

Exemples de sites appliquant la gestion de la mobilité

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

Manuel

Communauté de travail synergo et bureau d'études Jud



Impressum

SuisseEnergie pour les communes
mai 2014

Responsable

Roberto De Tommasi (chef de projet)
c/o synergo Mobilité – Politik – Raum GmbH, Grubenstrasse 12, 8045 Zürich, detommasi@synergo.ch

Avec le soutien de

- Office fédéral de l'énergie, SuisseEnergie
- Canton d'Argovie, département des travaux publics, des transports et de l'environnement
- Canton de Bâle-Ville, Département des travaux publics et des transports
- Ville de St-Gall, Office des ponts et chaussées, Office de l'environnement et de l'énergie
- Ville de Zoug, Département des travaux publics
- Ville de Zurich, Office des ponts et chaussées



Groupe d'accompagnement

- Hermann Scherrer, Office fédéral de l'énergie, section Mobilité
- Karin Wasem, canton d'Argovie, département des travaux publics, des transports et de l'environnement, section Transports
- Martin Dolleschel, canton de Bâle-Ville, Département des travaux publics et des transports, section Mobilité
- Urs Buechler, Ville de St-Gall, Office des ponts et chaussées, section Transports
- Remy Frommenwiler, Ville de Zoug, Département des travaux publics, Office de l'aménagement urbain
- Ruth Furrer, Ville de Zurich, Office des ponts et chaussées, section Mobilité et transports

Auteurs

synergo Mobilité – Politik – Raum GmbH, Grubenstrasse 12, 8045 Zürich
Roberto De Tommasi (chef de projet), Dominik Oetterli, tél.: +41 43 960 77 33,
detommasi@synergo.ch, www.synergo.ch

Bureau d'études Jud AG, Gladbachstrasse 33, 8006 Zürich
Stefan Schneider, Daniel Hirzel, tél.: +41 44 262 11 44, schneider@jud-ag.ch, www.jud-ag.ch

Traduction

ACTA Conseils Sàrl, Yverdon-les-Bains

SOMMAIRE

Avant-propos

1.	Introduction	1
1.1	Sites efficaces et rôle de la mobilité.....	1
1.2	Utilité d'une gestion de la mobilité dans le site.....	2
1.3	Exemples servant de base au développement de son propre site.....	3
2.	Exemples	3
2.1	Présentation des exemples	3
2.2	Les exemples en détail.....	4

Glossaire

AVANT-PROPOS

La notion de « site efficace » décrit un quartier particulièrement respectueux des ressources naturelles et durable sur les plans économique et social, tant pendant sa phase de construction que pendant sa phase d'exploitation. Le volume de trafic et sa répartition modale entre les différents moyens de transport jouent un rôle primordial pour la préservation des ressources naturelles

Le projet « MIPA – Gestion de la mobilité dans les processus de planification de nouveaux sites » se consacre à la gestion de la mobilité des personnes dans le contexte de l'aménagement d'un site. En gérant la mobilité, il est possible de réduire de manière significative le volume de trafic au sein d'un site et de promouvoir l'usage des transports publics, ainsi que d'inciter les personnes à se déplacer à vélo ou à pied. Pour qu'il prenne effet dès la mise en service du site, le projet de gestion de la mobilité doit être coordonné avec les infrastructures de transport, au sein même du site ainsi qu'à l'extérieur de celui-ci.

Le présent manuel montre comment préparer la gestion de la mobilité depuis le stade de la planification du site jusqu'à sa mise en exploitation. Il détaille les acteurs à impliquer et les tâches qui leur incombent.

Il se compose de quatre parties, qui forment chacune un tout:

Structure du manuel MIPA

Intégration de la gestion de la mobilité

Intégration de la gestion de la mobilité dans la planification de sites efficaces: contenus et utilité de l'outil de gestion de la mobilité. Acteurs à impliquer, tâches dévolues.

Acteurs concernés:

Autorités (communes et cantons concernés)

Particuliers (propriétaires, maîtres d'ouvrage, investisseurs)

Réglementation de la gestion de la mobilité

Marge de manœuvre des autorités pour réglementer la gestion de la mobilité dans le processus de planification des sites

Acteurs concernés:

Autorités (communes et cantons concernés)

Concept de mobilité pour des sites efficaces

Guide à l'intention des particuliers concernant l'élaboration d'un concept de mobilité avec proposition de mesures pour la gestion de la mobilité.

Acteurs concernés:

Particuliers (propriétaires, maîtres d'ouvrage, investisseurs)

Exemples de sites appliquant la gestion de la mobilité

Sites existants ou en cours de planification, ayant intégré des mesures de gestion de la mobilité.

Acteurs concernés:

Autorités (communes et cantons concernés)

Particuliers (propriétaires, maîtres d'ouvrage, investisseurs)

1. INTRODUCTION

Ce chapitre décrit le rôle de la mobilité au cours du processus de conception d'un site efficace. Il met l'accent sur la gestion de la mobilité et sur son utilité.

1.1 Sites efficaces et rôle de la mobilité

La notion de « site efficace » décrit un quartier particulièrement respectueux des ressources naturelles et durable sur les plans économique et social, tant pendant sa phase de construction que pendant sa phase d'exploitation. La Suisse connaît déjà des sites conçus et exploités de cette manière. En réalité, on rencontre de plus en plus souvent de tels sites, qui mettent la priorité sur le respect des ressources naturelles, visant notamment à réduire la consommation d'énergie. Mais les autres critères – efficacité économique et acceptabilité sociale – y jouent aussi un rôle important.

La mobilité générée par un site se manifeste sous la forme d'un certain volume de trafic et du choix des moyens de transport. Si l'on souhaite améliorer l'efficacité du site, on devra, d'une part, tenter de réduire le volume de trafic¹ et d'autre part, inciter les utilisateurs à privilégier les transports publics (TP), ou encore à se déplacer à vélo ou à pied.

Pour ce faire, il dispose des éléments qui font partie des facteurs d'influence suivants:

Site

- Emplacement du site (situation centrale ou région rurale, types d'affectations dans les secteurs environnants)
- Taille (surface brute de plancher existante, densité du bâti)
- Affectations du sol actuelles

Infrastructure

- Qualité du réseau de rues ou routes, de lignes de TP, de pistes cyclables et d'itinéraires piétonniers dans le site et ses environs.
- Infrastructure de desserte sur le site: nombre de places de stationnement pour voitures et pour vélos, itinéraires piétonniers ou cyclistes internes au site.

Gestion de la mobilité

- Diverses mesures à prendre dans le cadre d'un concept de mobilité.

¹ Cet objectif-là n'est pas toujours voulu, ni possible à atteindre. En effet, le volume de trafic est aussi un indicateur du succès que rencontre un site.

C'est le cas notamment d'un site qui offre, à part des logements et des bureaux, aussi des commerces de détail, des restaurants, des cinémas – toutes activités qui attirent de la clientèle

1.2 Utilité d'une gestion de la mobilité dans le site

Dans le projet MIPA, on utilise la définition suivante pour qualifier la gestion de la mobilité dans les sites²:

« La gestion de la mobilité dans le site se concentre sur les besoins de mobilité et les processus de transports générés par les activités qui se déroulent sur le site. L'objectif est d'influencer ces besoins et processus dans le sens d'une meilleure efficacité sur les plans de l'environnement, de la société et de l'économie. Pour ce faire, il faut que les acteurs du site s'impliquent activement dans la gestion de la mobilité. En effet, suivant les décisions et les mesures que ces acteurs prennent dans leur propre sphère d'influence, ils peuvent contribuer significativement à la réalisation des objectifs d'efficacité. Ces acteurs peuvent être soutenus dans leurs efforts par les autorités et les prestataires de mobilité³, tant au stade de la conception des mesures qu'à celui de leur mise en œuvre. »

Les principaux acteurs d'un site peuvent tirer les bénéfices suivants d'une bonne gestion de la mobilité dans le site:

Autorités (communes et cantons concernés)

- Les utilisateurs du site satisfont leurs besoins de mobilité d'une manière plus économe en énergie que ceux de sites comparables ne disposant pas d'un système de gestion de la mobilité.
- Le volume de trafic généré par les utilisateurs du site est bien absorbé par les réseaux de transport multimodaux des zones environnantes.
- Les autorités n'ont que peu d'investissements à consentir dans les réseaux de transport multimodaux – parfois même aucun.
- Il n'est pas nécessaire de réserver des terrains pour construire de nouvelles infrastructures de transport.
- Les valeurs limites d'émission de polluants atmosphériques ou de bruit sont respectées, et ce, malgré l'augmentation du volume de trafic.
- Les espaces extérieurs deviennent plus agréables à vivre.

