consiste à faire connaître les services de livraison à domicile par Internet comme LeShop.ch ou coop@home. Des idées innovantes sont à examiner, comme l'introduction d'un service de transport, proposé p. ex. par des retraités contre une rémunération.



Objectifs	Les habitants connaissent les possibilités de livraison à domicile concrètement à disposition pour leur quartier, du moins pour les achats quotidiens. L'existence d'offres innovantes est mise en avant auprès des habitants.	
Compétence	Gérance immobilière	
Autres parties prenantes	Commerce de détail ; service de livraison ; commune; institutions sociales	
Coûts	<p>Coût d'investissement :</p> <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>Surtout charge de travail</i>	<p>Coût d'exploitation :</p> <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>En fonction de l'offre coûts presque nuls</i>
Financement	Gérance immobilière	
Champ d'application	Approprié pour <input checked="" type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements <input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements	
Réalisation	<input checked="" type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)	
Utilité	Grâce aux services de livraison, les habitants ne sont pas dépendants d'une voiture pour les achats lourds ou encombrants.	
Marche à suivre	<ul style="list-style-type: none"> – Analyser les services de livraison existants et négocier si possible des coopérations ou des conditions préférentielles. S'il n'existe aucune offre : créer un service de livraison en commun avec les commerces de détail et d'autres institutions. – Faire connaître ces offres auprès des habitants. 	
Exemples Liens	<ul style="list-style-type: none"> – Services de livraison régionaux : www.velolieferdienste.ch → Velo-Hauslieferdienste → Angebote in der Schweiz – Services de livraison régionaux pour les fruits et légumes bio comme p. ex. www.oepfelhasper.ch ou www.eiermaa.ch – Magasins en ligne : p. ex. www.coopathome.ch, www.leshop.ch, www.vreneligaertli.ch – Offres innovantes de services de courses et livraisons comme BringBee : www.bringbee.ch, Caddie Service (www.caddie-service.ch), Dring Dring (www.dringdring.ch) 	

Mesure 14 : Dépôt pour les marchandises et les paquets

Installer un dépôt pour les marchandises et les paquets pour que les habitants puissent sans problème se faire livrer à la maison, même lorsqu'ils ne sont pas là. Le dépôt peut éventuellement comprendre un compartiment réfrigéré pour la livraison de produits alimentaires. S'il n'est pas possible d'installer un dépôt dans les immeubles, on peut chercher un partenaire externe dans les environs (p. ex. un magasin ou un bar).



Objectifs	Installer un dépôt pour les marchandises et les paquets, accessible à des moments appropriés pour les habitants et les tiers.										
Compétence	Gérance immobilière										
Autres parties prenantes	Eventuellement partenaire dans les environs du groupe d'immeubles. (p.ex. commerce ou bar)										
Coûts	<table border="0"> <tr> <td>Coût d'investissement :</td> <td>Coût d'exploitation :</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF)</td> <td><input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF)</td> <td><input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><i>En fonction de l'offre ou nul</i></td> <td><i>Coût bas, voire nul, pour les partenaires externes</i></td> </tr> </table>	Coût d'investissement :	Coût d'exploitation :	<input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF)	<input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF)	<input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF)	<input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF)	<i>En fonction de l'offre ou nul</i>	<i>Coût bas, voire nul, pour les partenaires externes</i>
Coût d'investissement :	Coût d'exploitation :										
<input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF)	<input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF)										
<input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF)										
<input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF)	<input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF)										
<i>En fonction de l'offre ou nul</i>	<i>Coût bas, voire nul, pour les partenaires externes</i>										
Financement	Gérance immobilière										
Champ d'application	Approprié pour <input checked="" type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements <input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements										
Réalisation	<input checked="" type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)										
Utilité	Grâce à la présence d'un dépôt pour marchandises et paquets, tous les habitants peuvent se faire livrer, même s'ils ne sont pas là la journée. Leur commande est livrée chez eux et ils n'ont pas besoin d'aller la chercher eux-mêmes à la Poste avec un véhicule motorisé.										
Marche à suivre	<ul style="list-style-type: none"> – Identifier un emplacement pour le dépôt. – Examiner les possibilités de réception de la marchandise dans les immeubles, p. ex. avec des aînés, le concierge, un commerce ou un bar dans les environs. – Clarifier les conditions d'accès au dépôt – Installer le dépôt – Informer les habitants de cette possibilité 										
Exemples Liens	Coopérative Kalkbreite à Zürich : les services proposés dans le quartier incluent une réception ouverte toute la journée, servant à la fois de point d'information et de coordination. Les paquets peuvent être déposés à ce bureau. http://anleitung.kalkbreite.net/ → Struktur → Drehscheibe										

