



SuisseEnergie pour les Communes

Intégration de 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



Photo : © bermobil

Impressum

SuisseEnergie pour les communes
mai 2014

Responsable

Roberto De Tommasi (chef de projet)
c/o synergo Mobilität – Politik – Raum GmbH, Grubenstrasse 12, 8045 Zurich, 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 Mobilität – Politik – Raum GmbH, Grubenstrasse 12, 8045 Zurich
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 Zurich
Stefan Schneider, Daniel Hirzel, Tel.: +41 44 262 11 44, schneider@jud-ag.ch, www.jud-ag.ch

Traduction

ACTA Conseils Sàrl, Yverdon-les-Bains

SOMMAIRE

Avant-propos

1.	Sites efficaces.....	1
1.1	Définition d'un site – Délimitation du champ d'application	1
1.2	Sites efficaces – Axes d'approche.....	2
2.	Sites efficaces – Rôle de la mobilité	3
2.1	Avantages liés à la conception d'une mobilité efficace.....	3
2.2	Facteurs d'influence liés à la mobilité sur un site	4
3.	Gestion de la mobilité dans les sites	5
3.1	Description	5
3.2	Mesures de gestion de la mobilité dans le site	6
3.3	Moment opportun pour la mise en service	7
3.4	Acteurs	7
3.5	Avantages	9
4.	Synthèse	10

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. SITES EFFICACES

Ce chapitre définit la délimitation d'un site et décrit les principes de base nécessaires à la conception d'un site efficace.

1.1 Définition d'un site – Délimitation du champ d'application

Le projet MIPA se focalise essentiellement sur les sites

- pour lesquels un processus de planification¹ est en cours en collaboration avec les pouvoirs publics, et qui ne sont actuellement pas exploités, ou seulement partiellement ;
- pour lesquels une affectation mixte est prévue ;
- qui disposent d'une SBP minimale² supérieure à 15 000m².

La définition du site telle qu'elle est présentée dans le projet s'inspire de la définition formulée dans le guide « Réhabiliter des friches industrielles pour réaliser la société à 2000 watts »³:

« Un site est une surface bien définie dans l'espace, dont la réhabilitation est prise en mains par une seule entreprise, ou par une communauté organisée de manière centralisée. Ces entrepreneurs engagent la transformation des utilisations passées de la friche industrielle, et contribuent donc à donner à ce futur site une identité renouvelée, basée sur les nouvelles affectations. »

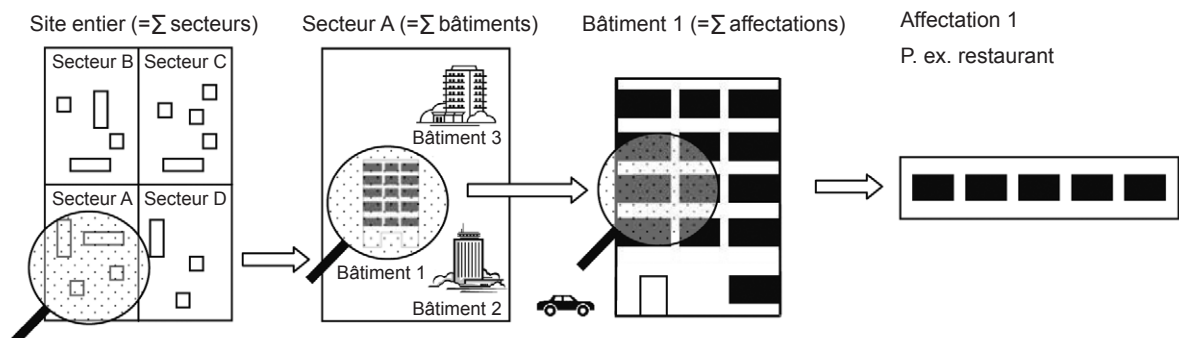


Figure 1.1: Composition d'un site

source: voir note 3

Un site peut se subdiviser en secteurs contenant plusieurs bâtiments abritant différentes affectations.

1 Par « processus de planification », on entend p.ex. l'exécution d'un mandat d'étude (planification test), la procédure de plan d'affectation spécial ou encore le développement d'un projet concret assorti de la demande de permis de construire correspondante. Cf. également le manuel MIPA « Réglementation de la gestion de la mobilité ».

2 Les informations contenues dans les quatre parties du manuel sont par ailleurs utiles pour les sites avec affectation mixte et SBP dès 5000 m².