Acteurs responsables de l'aménagement d'un site – Particuliers

(propriétaires, maître d'ouvrage, investisseurs)

- En raison de la diminution du nombre de places de stationnement pour voitures, les coûts de construction et d'exploitation peuvent être réduits.
- Les terrains ainsi gagnés peuvent être utilisés de manière plus rentable.
- Des mesures spécifiques permettent d'accéder au site par différents moyens de transport (TP, pistes cyclables, itinéraires piétonniers), ce qui contribue notablement à améliorer le confort des utilisateurs du site.
- Sur le plan de la promotion immobilière, les acteurs peuvent bénéficier d'une bonne image du site pour attirer des locataires ou des acheteurs, ce qui se révélera déterminant dans une situation concurrentielle avec d'autres sites.
- Grâce au système de gestion de la mobilité, les particuliers ont l'assurance de remplir les exigences fixées par les autorités, ce qui facilitera l'attribution du permis de construire et permettra d'avancer le moment de la mise en service du site.

2 Cette définition s'inspire de celle d'une autre étude intitulée « Mobilitätsmanagement in Betrieben – Motive und Wirksamkeit » (gestion de la mobilité dans les entreprises – thèmes et efficacité), effectuée par synergo-Tensor AG dans le cadre du mandat de recherche SVI 2004/045, Zurich, septembre 2008.

3 On entend par le terme de « prestataire de mobilité » autant des entreprises de transports publics, des organisations de partage de voitures, des entreprises de location de véhicules ou des entreprises de taxis, que – au sens large – des organisations faisant la promotion de l'utilisation du vélo ou des déplacements à pied.

Utilisateurs du site (habitants, employés, clients, etc.)

- Grâce à la gestion de la mobilité, les utilisateurs du site bénéficient d'une offre diversifiée en moyens de transport. Ainsi, ils peuvent choisir le moyen le plus efficace en termes d'environnement et d'énergie pour se rendre sur le site. Ils ont aussi la possibilité de satisfaire leurs besoins de mobilité sans accroître de manière substantielle les volumes de trafic.
- Cela leur permet de faire baisser leurs propres coûts de mobilité, ainsi que leur consommation d'énergie et donc de réduire leurs émissions de polluants et de gaz à effet de serre.
- S'ils se préoccupent de la protection de l'environnement, ils seront satisfaits de vivre dans un site qui se fonde justement sur ces valeurs.

1.3 Exemples servant de base au développement de son propre site

Le présent manuel MIPA décrit, à l'aide d'exemples de sites existants, la manière dont il est possible de combiner dans la pratique la réglementation au sein des instruments de planification et l'application de concepts de mobilité.

Parmi les exemples cités, on trouve aussi bien des sites en cours de planification que des sites déjà exploités.

2. EXEMPLES

2.1 Présentation des exemples

Le tableau ci-dessous présente les exemples décrits ensuite.

N°	Nom du site	Statut	Localité
1	Greencity	Phase de planification	Zurich
2	Europaallee Terrain H	Phase de planification, demande de permis de construire en cours (concept de mobilité compris)	Zurich
3	Sihlcity	Phase d'exploitation (avec modèle de déplacement)	Zurich
4	Eschenbüel	Phase de planification	Uster
5	Galgenbuck	Phase de planification (plan directeur de développement existant, avec bases de gestion de la mobilité)	Baden
6	Torfeld Süd	Phase de planification (procédure d'opposition de l'ATE à la construction du stade en instance)	Aarau
7	Kistenfabrik	Phase d'exploitation (avec modèle de déplacement)	Zoug
8	Site de Hoffmann-La Roche AG	Construction en cours, concept de mobilité exploité	Bâle
9	Site du Dreispitz	Phase de planification	Bâle
10	Arena Saint-Gall	Phase d'exploitation (avec modèle de déplacement)	Saint-Gall

Tableau 2.1: **Aperçu des exemples**

2.2 Les exemples en détail

1 GREENCITY

Rue, quartier: Site de Sihl-Manegg	Ville / Commune: Zurich	Nom du propriétaire, du maître d'ouvrage, des investisseurs, de la société d'exploitation, etc.: Maître d'ouvrage: Losinger Marazzi Propriétaires: Sihl Immobilien AG Société d'exploitation: –
Statut: Phase de planification	Type de propriété: Privée	(Date (prévue ou existante) de la mise en service, échelonnement 2015; début de la construction 2014

Descriptif:

Surface utile / Mixité des affectations: surface utile de 161 500 m²; dont 48 % habitations, 41 % bureaux, 5 % commerces, 6 % usage particulier/école

Desserte:

TP: bonne qualité de desserte avec bus et tram Sihltal Zürich
Uetliberg Bahn (SZU) notamment vers la ville de Zurich; niveau de qualité de desserte par les TP selon l'ARE: A et B

Piétons/Vélos: bonne connexion aux réseaux d'itinéraires pour piétons et de pistes cyclables

TIM: bonne connexion au réseau routier (jonction d'autoroute à environ 1 500 m du site), même s'il y a encore des problèmes de capacités aux heures de pointe.

C'est la raison pour laquelle un modèle de déplacement est appliqué ou que le nombre maximal de places de stationnement est limité.

Situation du stationnement: le nombre de places de stationnement est déterminé dans la procédure d'autorisation de construire. Une valeur maximale d'en moyenne 0,7 places de stationnement par habitation en sus des places pour les visiteurs est fixée pour l'affectation Habitation. Cette valeur est, selon la taille des logements, légèrement inférieure à la valeur minimale des prescriptions ordinaires. Les affectations sans voitures sont explicitement autorisées. Des places de stationnement sont prévues pour les véhicules électriques.

Nombre d'abris ou de places de stationnement pour vélos: fixé dans la procédure d'autorisation de construire selon l'Ordonnance sur les places de stationnement (Parkplatzverordnung).

Particularités: le maître d'ouvrage est partiellement pris en charge par des coopératives de constructions et d'habitation pour le secteur Habitation. Greencity a été le premier site de Suisse à obtenir le label «Site 2000 watts» décerné par l'Association Cité de l'énergie en 2012.



Source: www.greencity.ch

Instruments de planification directement liés au développement du site:

Mandat d'étude, plan d'affectation spécial (plan d'affectation spécial privé et complémentaire), procédure d'autorisation de construire

Ajouts à la demande de permis de construire présentant un intérêt pour la gestion de la mobilité:

Maximum de 3 650 000 trajets par an (dont 1 886 500 trajets à partir du site de Greencity)

Mesures de soutien de la part des pouvoirs publics:

–

Principaux instruments non liés au site ayant déclenché directement ou indirectement la prise en compte de la gestion de la mobilité:

- Ordonnance du 11 décembre 1996 sur les places de stationnement pour les vélos de la ville de Zurich (PPV 1996): détermination des places de stationnement en fonction de la qualité de desserte par les TP
- Conditions de l'autorisation de construire
- Rétrécissement dans le secteur du débouché de la desserte de la région dans la route cantonale
- Service des ponts et chaussées de la ville de Zurich: fiche sur le nombre et la qualité des installations de stationnement pour vélos
- Plan de mesures sur la protection de l'air: valeurs limites de la pollution de l'air
- Service des ponts et chaussées de la ville de Zurich: recommandations sur l'application d'un modèle de déplacement

Principales mesures de gestion de la mobilité

Mesures	Groupe cible	Statut	Responsable du financement	Responsable de la mise en place et de l'exploitation
Modèle de déplacement avec obligation de contrôle et sanctions ou nombre maximal de places de stationnement	Tous les utilisateurs	Fixé dans le plan d'affectation spécial	Maître d'ouvrage	Non déterminé; la variante «Nombre de places maximal» est actuellement appliquée
Emplacement pour l'autopartage	Habitants et employés	Fixé dans le plan d'affectation spécial	Maître d'ouvrage	Non déterminé
Conditions préalables pour au moins 100 véhicules électriques	Tous les utilisateurs	Fixé dans le plan d'affectation spécial	Maître d'ouvrage	Non déterminé
Concept de mobilité pour des affectations sans voitures pour les coopératives d'habitation	Tous les utilisateurs	Fixé dans le plan d'affectation spécial	Maître d'ouvrage (coopératives d'habitation)	Coopératives d'habitation
Perception de taxes sur les places de stationnement à partir de la 1 ^{re} minute	Clients et visiteurs (n'habitant pas sur le site)	Fixé dans le plan d'affectation spécial	Maître d'ouvrage	Non déterminé