Mesure 15 : Réunion avec les habitants

Informier et sensibiliser les habitants au sujet des solutions de mobilité durable à leur disposition lors d'événements comme les réunions. C'est l'occasion d'aborder les différents arguments : qualité de vie, santé et finances. Les réunions avec les habitants constituent également une opportunité pour évaluer quelles mesures de gestion de la mobilité les habitants souhaitent le plus voir se réaliser.



Objectifs	L'offre de mobilité, respectivement les connaissances de l'offre constituent un aspect central de la satisfaction des habitants. La gérance immobilière démontre par cette mesure aux habitants que ce thème lui tient à cœur et qu'elle s'engage à lever les inconvénients existants et à créer de nouvelles offres. Tous les habitants prennent conscience des effets de leur comportement en matière de mobilité, connaissent les différentes possibilités et adaptent leur choix modal lorsqu'ils le peuvent.	
Compétence	Gérance immobilière	
Autres parties prenantes	Conseiller en mobilité	
Coûts	Coût d'investissement : <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>En fonction de l'événement</i>	Coût d'exploitation : <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>En règle général coût unique lié à l'événement</i>
Financement	Gérance immobilière	
Champ d'application	Approprié pour <input checked="" type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements <input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements	
Réalisation	<input checked="" type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)	
Utilité	La prise de conscience et la transmission des informations concernant les différentes possibilités de mobilité aux habitants rendent leurs pratiques de mobilité plus durable.	
Marche à suivre	<ul style="list-style-type: none"> – Définir la forme de l'événement : soirée d'accueil, discussion, atelier, podium, tour de quartier. – Concevoir l'événement dans le détail : contenu, personnes impliquées, lieu, etc. Et définir les responsabilités – Organiser et promouvoir l'événement – Mener la réunion 	
Exemples Liens	Dans le cadre du projet «Mobilitätsmanagement in der Familienheim Genossenschaft Zürich FGZ», les points clés de la mobilité et les mesures possibles ont été abordés lors d'une réunion d'immeuble. Une commission de mobilité a été créée et se charge de la mise en œuvre des mesures retenues : www.fgz.ch → Publikationen → FGZ-Info → FGZ-Info 4/2013 http://www.amstein-walthert.ch/ → Referenzen → « Nachhaltige Entwicklung » et choisir « Wohnbauten » → Familienheim Genossenschaft Zürich (FGZ)	