Organisation de la mise en place et de l'exploitation de la gestion de la mobilité sur place: pas encore déterminée	
Effets (escomptés): <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectifs de la société à 2000 watts ■ Maximum de 3 650 000 trajets par an 	
Sources d'information: <ul style="list-style-type: none"> ■ www.greencity.ch ■ Directives sur le modèle de déplacement de la ville de Zurich: www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/publikationen_u_broschueren/fahrten-modell-planungshilfe.html ■ Ordonnance sur les places de stationnement 1996 de la ville de Zurich: www.stadt-zuerich.ch/internet/as/home/inhaltsverzeichnis/7/741/500/1165936967206.html 	
Autres informations: Première tentative d'inclusion des utilisateurs dans le monitoring de la circulation par le biais d'une «charte verte» et, ainsi, d'influence sur les comportements et de recherche d'un potentiel d'optimisation	
Organisme à contacter pour plus d'informations: Losinger Marazzi AG Hardturmstr. 11 8005 Zurich zuerich@losinger-marazzi.ch	Date de la saisie: octobre 2013

2 EUROPAALLEE, SECTEUR H

Rue, quartier: Europaallee	Ville / Commune: Zurich	Nom du propriétaire, du maître d'ouvrage, des investisseurs, de la société d'exploitation, etc.: Maître d'ouvrage: SBB Immobilien AG Copropriétaires: – Société d'exploitation: –
Statut: Phase de planification	Type de propriété: Privée	Date (prévue ou existante) de la mise en service, échelonnement: 2016

Descriptif:

Surface utile / Mixité des affectations: surface d'étage totale 34 000 m²; dont 5 700 m² pour l'habitation, 11 600 m² pour les services, 660 m² pour les commerces, 7 600 m² pour l'hôtellerie, 1 500 m² pour les restaurants, 2 700 m² pour le cinéma, 3 400 m² pour l'école, 360 m² pour la crèche.

Desserte:

TP: bonne à très bonne qualité de desserte grâce à la connexion à la ligne de bus des sociétés de transport de Zurich (Langstrasse) et à la possibilité d'accéder à pied à la gare centrale de Zurich; niveau de qualité de desserte par les TP selon l'ARE: A

Les choses peuvent potentiellement s'améliorer à l'avenir avec le projet de remise en service de la ligne de tram 1 dans la Lagerstrasse.

Piétons/Vélos: bonne connexion aux réseaux d'itinéraires pour piétons et de pistes cyclables de la ville de Zurich. Le quartier de la Langstrasse, l'arrondissement 5 avec ses restaurants à la mode, le centre-ville ainsi que la gare centrale sont rapidement accessibles à pied et à vélo.

TIM: le secteur H est desservi via la Lagerstrasse et la Langstrasse. Ces deux rues sont toutefois régulièrement engorgées aux heures de pointe.

Situation du stationnement: 62 places de stationnement, dont 10 prévues pour l'autopartage. L'affectation des 22 places réservées aux visiteurs également comprises dans le nombre total de places est contrôlée par un système de réservation. A 700 m est également disponible le City Parking (Gessnerallee), accessible au public, dans lequel il y a régulièrement des places libres. 340 places de stationnement pour vélos sont également prévues pour toutes les affectations.

Particularités: l'atteinte des objectifs de la société à 2000 watts est souhaitée sur le secteur H.



Source: SBB Immobilien

Instruments de planification directement liés au développement du site:

Plan d'affectation spécial, concours à deux niveaux pour le développement de projets, concept de mobilité avec obligation de contrôle associée, procédure d'autorisation de construire

Ajouts à la demande de permis de construire présentant un intérêt pour la gestion de la mobilité:

Concept de mobilité servant de base à l'autorisation du faible nombre de places de stationnement

Mesures de soutien de la part des pouvoirs publics:

–

Principaux instruments non liés au site ayant déclenché directement ou indirectement la prise en compte de la gestion de la mobilité:

- Ordonnance de 1996 sur les places de stationnement de la ville de Zurich: détermination des places de stationnement en fonction de la qualité de la desserte par les TP
- Service des ponts et chaussées de la ville de Zurich: fiche sur le nombre et la qualité des installations de stationnement pour vélos
- Plan de mesures sur la protection de l'air: valeurs limites de la pollution de l'air
- Service des ponts et chaussées de la ville de Zurich: recommandations sur les applications d'un modèle de déplacement

Principales mesures de gestion de la mobilité

Mesure	Groupe cible	Statut	Responsable du financement	Responsable de la mise en place et de l'exploitation
Dossier d'informations sur la mobilité	Tous les utilisateurs	Existant (pour d'autres terrains)	Maître d'ouvrage et ville	Maître d'ouvrage
Site Internet sur la mobilité, édition de brochures	Tous les utilisateurs	Existant (pour d'autres secteurs)	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage
Moniteurs en ligne avec heures de départ des TP	Tous les utilisateurs	Planifié	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage
Bon de mobilité	Habitants	Planifié	Maître d'ouvrage/Propriétaires	Maître d'ouvrage
Incitation au transfert modal pour les employés	Employés	Planifié	Maître d'ouvrage/Employeurs	Maître d'ouvrage/Employeurs
Zürich CARD et prêt de vélos pour les clients des hôtels	Clients des hôtels	Planifié	Gérants des hôtels/Clients des hôtels	Gérant des hôtels
Emplacements pour le bikesharing	Tous les utilisateurs	En cours de test	Ville	Ville
Business CarSharing	Employés	Planifié	Maître d'ouvrage/Utilisateurs	Maître d'ouvrage/Mobility
Conseiller en mobilité sur place	Tous les utilisateurs	Planifié	Maître d'ouvrage	Gérants d'hôtel
Mobility manager	Tous les utilisateurs	Planifié	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage

Organisation de la mise en place et de l'exploitation de la gestion de la mobilité sur place:

Une instance centrale est créée pour la mise en place et l'exploitation de la gestion de la mobilité sous la forme d'un poste de « Mobility manager du secteur H ». Cette instance exerce une fonction de charnière entre les groupes cibles de la gestion de la mobilité, les prestataires de mobilité et la ville. Elle prend aussi en charge le système de rapports périodiques à soumettre à la ville.

Effets (escomptés):

Respect des valeurs cibles de la société à 2000 watts, par le biais, entre autres, du certificat DGNB (décerné) et du certificat Sites 2000 watts (valeur cible atteinte, renoncement à la certification)

Sources d'informations:

- www.europaallee.ch
- Directives sur le modèle de déplacement de la ville de Zurich:
www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/publikationen_u_broschueren/fahrten-modell_planungshilfe.html
- Ordonnance sur les places de stationnement 1996 de la ville de Zurich:
www.stadt-zuerich.ch/internet/as/home/inhaltsverzeichnis/7/741/500/1165936967206.html

Autres informations:

–

Organisme à contacter pour plus d'informations:

SBB Immobilien Development Zürich City
Hohlstrasse 532
8021 Zurich

Date de la saisie:

octobre 2013

3 SIHL CITY

Rue, quartier: Kalanderplatz 1, Wiedikon (arrondissement 3)	Ville / Commune: Zurich	Nom du propriétaire, du maître d'ouvrage, des investisseurs, de la société d'exploitation, etc.: Maître d'ouvrage: Karl Steiner AG Copropriétaire: Crédit Suisse Société d'exploitation: Sihlcity AG
Statut: Phase d'exploitation	Type de propriété: Privée	Date (prévue ou existante) de la mise en service, échelonnement: mars 2007
Descriptif: <i>Surface utile / Mixité des affectations:</i> en tout environ 100 000m ² de SBP avec boutiques (40%), bureaux (25%), cinéma/centres culturels/hôtels/restaurants (20%), centre de fitness/habitation/autres (15%) <i>Desserte:</i> TP: directement desservi par les réseaux de tram, de bus et de RER avec des arrêts accessibles à pied; niveau de qualité de desserte par les TP selon l'ARE: A Piétons/Vélos: directement relié aux réseaux de chemins pour piétons et de pistes cyclables TIM: directement relié aux réseaux de routes cantonales et d'autoroutes (jonction d'autoroute située à environ 500 m du site) Situation du stationnement: 850 places de stationnement, dont 800 dans le parking, 50 à la surface, avec une partie utilisable pour le P+R du RER 600 places de stationnement pour vélos sont réparties sur les quatre emplacements du site Particularités: modèle de déplacement imposé pour le parking avec un maximum de 8 800 trajets autorisés par jour		 <p>Source: Sihlcity AG</p>

Instruments de planification directement liés au développement du site:

Projet, demande de permis de construire

Ajouts à la demande de permis de construire présentant un intérêt pour la gestion de la mobilité:

Maximum de 8800 trajets par jour

Mesures de soutien de la part des pouvoirs publics:

- Nouvelles offres de TP (arrêt SZU, prolongement du tram 5)
- Mesures relatives aux vélos (par ex. cartes d'accessibilité à pied/à vélo)

Principaux instruments non liés au site ayant déclenché directement ou indirectement la prise en compte de la gestion de la mobilité:

- Plan directeur du canton de Zurich: exigences en matière de desserte des aménagements à forte densité de trafic (contraignantes pour les autorités)
- Règlement sur les constructions et l'aménagement et Ordonnance de 1996 sur les places de stationnement de la ville de Zurich: détermination des places de stationnement en fonction de la qualité de desserte par les TP
- Service des ponts et chaussées de la ville de Zurich: fiche sur le nombre et la qualité des aménagements de stationnement pour vélos
- Plan de mesures sur la protection de l'air: valeurs limites de la pollution de l'air
- Service des ponts et chaussées de la ville de Zurich: recommandations sur les applications d'un modèle de déplacement
- Accord contractuel avec l'ATE comportant des informations sur le nombre maximal de trajets et les sanctions à appliquer en cas de non-respect, et accord de cofinancement limité dans le temps (deux ans) des coûts d'exploitation supplémentaires dus aux agrandissements du réseau des TP

Principales mesures de gestion de la mobilité

Mesure	Groupe cible	Statut	Responsable du financement	Responsable de la mise en place et de l'exploitation
Moniteurs en ligne avec heures de départ des TP	Tous les utilisateurs	Mesure exploitée	Maître d'ouvrage	VBZ (Verkehrsbetriebe Zürich – sociétés de transport de Zurich)/ ZVV (Zürcher Verkehrsbund – fédération des transports de Zurich)
Informations multimodales sur le site Internet	Tous les utilisateurs	Mesure exploitée	Société d'exploitation	Société d'exploitation
Perception de taxes sur les places de stationnement à partir de la 1 ^{re} minute	Tous les utilisateurs	Mesure exploitée	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage
Service de livraison à domicile à vélo	Clients des supermarchés	Mesure exploitée	Züriwerk (partiellement financé par les pouvoirs publics)	Maître d'ouvrage
Emplacements pour l'autopartage	Clients des supermarchés	Mesure exploitée	(Probablement) garantie de chiffre d'affaires par la société d'exploitation	Mobility
Installations de stationnement pour vélos avec dispositif de verrouillage	Tous les utilisateurs	Mesure exploitée	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage

Organisation de la mise en place et de l'exploitation de la gestion de la mobilité sur place:

En principe, la société d'exploitation Sihlcity AG est responsable de l'exploitation des mesures de gestion de la mobilité à un haut niveau de qualité. Elle veille au respect des contingents de trajets autorisés et est responsable de la livraison annuelle des données relatives à cette opération à la ville de Zurich en ce qui concerne le modèle de déplacement.

Effets (escomptés):

Volume des trajets en TIM (2010):

Environ 5 000 trajets par jour (8 800 trajets autorisés au maximum); utilisation moyenne du parking de 50 % à 60 %.

Répartition modale (2010):

70 % des groupes d'utilisateurs voyagent en TP/à pied/à vélo, 30 % en TIM (objectifs en vue: 60 % TP/à pied/à vélo, 40 % TIM)

Autres effets: Service de livraison: 1 100 livraisons par mois (état en 2010)

Sources d'informations:

- www.sihlcity.ch
- Directives sur le modèle de déplacement de ville de Zurich: www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/publikationen_u_broschueren/fahrten-modell_planungshilfe.html
- Ordonnance de 1996 sur les places de stationnement de la ville de Zurich: www.stadt-zuerich.ch/internet/as/home/inhaltsverzeichnis/7/741/500/1165936967206.html

Autres informations: –

Organisme à contacter pour plus d'informations:

Sihlcity Info Point
Kalandersplatz 1, 8045 Zurich, info@sihlcity.ch

Date de la saisie:

septembre 2013

4 ESCHENBÜEL

Rue, quartier: Zürich-/Sonnenbergstrasse	Ville / Commune: Uster	Nom du propriétaire, du maître d'ouvrage, des investisseurs, de la société d'exploitation, etc.: Maître d'ouvrage: non déterminé Copropriétaires: 20 parties différentes Société d'exploitation: non déterminée
Statut: Phase de planification	Type de propriété: Privée	Date (prévue ou existante) de la mise en service, échelonnement: pas encore déterminée

Descriptif:

Surface utile / Mixité des affectations: site de 17 ha, environ 100 000 m² de SBP avec habitations (env. 90 %) et commerces (env. 10 %)

Desserte:

TP: directement desservi par la ligne de bus locale avec tracé adapté, avec trois arrêts accessibles à pied (< 300 m); niveau de qualité de desserte par les TP selon l'ARE: C

Piétons/Vélos: directement relié aux réseaux d'itinéraires pour piétons et de pistes cyclables

TIM: directement relié aux réseaux de routes cantonales et d'autoroute (jonction d'autoroute située à env. 1 500 m du site)



Source: plan d'affectation spécial, rapport

Situation du stationnement:

- 650 places de stationnement décentralisées sur les différents secteurs (limitation à 1 place de stationnement/150 m² de SBP au maximum pour les secteurs situés à moins de 300 m du parking de quartier ou à 1 place de stationnement/125 m² de SBP au maximum pour les secteurs plus éloignés)
- 110 places de stationnement (1^{re} étape) dans un parking de quartier de surface et constructible par étapes; 302 places de stationnement une fois le projet entièrement terminé

La centralisation d'une partie des places de stationnement dans le parking de quartier permet de répondre à la demande effective. Les autres étapes du parking de quartier ne seront donc réalisées qu'en cas de besoin réel.

Financement de la 1^{re} étape du parking de quartier: en tant qu'infrastructure de quartier, par le biais d'un plan de quartier (répartition des coûts sur les différents secteurs). Les éventuelles autres étapes seront financées par les revenus locatifs.

Places de stationnement pour les deux-roues légers: 1 place pour 40 m² d'habitations et 1 place pour 100 m² de services, prise en compte des vélos électriques (prises électriques) et des remorques

Particularités: la distance séparant les secteurs de l'arrêt de TP le plus proche est dans de nombreux cas inférieure ou égale à celle les séparant de leur voiture stationnée dans le parking de quartier, ce qui rend les TP plus attractifs que les TIM.

Le parking de quartier permet de compenser les variations cycliques des besoins et d'économiser globalement des places de parking. De plus, la construction d'un parking de quartier nécessite nettement moins d'énergie grise que celle d'un parking souterrain.

Les zones de construction autorisées pour les garages souterrains sont définies pour chaque secteur dans le plan d'affectation spécial (formation comme niveau de soubassement). La surface scellée peut ainsi être limitée, un bon aménagement de l'espace libre, atteint, et la nappe phréatique, épargnée.

Les places des parkings souterrains ou des parkings de quartier ne doivent pas être attribuées à chaque logement de manière directe et à long terme, mais selon les besoins.

Instruments de planification directement liés au développement du site:

Existants: mandat d'étude, projet directeur, plan de quartier, plan d'affectation spécial, projet général pour la rue et l'espace libre

Prévus: détermination des instruments de planification, réalisation de la desserte du site, projet de construction/demande de permis de construire

Ajouts à la demande de permis de construire présentant un intérêt pour la gestion de la mobilité: –

Mesures de soutien de la part des pouvoirs publics:

Contributions préalables pour les procédures de mise en concurrence et le plan d'affectation spécial public

Principaux instruments non liés au site ayant déclenché directement ou indirectement la prise en compte de la gestion de la mobilité:

- Développement du site selon les exigences de la société à 2000 watts pour la procédure de mise en concurrence
- Cité de l'énergie Uster: soutien des TP, itinéraires pour les vélos
- Planification de l'énergie Uster: réseau de chaleur de proximité avec exploitation des rejets thermiques de la STEP

Principales mesures de gestion de la mobilité

Mesure	Groupe cible	Statut	Responsable du financement	Responsable de la mise en place et de l'exploitation
Exploitation de toutes les places de stationnement selon les besoins	Tous les utilisateurs	Décrit dans le rapport technique sur le plan de quartier adressé aux autorités	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage
Espaces facultatifs pour le centre de mobilité (conseil, service)	Tous les utilisateurs	Conditions favorables dans les immeubles urbains	Non déterminé	Non déterminé
Parkings souterrains et parkings de quartier avec option de raccord électrique	Tous les utilisateurs	Règlementé dans le plan d'affectation spécial	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage
Prise en compte des vélos électriques et des remorques dans les installations de stationnement pour vélos	Tous les utilisateurs	Règlementé dans le plan d'affectation spécial	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage
Places de stationnement supplémentaires autorisées pour l'autopartage (par ex. Mobility)	Tous les utilisateurs	Règlementé dans le plan d'affectation spécial	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage

Organisation de la mise en place et de l'exploitation de la gestion de la mobilité sur place:

Parking de quartier règlementé dans le plan de quartier par le biais de la communauté des copropriétaires (avec inscription au cadastre). Les autres formes d'organisation n'ont pas encore été fixées.