Annexe 5 Mesures à l'échelle du quartier/de la commune

Mesure A : Conseil/communication

Mesure B : Offre pour les publics cibles

Mesure C : Déplacements à pied

Mesure D : Itinéraires cyclables et stationnement vélo

Mesure E : Modération du trafic

Mesure F : Stationnement dans l'espace public

Mesure G : Desserte en transport public


Mesure A : Conseil/Communication											
<p>La commune soutient les entreprises de construction, respectivement les gérances immobilières (ou les propriétaires) lors de l'élaboration et de l'exploitation d'un concept de gestion de la mobilité, p. ex. par une offre de conseil, des services spécialisés, une offre de communication, des échanges d'expériences, etc. Elle met à disposition une offre de base et conçoit/soutient de nouvelles offres dans le cadre de projets pilotes.</p>											
Objectifs	La commune soutient la gestion de la mobilité dans les quartiers d'habitation.										
Compétence	Commune										
Autres parties prenantes	Conseiller en mobilité ; gérance immobilière ; prestataire de services en mobilité										
Coûts	<table border="0"> <tr> <td>Coût d'investissement :</td> <td>Coût d'exploitation :</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF)</td> <td><input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF)</td> <td><input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><i>En fonction de l'offre</i></td> <td><i>En fonction de l'offre</i></td> </tr> </table>	Coût d'investissement :	Coût d'exploitation :	<input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF)	<input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF)	<input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF)	<input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF)	<i>En fonction de l'offre</i>	<i>En fonction de l'offre</i>
Coût d'investissement :	Coût d'exploitation :										
<input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF)	<input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF)										
<input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF)										
<input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF)	<input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF)										
<i>En fonction de l'offre</i>	<i>En fonction de l'offre</i>										
Financement	Gérance immobilière ; prestataire de services en mobilité										
Champ d'application	Approprié pour <input checked="" type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements <input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements										
Réalisation	<input checked="" type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)										
Utilité	C'est dans l'intérêt de la commune que la mobilité liée à l'habitat soit le plus durable possible. Des conditions de déplacement attractives à pied et à vélo, tout comme en transport public ou grâce à d'autres mesures de gestion de la mobilité, renforcent l'attrait de la localité.										
Marche à suivre	– Nommer une personne responsable pour la gestion de la mobilité – Conception/diffusion de documentation pour l'administration, conseil individuel										
Exemples Liens	Exemple de la ville de Zurich : les ponts et chaussées construisent actuellement une offre de gestion de la mobilité dans les quartiers. La gestion de la mobilité dans les quartiers de Affoltern, Seebach Neu-Oerlikon a permis de développer des cartes de mobilité pour les nouveaux habitants. Plus d'info : https://www.stadt-zuerich.ch →Portrait der Stadt Zürich →Mobilität & Verkehr →Verkehrskonzepte & Mobilitätsmanagement →Mobilitätsmanagement →Quartierbezogen →Affoltern										


Mesure B : Développer des offres pour des groupes d'utilisateurs spécifiques


Des cours et des conseils sont proposés à différents publics cibles (personnes âgées, migrants, jeunes, écoliers, etc.). Ces offres contribuent à ce que ces publics connaissent mieux les services de mobilité à disposition, comprennent mieux le fonctionnement des transports publics. Ils sont ainsi sensibilisés aux enjeux de la mobilité durable et reçoivent des réponses à des problèmes concrets. Des conseils personnalisés peuvent être proposés comme mesure complémentaire.



Objectifs	Les possibilités de rester mobile et de se déplacer sans voiture sont expliquées à divers publics cibles.	
Compétence	Commune ou autres institutions	
Autres parties prenantes	Conseiller en mobilité ; exploitant TP ; autre acteur	
Coûts	Coût d'investissement : <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>Dépend fortement de l'offre</i>	Coût d'exploitation : <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>Dépend fortement de l'offre</i>
Financement	Différents partenaires	
Champ d'application	Approprié pour	<input checked="" type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements <input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements
Réalisation	<input checked="" type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)	
Utilité	Divers publics cibles apprennent, à travers les cours, à se déplacer de manière indépendante et sans voiture.	
Marche à suivre	– Chercher des partenaires, élaborer une offre de cours et prévoir des cours ou recourir aux offres existantes – Inviter les différents groupes cibles – Mener les cours	
Exemples Liens	– Cours pour les personnes âgées « être et rester mobile avec les transports publics » : www.restermobile.ch – Cours vélos pour différents publics cibles : www.coursvelo.ch , Défi Vélo (www.defi-velo.ch) – Envisager le Pedibus pour remplacer les parents-taxi pour parcourir le chemin de l'école www.pedibus.ch	