Effets (escomptés):

Réalité des coûts de stationnement, site apte à devenir à un Site 2000 watts

Sources d'informations:

Projet du plan d'affectation spécial, plan de quartier

Autres informations:

–

Organisme à contacter pour plus d'informations:

Ville d'Uster
Espace urbain et nature
Oberlandstrasse 78, 8610 Uster, stadtplaner@uster.ch

Date de la saisie:

décembre 2013

5 GALGENBUCK

Rue, quartier: Mellinger-/Sommerhaldenstrasse, Dättwil	Ville / Commune: Baden	Nom du propriétaire, du maître d'ouvrage, des investisseurs, de la société d'exploitation, etc.: Maître d'ouvrage: non déterminé Copropriétaires: divers parties privées Société d'exploitation: non déterminée
Statut: Phase de planification	Type de propriété: Privée	Date (prévue ou existante) de la mise en service, échelonnement: Non déterminée
<p>Descriptif:</p> <p><i>Surface utile / Mixité des affectations:</i> 100 000 m² de SBP, habitation (min. 85 %), services et commerces (env.15 %)</p> <p><i>Desserte:</i></p> <p>TP: directement desservi par deux lignes de bus, d'autres lignes de bus avec des arrêts accessibles à pied, améliorations prévues jusqu'à la mise en service; niveau de qualité de desserte par les TP selon l'ARE aujourd'hui: de B à C; avec améliorations: B.</p> <p>Piétons/Vélos: directement relié au réseau de pistes cyclables principal</p> <p>TIM: directement relié aux réseaux de routes cantonales et d'autoroutes (jonction d'autoroute située à env. 1 500 m du site)</p> <p><i>Situation du stationnement:</i></p> <p>Prévision d'un nombre réduit de 600 – 800 places de stationnement, pour la plus grande partie dans un garage collectif Nombre de places de stationnement pour vélos pas encore déterminé</p> <p>Particularités: nombre de places de stationnement réalisable pour l'affectation Habitation limité avec un facteur de réduction de 0.7 dans le plan directeur de développement (logements sans voitures).</p>		
		 <p>Source: plan directeur de développement, rapport</p>

Instruments de planification directement liés au développement du site:

Existants: mandat d'étude, plan directeur de développement; prévus: remaniement parcellaire, plan d'affectation spécial, demande de permis de construire

Ajouts à la demande de permis de construire présentant un intérêt pour la gestion de la mobilité:

Accords contractuels, concept de mobilité

Mesures de soutien de la part des pouvoirs publics: –

Instruments non liés au site les plus importants qui ont déclenché directement ou indirectement la prise en compte de la gestion de la mobilité:

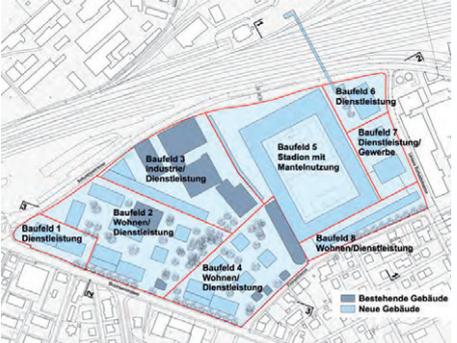
Norme VSS SN 640 281: détermination des places de stationnement en fonction de la qualité de desserte par les TP

Principales mesures de gestion de la mobilité

Mesure	Groupe cible	Statut	Responsable du financement	Responsable de la mise en place et de l'exploitation
Réduction des places de stationnement pour l'habitation	Habitants	Règlementé dans le plan directeur de développement	–	Non déterminé
Garages collectifs pour le stationnement des TIM	Habitants et employés	Règlementé dans le plan directeur de développement	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage
Installations de stationnement couvertes et décentralisées pour vélos	Tous les utilisateurs	Règlementé dans le plan directeur de développement	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage
Emplacements pour l'autopartage	Habitants et employés	Règlementé dans le plan directeur de développement	Non déterminé	Non déterminé
Concept de mobilité pour mesures concrètes	Tous les utilisateurs	Règlementé dans le plan directeur de développement	Maître d'ouvrage	Non déterminé
Bon pour les magasins de vélos locaux	Habitants	Idée dans le plan directeur de développement	Maître d'ouvrage	Non déterminé
Abonnement aux TP inclus dans le loyer	Habitants	Idée dans le plan directeur de développement	Maître d'ouvrage	Non déterminé
Soutien de l'autopartage	Habitants	Idée dans le plan directeur de développement	Maître d'ouvrage	Non déterminé
Système pour les petits transports	Habitants	Idée dans le plan directeur de développement	Maître d'ouvrage	Non déterminé
Dépôt pour service de livraison à domicile	Habitants	Idée dans le plan directeur de développement	Maître d'ouvrage	Non déterminé
Informations sur les TP, le transport à pied ou à vélo, l'autopartage	Habitants	Idée dans le plan directeur de développement	Maître d'ouvrage	Non déterminé

Organisation de la mise en place et de l'exploitation de la gestion de la mobilité sur place: Non déterminé	
Effets (escomptés): Non déterminés	
Sources d'informations: Plan directeur de développement (rapport, explications, dispositions): <ul style="list-style-type: none"> ■ www.ag.ch/php/vernehmlassungen/index.php?controller=Download&DokId=1526&Format=pdf ■ www.ag.ch/php/vernehmlassungen/index.php?controller=Download&DokId=1527&Format=pdf ■ www.ag.ch/php/vernehmlassungen/index.php?controller=Download&DokId=1528&Format=pdf 	
Autres informations: Le développement du site est encore peu avancé. Il n'existe pas encore de projet concret, ce qui explique pourquoi il y a encore beaucoup d'éléments qui ne sont pas clairs. Cet exemple montre que les mesures de gestion de la mobilité ont été prises en compte et font l'objet d'une réglementation déjà à un stade précoce de la planification.	
Organisme à contacter pour plus d'informations: Ville de Baden, planification du développement Roter Turm, Rathausgasse 5, 5401 Baden entwicklungsplanung@baden.ag.ch	Date de la saisie: novembre 2013

6 TORFELD SÜD

Rue, quartier: Industrie-, Buchser-, Florastrasse; Torfeld Süd	Ville / Commune: Aarau	Nom du propriétaire, du maître d'ouvrage, des investisseurs, de la société d'exploitation, etc.: Maître d'ouvrage: Mobimo, HRS, Implenla Société d'exploitation: Stadion Betriebs AG
Statut: Phase de planification, réalisation partielle ou en cours de réalisation	Type de propriété: Privée	Date (prévue ou existante) de la mise en service, échelonnement: 2016: habitations 2017/18: ouverture du stade
<p>Descriptif:</p> <p><i>Surface utile / Mixité des affectations:</i> site d'à peine 100 000 m², divers projets, par ex. stade de 10 000 spectateurs et utilisation des abords pour le shopping (environ 10 000 m² de surface de vente), le sport en salle, la restauration et des bureaux. La partie ouest de Torfel Süd est caractérisée par les affectations Habitation, Travaux et Culture.</p> <p><i>Desserte:</i></p> <p>TP: aujourd'hui, trois lignes de bus (distance maximale de 350 m de l'arrêt de bus le plus proche), gare d'Aarau située à environ 800 m, prochaine-ment nouvel arrêt «Torfeld» de la Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) juste à côté du stade; niveau de qualité de desserte par les TP selon l'ARE: aujourd'hui de B à C; avec le nouvel arrêt de la WSB et les améliorations apportées à l'offre de bus: de A à B.</p> <p>Piétons/Vélos: bonne connexion aux réseaux locaux et régionaux d'itinéraires pour piétons et de pistes cyclables; effet séparateur des rails réduit à l'avenir par une nouvelle passerelle pour les piétons et les vélos menant au site Torfeld Nord.</p> <p>TIM: connexion au réseau routier principal, qui atteint ses limites de capacité aux heures de pointe; la réalisation d'une connexion à Buchs Nord est prévue; le financement n'est pas encore garanti.</p> <p><i>Situation du stationnement:</i></p> <p>Env. 1 450 places de stationnement sur tout le site de Torfeld Süd; principalement souterraines ou à l'intérieur de bâtiments, sporadiquement en surface; installations de stationnement pour vélos au minimum selon le nombre prescrit, près des entrées de bâtiments, un nombre raisonnable d'entre eux étant couverts</p>		
		
		<p>Source: rapport relatif à l'impact sur l'environnement du plan d'affectation spécial (2009, p.6)</p>

Instruments de planification directement liés au développement du site:

Plan d'affectation spécial (comprenant un rapport relatif à l'impact sur l'environnement, une expertise technique des transports, un rapport de planification, des prescriptions spéciales en matière d'affectation), contrat de droit public, demandes de permis de construire

Ajouts à la demande de permis de construire présentant un intérêt pour la gestion de la mobilité:

—

Mesures de soutien de la part des pouvoirs publics:

—

Principaux instruments non liés au site ayant déclenché directement ou indirectement la prise en compte de la gestion de la mobilité:

- Règlement de construction et d'affectation: Torfeld Süd définie comme zone spéciale avec obligation de plan d'affectation spécial
- Concept d'espace de stationnement: calcul du nombre de places
- Gestion du trafic et stratégie de réseau
- Concept de TP

Principales mesures de gestion de la mobilité

Mesure	Groupe cible	Statut	Responsable du financement	Responsable de la mise en place et de l'exploitation
Perception de taxes sur les places de stationnement à partir de la 1 ^{re} minute	Clients, visiteurs	Règlementé dans les prescriptions spéciales en matière d'affectation	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage
Gestion de la mobilité dans les entreprises	Employés	Règlementé dans les prescriptions spéciales en matière d'affectation	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage
Régulation des sorties des aménagements de stationnement	Tous les utilisateurs	Règlementé dans les prescriptions spéciales en matière d'affectation	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage
Service de livraison à domicile Centre	Clients	Règlementé dans les prescriptions spéciales en matière d'affectation	Exploitant Centre commercial	Exploitant Centre commercial
Amélioration des offres de bus	Tous les utilisateurs	Règlementé dans les prescriptions spéciales en matière d'affectation	Canton	AAR
Installations de stationnement pour vélos décentralisées	Tous les utilisateurs	Règlementé dans les prescriptions spéciales en matière d'affectation	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage

Organisation de la mise en place et de l'exploitation de la gestion de la mobilité sur place:

Le site est divisé en huit secteurs, tous gérés individuellement. Un projet (Polygon, secteur 3) a déjà été réalisé et la planification du stade (secteur 5) est bien avancée. La gestion de la mobilité est règlementée dans le plan d'affectation spécial avec ses prescriptions spéciales en matière d'affectation.

Effets (escomptés):

7 700 trajets en TIM par jour au maximum (moyenne annuelle)

Sources d'informations:

- www.torfeldsued.ch
- Plan d'affectation spécial: www.aarau.ch/documents/Gestaltungsplan_bereinigt.pdf
- Prescriptions spéciales en matière d'affectation: www.aarau.ch/documents/Sondernutzungsvorschriften_bereinigt.pdf
- Expertise technique des transports: www.aarau.ch/documents/2009_06_02_Torfeld_Sued_090513_V-technisches_GA_V7_31346244096305.pdf
- Rapport relatif à l'impact sur l'environnement du plan d'affectation spécial: www.aarau.ch/documents/Umweltvertraeglichkeitsbericht.pdf

Autres informations:

–

Organisme à contacter pour plus d'informations:

Service de la construction urbaine d'Aarau
Développement urbain
Rathausgasse 1, 5000 Aarau
stadtbauamt@aarau.ch

Date de la saisie:

novembre 2013

7 KISTENFABRIK

Rue, quartier: Baarerstrasse 131–141 Eschenring	Ville / Commune: Zoug	Nom du propriétaire, du maître d'ouvrage, des investisseurs, de la société d'exploitation, etc.: Maître d'ouvrage: KFZ Immobilien AG Propriétaires: KFZ Immobilien AG, propriétaires des habitations Société d'exploitation: Regimo Zug AG
Statut: Phase d'exploitation	Type de propriété: Privée	Date (prévue ou existante) de la mise en service, échelonnement: 2002/2004

Descriptif:

Surface utile / Mixité des affectations: 37 000 m² de SBP, habitations (50 %), bureaux et commerces (50 %); 66 logements loués, 74 propriétés
3 édifices commerciaux «Service Factory», 1 édifice commercial «Business-Forum»

Desserte:

TP: desservi par une ligne de bus (3) et une ligne de RER (S1) avec des arrêts accessibles à pied; niveau de qualité de desserte par les TP selon l'ARE: B

Piétons/Vélos: directement relié aux réseaux locaux et régionaux d'itinéraires pour piétons et de pistes cyclables.

TIM: directement relié aux réseaux de routes cantonales et d'autoroutes (jonction d'autoroute située à env. 2 km); engorgement important dans la Kantonsstrasse aux heures de pointe

Situation du stationnement:

402 places de parking, dont 367 dans un garage souterrain (pour les commerces et les habitations) et 35 places libres au niveau de la rue (pour les visiteurs et les clients);

Env. 220 places de stationnement pour les deux-roues (hangar), même nombre de places libres au niveau de la rue (en partie dans les bâtiments)



Source: services administratifs de la ville de Zoug

Instruments de planification directement liés au développement du site:

Plan local d'urbanisme (incluant des prescriptions particulières sur la gestion de la mobilité), demande de permis de construire

Ajouts à la demande de permis de construire présentant un intérêt pour la gestion de la mobilité:

Modèle de déplacement imposé pour tout le site (à partir du 1er janvier 2005) avec une limitation à 420 000 trajets (entrées et sorties) par an au total

Remarque: les 110 places de stationnement demandées en 2002 par le maître d'œuvre en plus des 290 places prévues à l'origine et la modification détaillée du plan local d'urbanisme originel qui en résulte ont été autorisées par le canton et la ville à condition que soit élaboré un modèle de déplacement et d'exploitation qui montre comment le nombre maximal de trajets autorisés peut être respecté.

Mesures de soutien de la part des pouvoirs publics:

–

Principaux instruments non liés au site ayant déclenché directement ou indirectement la prise en compte de la gestion de la mobilité:

Loi sur l'aménagement et les constructions du canton de Zoug

Principales mesures de gestion de la mobilité

Mesure	Groupe cible	Statut	Responsable du financement	Responsable de la mise en place et de l'exploitation
Perception de taxes sur les places de stationnement	Tous les utilisateurs	Mesure exploitée	Maître d'ouvrage	Société d'exploitation
Modèle de déplacement	Tous les utilisateurs	Mesure exploitée	Maître d'ouvrage	Société d'exploitation
Places de stationnement pour vélos dans un abri	Habitants, employés	Mesure exploitée	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage et société d'exploitation

Organisation de la mise en place et de l'exploitation de la gestion de la mobilité sur place:

Contrôle des prescriptions par Regimo AG selon le plan d'extension (contingent de trajets)

Effets (escomptés):

Volume du trafic des TIM (état en 2008):

environ 250 000 trajets par an (pour 420 000 trajets autorisés par an au maximum)

Sources d'informations:

- Loi sur l'aménagement et les constructions du canton de Zoug: <http://zg.clex.ch/frontend/versions/1071>
- Plan local d'urbanisme du site de Kistenfabrik: http://zugmap.ch/zugmap/ZUGIS_ZUGMAP_Dokumente/Bebauungs-plaene/1711/7092.pdf

Autres informations:

Les décomptes réalisés entre 2005 et 2008 ont montré que le nombre maximal de trajets autorisés peut être respecté. Il a par conséquent été décidé de renoncer provisoirement à d'autres mesures de gestion de la mobilité.

Organisme à contacter pour d'autres informations:

Regimo Zug AG
 Baarerstrasse 137
 6302 Zoug
welcome@zg.regimo.ch

Date de la saisie:

novembre 2013

8 SITE F. HOFFMANN-LA ROCHE AG (ROCHE)

Rue, quartier: Grenzacherstrasse, Wettstein	Ville / Commune: Bâle	Nom du propriétaire, du maître d'ouvrage, des investisseurs, de la société d'exploitation, etc.: Maître d'ouvrage: Hoffmann-La Roche AG Propriétaires: – Société d'exploitation: F. Hoffmann-La Roche AG
Statut: Construction 1 en cours de réalisation, concept de mobilité déjà appliqué	Type de propriété: Privée	Date (prévue ou existante) de la mise en service, échelonnement: 2015: 1 ^{re} étape (construction 1; immeuble de bureaux de 180m de haut); après 2015: 2 ^e étape (éventuellement avec un parking souterrain) après 2025: 3 ^e étape
Description: <i>Surface utile / Mixité des affectations:</i> trois secteurs avec un site d'une surface totale de 33 451 m ² ; on ne dispose de chiffres concrets que pour le secteur 1; SBP de 77 000 m ² (bureaux) au maximum <i>Desserte:</i> TP: plusieurs lignes de bus avec arrêt directement à côté du bâtiment (30, 31, 38) ou accessibles à pied (34, 36); il n'y a pas de connexion à la gare CFF sans correspondance; niveau de qualité de desserte par les TP selon l'ARE: de A à B Piétons/Vélos: desserte pour les piétons et les vélos plutôt bonne TIM: directement relié aux réseaux des routes cantonales et des autoroutes (jonction d'autoroute située à env. 500m du site) <i>Situation du stationnement:</i> 1 944 places de stationnement disponibles aujourd'hui, besoin estimé à 2 550 places (en fonction du développement du site), diverses options possibles de stationnement supplémentaires à l'intérieur et à l'extérieur du site sont examinées en fonction du concept de mobilité et de l'Ordonnance sur les places de stationnement du canton de Bâle-Ville en vigueur; 1 300 places de stationnement pour vélos de bonne qualité (avec douches et casiers métalliques)		