Mesures C : Déplacements à pied			
<p>Optimiser les chemins piétons qui relient le quartier avec toutes les destinations utiles (achats, loisirs, arrêts TP, etc.). Cela signifie que les itinéraires doivent être directs, attractifs et sûrs. Les enfants, les personnes âgées ou à mobilité réduite doivent être en mesure de les parcourir à pied de manière autonome. Il convient de veiller particulièrement au chemin de l'école. Dans l'idéal, le chemin à pied jusqu'à l'école comprend des espaces présentant une grande qualité pour le séjour et fonctionne également bien comme point de rendez-vous.</p>			
Objectifs	La mise à disposition d'infrastructures adéquates pour se déplacer à pied contribue à promouvoir ce mode de déplacement.		
Compétence	Commune		
Autres parties prenantes	Gérance immobilière, ingénieur transport, paysagiste		
Coûts	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Coût d'investissement: <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (10'000 à 50 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>En fonction de l'intervention</i> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Coût d'exploitation : <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>Uniquement entretien</i> </td> </tr> </table>	Coût d'investissement: <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (10'000 à 50 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>En fonction de l'intervention</i>	Coût d'exploitation : <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>Uniquement entretien</i>
Coût d'investissement: <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (10'000 à 50 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>En fonction de l'intervention</i>	Coût d'exploitation : <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>Uniquement entretien</i>		
Financement	Commune		
Champ d'application	Approprié pour <input checked="" type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements <input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements		
Réalisation	<input type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input checked="" type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)		
Utilité	Augmenter l'attractivité de la commune et des activités des alentours (p. ex. commerces).		
Marche à suivre	<ul style="list-style-type: none"> – Analyse de la situation existante (qualités, lacunes), éventuellement en impliquant la population. Idéalement, ce travail est fait dans le cadre de la planification du réseau de chemins pour piétons (mandat d'étude). – Mise en œuvre de mesures d'aménagement ou d'exploitation. 		
Exemples Liens	<ul style="list-style-type: none"> – Manuel de planification Réseau de cheminement piétons, Office fédéral des routes, Mobilité piétonne Suisse, 2015, www.mobilitepietonne.ch – Bonne pratique : www.flaneurdor.ch – Sécurité sur le chemin de l'école : www.chemin-ecole.ch, L'ABC de la sécurité sur le chemin de l'école, Mobilité piétonne Suisse, 2010 – Plan de mobilité scolaire, qui permet de concevoir de manière globale les déplacements générés par les établissements scolaires et proposer des solutions intégrées (www.mobilitescolaire.ch) – Rue de l'Avenir : www.rue-avenir.ch 		
Remarques	Voir Mesure 4.		

Mesure D : Voies cyclable et stationnement vélo											
<p>Optimiser les liaisons cyclables de et vers les quartiers d'habitation. Celles-ci doivent être directes, attractives et sûres. Des espaces de stationnement pour les vélos doivent être proposés à différentes destinations, confortables et sûrs (stationnement couverts avec possibilité de cadenasser son vélo ou de le protéger contre le vol). Ces emplacements doivent être en nombre suffisant et bien situés.</p>											
Objectifs	Promouvoir les déplacements à vélo au travers des infrastructures cyclables.										
Compétence	Commune										
Autres parties prenantes	Gérance immobilière, ingénieur transport										
Coûts	<table border="0"> <tr> <td>Coût d'investissement :</td> <td>Coût d'exploitation :</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF)</td> <td><input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF)</td> <td><input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><i>En fonction des interventions</i></td> <td><i>Uniquement entretien</i></td> </tr> </table>	Coût d'investissement :	Coût d'exploitation :	<input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF)	<input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF)	<input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF)	<i>En fonction des interventions</i>	<i>Uniquement entretien</i>
Coût d'investissement :	Coût d'exploitation :										
<input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF)										
<input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF)	<input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF)										
<input checked="" type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF)	<input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF)										
<i>En fonction des interventions</i>	<i>Uniquement entretien</i>										
Financement	Commune, privé (stationnement vélo)										
Champ d'application	<table border="0"> <tr> <td>Approprié pour</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements</td> </tr> </table>	Approprié pour	<input checked="" type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements		<input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements						
Approprié pour	<input checked="" type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements										
	<input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements										
Réalisation	<input type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input checked="" type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)										
Utilité	Les obstacles qui empêchent d'utiliser son vélo de façon confortable et rapide doivent être levés sur les lieux les plus fréquentés, afin d'encourager les usagers à prendre leur vélo plus souvent. Le vélo est alors très apprécié pour les déplacements de proximité.										
Marche à suivre	<ul style="list-style-type: none"> – Analyse de la situation actuelle (qualités, lacunes), éventuellement en impliquant la population. Idéalement, ce travail est fait dans le cadre d'un mandat général de planification des itinéraires cyclables (y c. stationnement vélo) – Mise en œuvre de mesures d'aménagement ou d'exploitation. 										
Exemples Liens	<ul style="list-style-type: none"> – Manuel stationnement des vélos (OFROU / Conférence Velo Suisse, 2008) et Manuel Conception d'itinéraires cyclables (OFROU, 2008) : www.ofrou.admin.ch →Thèmes →Mobilité douce → Guide de recommandations – Fiches stationnement vélo dans l'espace public ; aux gares et arrêts TP (Koordinationsstelle Veloverkehr, Kanton Zürich) : www.afv.zh.ch →Velo →Veloförderung →Qualität →Veloparkierung – Distributeurs et producteurs de stationnement vélos 2014 (Forum Vélostations Suisse) : www.velostation.ch →Documents – Conférence vélo : www.conferencevelo.ch – PRO VELO : www.pro-velo.ch →Thèmes et offres →Infrastructure – PRIX VELO : www.prix-velo.ch 										
Remarques	Voir Mesure 5.										