Source: download.roche.com/selection/20091217

Instruments de planification directement liés au développement du site:

Plan de développement du site, plan local d'urbanisme, demande de permis de construire

Ajouts à la demande de permis de construire présentant un intérêt pour la gestion de la mobilité:

Concept de mobilité (introduit le 1^{er} janvier 2011)

Mesures de soutien de la part des pouvoirs publics:

Amélioration de l'offre de TP et de la desserte par les TP telle que décrite dans le concept de mobilité

Principaux instruments non liés au site ayant déclenché directement ou indirectement la prise en compte de la gestion de la mobilité:

–

Principales mesures de gestion de la mobilité

Mesure	Groupe cible	Statut	Responsable du financement	Responsable de la mise en place et de l'exploitation
Pages sur la mobilité dans l'Intranet	Employés	Mesure exploitée	Roche	Roche
Soutien TP, piétons/vélos (bonus de mobilité)	Employés	Mesure exploitée	Roche	Roche
Soutien de l'utilisation du vélo (stations de recharge, de pompage, mallette de réparation, vélos utilitaires et vélos d'entreprise)	Employés	Mesure exploitée	Roche	Roche
Participation à «bike to work»	Employés	Mesure exploitée	Roche	Roche
Perception de taxes sur les places de stationnement	Employés	Mesure exploitée	–	Roche
Octroi de places selon certains critères	Employés	Mesure exploitée	Roche	Roche
Soutien du covoiturage	Employés	Mesure exploitée	Roche	Roche
Emplacements pour l'autopartage	Employés	Mesure exploitée	Roche	Roche
Organisation du travail (conférences téléphoniques et vidéos, horaires flexibles)	Employés	Mesure exploitée	Roche	Roche
Navettes et bus pour le personnel (transports d'entreprise)	Employés	Mesure exploitée	Roche	Roche

Organisation de la mise en place et de l'exploitation de la gestion de la mobilité sur place:

La gestion de la mobilité a été mise en place par Roche et est actuellement également exploitée et contrôlée par Roche.

Effets (escomptés):

- Créer les conditions nécessaires au soutien des besoins de mobilité de tous les collaborateurs
- Equité et transparence au niveau des applications de la mobilité
- Contribution à la protection du climat et à la réduction des polluants atmosphériques
- Conservation d'un emplacement compétitif
- Nombre d'autorisations de stationnement réduit de 5 500 (déc. 2010) à 4 300 (déc. 2012) (malgré l'augmentation du nombre de collaborateurs).

Tous les sites Roche de Bâle et de Kaiseraugst sont pris en compte (introduction du concept de mobilité en janvier 2011).

Sources d'informations:

- Conseils plan local d'urbanisme: www.grosserrat.bs.ch/dokumente/100361/000000361958.pdf
- Exemple pratique mobilservice: www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/hoffmann-la-roche.html

Autres informations:

La fixation d'un autre plan local d'urbanisme est prescrite pour les secteurs 2 et 3.

Organisme à contacter pour plus d'informations:

Département de la construction et des transports de Bâle-Ville
novembre 2013 Service de l'aménagement
Rittergasse 4, 4001 Bâle
planungsamt@bs.ch

Date de la saisie:

novembre 2013

9 SITE DU DREISPITZ

<p>Rue, quartier: Dreispietz, St. Alban / Münchenstein</p>	<p>Ville / Commune: Basel / Münchenstein</p>	<p>Nom du propriétaire, du maître d'ouvrage, des investisseurs, de la société d'exploitation, etc.: Maître d'ouvrage: divers Propriétaire foncier: fondation Christoph Merian Société d'exploitation: probablement la fondation Christoph Merian</p>
<p>Statut: Phase de planification, partiellement en cours de réalisation</p>	<p>Type de propriété: Privée</p>	<p>Date (prévue ou existante) de la mise en service, échelonnement: septembre 2014: ouverture de la Haute Ecole d'aménagement fin 2014: ouverture du port franc</p>
<p>Descriptif:</p> <p><i>Surface utile / Mixité des affectations:</i> 500 000 m² de surface de site; SBP de 800 000 m² au maximum en surface, affectations mixtes: 143 000 m² d'habitations au minimum (env. 1 000 unités d'habitation), env. 12 000 postes de travail (env. 4 000 en 2010)</p> <p><i>Desserte:</i> TP: desservi par plusieurs lignes de bus et de tram accessibles à pied, projet de faire passer la ligne de tram 16 par le site. Niveau de qualité de desserte par les TP selon l'ARE: aujourd'hui, de A à C; avec les mesures prévues, A Piétons/Vélos: directement relié aux réseaux d'itinéraires pour piétons et de pistes cyclables; bonnes connexions internes directes TIM: directement relié au réseau routier principal (jonction d'autoroute située à env. 1 500 m du site)</p> <p><i>Situation du stationnement:</i> 718 places de stationnement dans deux parkings et autres possibilités de stationnement près des entreprises, zone bleue, etc.</p>		 <p>Source: www.dreispietz.ch</p>

<p>Instruments de planification directement liés au développement du site:</p> <p>Vision du Dreispitz, conception du développement du Dreispitz, concept général des transports du Dreispitz, plans de quartier, Ordonnance du Dreispitz, plans locaux d'urbanisme, permis de construire</p>
<p>Ajouts à la demande de permis de construire présentant un intérêt pour la gestion de la mobilité:</p> <p>Non déterminés</p>
<p>Mesures de soutien de la part des pouvoirs publics:</p> <p>Pas encore déterminées</p>
<p>Principaux instruments non liés au site ayant déclenché directement ou indirectement la prise en compte de la gestion de la mobilité:</p> <p>Plan directeur du canton de Bâle-Ville: prend en charge les informations de fond centrales dans le projet de plan directeur partiel du Dreispitz</p>

Principales mesures de gestion de la mobilité

Mesure	Groupe cible	Statut	Responsable du financement	Responsable de la mise en place et de l'exploitation
Perception de taxes sur les places de stationnement dans les parkings	Tous les utilisateurs	Mesure exploitée	Fondation Christoph Merian	Christoph Merian Stiftung
Restrictions d'exploitation pour les TIM	Tous les utilisateurs	Planifié	Non déterminé	Non déterminé
Informations relatives aux voyages sur le site Internet	Tous les utilisateurs	Mesure exploitée	Fondation Christoph Merian	Fondation Christoph Merian
Modèle de déplacement	Tous les utilisateurs	Planifié	Non déterminé	Non déterminé

Organisation de la mise en place et de l'exploitation de la gestion de la mobilité sur place:

On en est actuellement encore au début du développement du site du Dreispitz. La fondation Christoph Merian prendra probablement en charge la mise en place et l'exploitation de la gestion de la mobilité en collaboration avec les pouvoirs publics.

Effets (escomptés):

Volume du trafic des TIM:
32 000 trajets en voiture de tourisme et 2 500 trajets en camion au maximum comme volume de trafic quotidien moyen

Sources d'informations:

www.dreispitz.ch

Autres informations:

–

Organisme à contacter pour plus d'informations:

Fondation Christoph Merian
Dornacherstrasse 400
4023 Bâle
info@merianstiftung.ch

Date de la saisie:

octobre 2013

10 ARENA ST-GALLEN

Rue, quartier: Zürcherstrasse 464, Winkeln (arrondissement ouest)	Ville / Commune: Saint-Gall	Nom du propriétaire, du maître d'ouvrage, des investisseurs, de la société d'exploitation, etc.: Maître d'ouvrage: Stadion St.Gallen AG, représenté par Hauser Rutishauser Suter AG, Saint-Gall Copropriétaires: – Swiss Prime Site AG (centre commercial) – Ikea Immobilien AG (IKEA) – Stadion AG St.Gallen (stade football) Société d'exploitation: Wincasa AG
Statut: Phase d'exploitation	Type de propriété: Privée	Date (prévue ou existante) de la mise en service, échelonnement: septembre 2007: ouverture d'Ikea mars 2008: ouverture du Shopping Arena mai 2008: ouverture du stade

Descriptif:

Surface utile / Mixité des affectations: surface utile de 50 000 m² en tout: centre commercial (53 %), IKEA (30 %), centre de loisirs (11 %), restauration (5 %), bureaux et administration (1 %); stade avec capacité maximale de 19 568 places assises et debout

Desserte:

TP: desservi par deux lignes de bus (151 et 158) avec des arrêts accessibles à pied; niveau de qualité de desserte par les TP selon l'ARE: B

Piétons/Vélos: directement relié aux réseaux d'itinéraires pour piétons et de pistes cyclables