Mesure E : Modération du trafic			
<p>Les mesures de modération du trafic font partie de la promotion des déplacements à pied et à vélo. Il convient d'étudier l'introduction de zones de rencontre et de zones 30 dans les quartiers d'habitation, ainsi que d'interdiction (éventuellement partielle) de circuler qui complètent les mesures d'aménagement.</p> <p>Des mesures d'aménagement et de construction renforcent ces actions de modération de la vitesse.</p>			
Objectifs	Le trafic motorisé est acceptable pour tous les usagers de la route.		
Compétence	Commune		
Autres parties prenantes	Gérance immobilière, Ingénieur transport, urbaniste		
Coûts	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;"> Coût d'investissement : <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>En fonction de l'aménagement</i> </td> <td style="width: 50%;"> Coût d'exploitation : <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>Uniquement entretien</i> </td> </tr> </table>	Coût d'investissement : <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>En fonction de l'aménagement</i>	Coût d'exploitation : <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>Uniquement entretien</i>
Coût d'investissement : <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>En fonction de l'aménagement</i>	Coût d'exploitation : <input checked="" type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>Uniquement entretien</i>		
Financement	Commune		
Champ d'application	Approprié pour <input checked="" type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements <input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements		
Réalisation	<input type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input checked="" type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)		
Utilité	La qualité de vie d'un lieu augmente grâce à la modération du trafic dans les quartiers et l'intérêt de posséder son propre véhicule motorisé diminue.		
Marche à suivre	<ul style="list-style-type: none"> – Analyse de la situation actuelle (qualité, lacunes), éventuellement avec la participation des habitants – Mandat éventuel à un bureau d'aménagement et/ou un bureau d'ingénieur transport – Réalisation des mesures 		
Exemples Liens	<ul style="list-style-type: none"> – Guide de recommandation Modération du trafic sur les traversées de localité (OFROU, 2003) : www.ofrou.admin.ch → Thèmes → Mobilité douce → Guide de recommandations (rubrique à droite) – Exemples de zones de rencontre : www.zonederencontre.ch – Zone 30 : www.zone30.ch 		

Mesure F : Stationnement dans l'espace public

Introduire une gestion du stationnement sur tout le territoire communal. À moyen terme, l'objectif est d'abolir l'offre en stationnement public gratuite et illimitée qui encourage l'utilisation de la voiture et les reports de stationnement des places privées vers les places publiques. À long terme, les places sur le domaine public devraient coûter au moins autant que le stationnement sur le domaine privé. Les places de stationnement dans la rue doivent, lorsque c'est possible, être déplacées dans des parkings en ouvrage, afin de libérer ces espaces pour d'autres usages (trottoirs plus larges, pistes cyclables, allées, etc.)