TIM: directement reliés aux réseaux de routes cantonales et d'autoroutes (jonction d'autoroute située à env. 500 m du site)

Situation de stationnement:

1 300 places de stationnement, dont 1 100 dans un garage souterrain et 200 dans le voisinage pour le samedi; 150 places de stationnement pour deux-roues

Particularités:

Modèle de déplacement imposé pour le parking avec un maximum de 16 044 trajets autorisés par jour



Source: www.shopping-arena.ch/images/6171.jpg

Instruments de planification directement liés au développement du site:

Plan d'extension (certaines prescriptions incluses), demande de permis de construire

Ajouts à la demande de permis de construire présentant un intérêt pour la gestion de la mobilité:

–

Mesures de soutien de la part des pouvoirs publics:

Accompagnement par le «groupe d'accompagnement transport» pendant la procédure d'autorisation et la phase de construction

Principaux instruments non liés au site ayant déclenché directement ou indirectement la prise en compte de la gestion de la mobilité:

- Plan directeur de la ville de Saint-Gall: principes de planification pour l'entrée en jeu de modèles de mobilité et de restrictions au niveau des affectations
- Norme VSS SN 640 281: détermination des places de stationnement en fonction de la qualité de desserte par les TP

Principales mesures de gestion de la mobilité

Mesure	Groupe cible	Statut	Responsable du financement	Responsable de la mise en place et de l'exploitation
Moniteurs en ligne avec heures de départ des TP (Shopping Arena)	Tous les utilisateurs	Mesure exploitée	Maître d'ouvrage	Société d'exploitation
Perception de taxes sur les places de stationnement à partir de la 1 ^{re} minute	Tous les utilisateurs	Mesure exploitée	Maître d'ouvrage	Société d'exploitation
Cofinancement de l'exploitation des lignes de TP	Tous les utilisateurs	Mesure exploitée	Propriétaires	Propriétaires
Trajet en bus inclus dans le billet de match de football	Spectateurs des matchs de football	Mesure exploitée	Organisateur	L'organisateur confie la mission aux entreprises de TP
Navette mises en place pour les matchs de football	Spectateurs des matchs de football	Mesure exploitée	Organisateur	L'organisateur confie la mission aux entreprises de TP
Offre de TP aménagée pour les événements spéciaux	Personnes présentes aux événements	Mesure exploitée	Organisateur	L'organisateur confie la mission aux entreprises de TP
Modèle de déplacement	Tous les utilisateurs	Mesure exploitée	Maître d'ouvrage	Locataires/Ville de Saint-Gall
Informations relatives aux voyages sur le site Internet	Tous les utilisateurs	Mesure exploitée	Société d'exploitation	Société d'exploitation

Organisation de la mise en place et de l'exploitation de la gestion de la mobilité sur place:

Contrôle des prescriptions par le service des ponts et chaussées de la ville de Saint-Gall selon le plan d'extension (contingents de trajets, temps de trajet en TP, répartition modale), fixation dans le plan d'extension de sanctions possibles en cas de non-respect des valeurs.

Effets (escomptés):

Volume du trafic en TIM:

Environ 3 500 trajets par jour (pour un maximum de 16 044 trajets autorisés par jour et 5 475 000 trajets autorisés par an)

Répartition modale:

28% des groupes d'utilisateurs voyagent en TP (objectif de 15% en TP)

Sources d'informations:

- www.stadion-stgallen.ch
- Plan directeur de la ville de Saint-Gall (partie Transports): www.stadt.sg.ch/home/raum-umwelt/stadtplanung/richtplan_entwurf/_jcr_content/Par/downloadlist/DownloadListPar/download_2.ocFile/Verkehr.pdf

Autres informations:

–

Organisme à contacter pour plus d'informations:

Service des ponts et chaussées de la ville de Saint-Gall
Hôtel de ville, Neugasse 3, 9004 Saint-Gall
christian.hasler@stadt.sg.ch

Date de la saisie:

octobre 2013

GLOSSAIRE

Site: Un site est une surface bien définie dans l'espace, dont le développement est pris en main par une entreprise seule, ou par une communauté organisée de manière centralisée.

Secteur: Bien-fonds constructible.

Permis de construire: Avant de se lancer dans une construction, il est nécessaire d'obtenir un permis de construire. Dans la plupart des cas, il est délivré par la commune. Elle vérifie que le projet de construction respecte les prescriptions de la zone concernée, ainsi que les dispositions en matière d'environnement (p.ex. concernant le bruit ou la protection de l'air). Les demandes de permis de construire doivent être publiées afin que les personnes concernées (propriétaires voisins, organismes de protection) puissent faire opposition si elles le souhaitent.

Règlement de construction et d'affectation: Le règlement de construction et d'affectation comprend le droit communal en matière d'aménagement du territoire, d'environnement et de construction. Les prescriptions énoncées dans ce règlement sont appliquées pour tous les bâtiments et toutes les installations, leur affectation ainsi que dans le cadre de la protection des sols. Ce règlement est valable sur tout le territoire de la commune et est contraignant pour les propriétaires.

Plan d'affectation de détail: Élément faisant partie du plan d'affectation spécial.

Mobilité douce: Déplacement des personnes à pied ou sur des véhicules ou dispositifs à roulettes mus par la force musculaire – principalement les déplacements à pied ou à vélo.

Concept de mobilité: Le concept de mobilité est l'instrument de planification permettant la mise en place et l'exploitation d'un système de gestion de la mobilité sur un site donné. Il détermine les conditions générales, identifie les potentiels, fixe des objectifs, décrit des mesures, définit des compétences pour la mise en place et l'exploitation des mesures, le monitoring et le contrôle de l'efficacité; enfin il détermine les coûts et recherche des financements.

Gestion de la mobilité dans le site: Le système de gestion de la mobilité dans le site s'intéresse aux besoins de déplacement des différents groupes d'utilisateurs du site et traite les problèmes de trafic et de transports générés par ces utilisateurs. Il leur propose des mesures leur permettant de privilégier les transports publics ou de recourir au vélo, ou encore de se déplacer à pied. C'est le maître d'ouvrage ou le propriétaire du site qui met en place et exploite ces mesures.

Répartition modale: Répartition, généralement en pourcentage, des trajets parcourus entre les différents modes de transport (ou catégories de modes de transport, telles que mobilité douce, transports individuels motorisés, transports publics). Les données concernent les étapes, les itinéraires, les temps de déplacement et les distances parcourues.

Transports individuels motorisés (TIM): Terme générique désignant les déplacements de personnes en voiture de tourisme, en moto, en motocycle léger ou en cyclomoteur.

Utilisation ou affectation: Attribution de certaines fonctions à des espaces situés à l'intérieur ou à l'extérieur des bâtiments, notamment l'habitation, les activités de bureau, des magasins, des restaurants, un parc, une place, etc.

Transports publics (TP): Terme générique désignant les transports collectifs de personnes en train, en tram, en bus ou en car postal.

Plan d'affectation spécial: Le plan d'affectation spécial permet de déterminer le régime des affectations dans certaines régions dans lesquelles le règlement de base en matière de droit de la construction et des affectations ne suffit pas. Il établit également les principes de base concernant la conception. Dans les zones d'habitation, il a souvent pour objectif d'assurer la qualité urbanistique et architecturale des bâtiments. Souvent, le plan d'affectation spécial sert aussi à réglementer la construction et l'exploitation de certaines constructions ou installations de grande taille, telles que des installations attirants un public nombreux.

Etude de l'impact sur l'environnement: La loi sur la protection de l'environnement exige que tout projet de construction soit examiné pour évaluer sa compatibilité avec les dispositions en matière d'environnement. Cette étude doit permettre d'identifier et d'évaluer les impacts prévisibles sur l'environnement dus aux installations avant leur construction ou avant une rénovation majeure. Elle ne doit pas être considérée comme une procédure individuelle mais doit être intégrée à la demande d'autorisation de construire (p.ex. procédure d'approbation des plans ou procédure d'octroi du permis de construire).

Volume de trafic: On observe les volumes de trafic au moyen de différents paramètres par unité de temps: étapes, itinéraires, voyages d'une journée, voyages avec nuitées à l'extérieur.

La définition de certains termes s'inspire du glossaire établi par l'Office fédéral du développement territorial (ARE): www.are.admin.ch/glossar/index.html?lang=fr&action=id&id=26 (consultation du 28.11.2013)

Ce glossaire est basé sur les indications fournies par les cantons de Soleure, Zurich et Berne, ainsi que par la Fédération des urbanistes suisses (FSU). Il s'inspire également du site Internet «Raumplanung macht Schule» (L'aménagement du territoire fait école), soutenu par l'Office fédéral du développement territorial (ARE), accessible, en allemand seulement, sous: www.raumplanungmachtschule.ch/grundlagen/begriffe.html (consultation du 28 novembre 2013).