Objectifs	Sensibiliser la population à la valeur du domaine public. Toutes les places de stationnement sont gérées 24/24h.	
Compétence	Commune	
Autres parties prenantes	Conseiller en mobilité	
Coûts	Coût d'investissement : <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>En fonction du système d'exploitation</i>	Coût d'exploitation : <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>En fonction du système d'exploitation</i>
Financement	Commune	
Champ d'application	Approprié pour <input checked="" type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements <input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements	
Réalisation	<input type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input checked="" type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)	
Utilité	En réduisant les possibilités de stationnement, l'attractivité de posséder un véhicule et de l'utiliser diminue. En revanche, la qualité de vie augmente grâce aux autres usages qui bénéficient de l'espace libéré.	
Marche à suivre	– Élaborer un concept et un règlement communal de gestion du stationnement sur le domaine public de manière à couvrir les coûts occasionnés par la construction, l'entretien et la gestion de ces places à prix coûtant. – Contrôler le stationnement (sanction des véhicules stationnés illégalement)	
Exemples Liens	– Boîte à outil Gestion du stationnement dans les communes (Suisse énergie pour les communes), 2014 – Politique de stationnement de la Ville d'Onex (www.onex.ch/fr/onex-au-quotidien/habiter-a-onex/stationnement-257-817)	
Remarques	Voir Mesure 6.	

Mesure G : Desserte TP			
<p>Analyser la desserte en transport public et l'adapter au besoin. Le quartier doit bénéficier d'une offre TP appropriée. Les infrastructures aux arrêts de bus sont améliorées si besoin (possibilité de s'asseoir, couvert, informations sur les horaires idéalement en temps réel, etc.)</p>			
Objectifs	<p>L'objectif est de proposer une classe de desserte TP A, ou en tout cas B (selon les critères de l'Office du développement territorial ARE). http://s.geo.admin.ch/c588e243c L'infrastructure des arrêts doit correspondre aux standards modernes.</p>		
Compétence	Commune		
Autres parties prenantes	Conseiller en mobilité ; exploitant TP ; Canton		
Coûts	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Coût d'investissement : <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>Fortement dépendant de l'offre</i> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Coût d'exploitation : <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>En fonction de l'offre</i> </td> </tr> </table>	Coût d'investissement : <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>Fortement dépendant de l'offre</i>	Coût d'exploitation : <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>En fonction de l'offre</i>
Coût d'investissement : <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> moyen (10 000 à 50 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> élevé (plus de 50 000 CHF) <i>Fortement dépendant de l'offre</i>	Coût d'exploitation : <input type="checkbox"/> limité (jusqu'à 2 000 CHF) <input type="checkbox"/> moyen (2 000 à 10 000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> élevé (plus de 10 000 CHF) <i>En fonction de l'offre</i>		
Financement	Commune, canton		
Champ d'application	Approprié pour <input checked="" type="checkbox"/> Petits quartiers de moins de 100 logements <input checked="" type="checkbox"/> Grands quartiers de plus de 100 logements		
Réalisation	<input type="checkbox"/> court terme (1 – 2 ans) <input checked="" type="checkbox"/> moyen terme (2 – 5 ans) <input type="checkbox"/> long terme (plus de 5 ans)		
Utilité	Une desserte exemplaire avec les transports publics diminue le besoin de posséder un véhicule.		
Marche à suivre	<ul style="list-style-type: none"> – Analyser la desserte TP en incluant éventuellement la population – Évaluer conjointement les besoins exprimés par les quartiers voisins, les associations de quartier, etc. – Discuter les adaptations de l'offre avec les exploitants des transports publics, les communes voisines et le canton. – Introduire les adaptations de l'offre – Adapter si besoin les infrastructures aux arrêts 		
Exemples Liens	Mise en conformité des arrêts de bus (LHand), Agglomération de Fribourg, 2012 www.agglo-fr.ch -> domaines-activités -> aménagement régional mobilité et environnement -> mobilité -> transports publics réseau de bus (uniquement en allemand) Attraktive und gut zugängliche Bushaltestellen, Empfehlung zur Anordnung und Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, Amt für öffentlichen Verkehr, Kanton St. Gallen, Entwurf, 2012		