3 Office fédéral de l'énergie et al., Réhabiliter des friches industrielles pour réaliser la société à 2000 watts, guide et exemples, Zürich, 2008. (A télécharger sous: www.2000watt.ch > Pour les bâtiments et les sites > Sites 2000 watts > colonne de droite « La brochure Réhabiliter des friches industrielles pour réaliser la société à 2000 watts »).

1.2 Sites efficaces – Axes d’approche

La notion de « site efficace »⁴ 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 et des bâtiments existants conçus et exploités de cette manière. En réalité, on rencontre de plus en plus souvent de tels sites⁵, 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.

Axes d’approche

Les éléments permettant de rendre un site efficace peuvent se subdiviser en plusieurs domaines:

Mobilité

Les éléments permettant d’agir sur la mobilité générée par un site (mobilité induite) se manifestent autant dans le volume du trafic que dans le choix du moyen de transport (répartition modale et part des différents moyens de transport par rapport au volume total de déplacements).

Bâtiments

Ici, les principaux axes d’approche⁶ sont en lien avec la construction et l’exploitation des bâtiments. Durant la construction, ceux-ci portent par exemple sur le choix des matériaux ou le choix des standards pour les installations techniques du bâtiment. Durant l’exploitation, les besoins énergétiques et l’approvisionnement en énergie sont davantage au centre des préoccupations.

Espaces extérieurs⁷

Une qualité de séjour élevée se distingue par l’aménagement des espaces extérieurs d’un site, la végétation, la superficie, les séquences, la division des espaces, l’intégration avec l’environnement et l’articulation avec chaque bâtiment. Ce sont là les axes d’approche que l’on peut relever.

- 4 Le projet MIPA préfère la notion d’« efficacité » à celle de « durabilité ». En effet, la notion de « durabilité » est plus souvent mise en lien uniquement avec « l’aspect environnemental » de l’approche triple du développement durable (triple bottom line).
- 5 Le développement de tels sites s’est accentué grâce au concept de la « société à 2000 watts » qui constitue un facteur important. A l’heure actuelle, ce concept s’est généralisé comme principe directeur pour un développement durable en Suisse (www.2000watt.ch), tant au niveau fédéral que cantonal et communal. Le développement de quartiers entiers, de sites ou de bâtiments se fonde notamment sur les postulats de la « société à 2000 watts ».
- 6 Les axes d’approche mentionnés se réfèrent notamment aux objectifs de réduction de la consommation d’énergie. Cf. également Office fédéral de l’énergie et al., « Réhabiliter des friches industrielles pour réaliser la société à 2000 watts », méthode d’évaluation s’inspirant de « La voie SIA vers l’efficacité énergétique », rapport final, Berne 2012 ou SIA Cahier technique 2040, « La voie SIA vers l’efficacité énergétique », Zurich, 2011 (www.sia.ch) ou concernant les standards MINERGIE: www.minergie.ch
- 7 Suivant l’exemple du canton d’Argovie, département des travaux publics, des transports et de l’environnement, section Développement territorial, plan d’affectation selon § 21 BauG (loi sur la construction), recommandations pour les plans d’affectation selon § 15 BauV (ordonnance sur la construction), Argovie, janvier 2009, état en septembre 2011.

2. SITES EFFICACES – RÔLE DE LA MOBILITÉ

Ce chapitre aborde les avantages liés à la conception d'une mobilité efficace et les facteurs d'influence de la mobilité sur un site

2.1 Avantages liés à la conception d'une mobilité efficace

Les avantages liés à la conception d'une mobilité efficace sur un site sont multiples (cf. également chapitre 3.4):

- Réduction de l'espace nécessaire
- Amélioration de la qualité de séjour
- Amélioration de la rentabilité et de l'acceptabilité sociale
- Réduction de la consommation énergétique
- Amélioration de l'accessibilité par tous les moyens de transport

La réduction de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre qui y sont liées sont des éléments importants dont il faut tenir compte lors du développement des sites efficaces. Etant donné que 35 % de la consommation d'énergie en Suisse – soit la plus grande part – est imputable au transport de personnes, ce poste recèle un fort potentiel d'optimisation⁸.

Si l'on considère la consommation d'énergie sous l'angle de l'exploitation du bâtiment, p.ex. dans le domaine de l'habitation (cf. tableau 2.1), on se rend compte que la mobilité est actuellement responsable de 20 % de la consommation totale. En admettant qu'il soit possible d'atteindre l'objectif de « bâtiments compatibles 2000 watts » durant l'exploitation d'un ou de plusieurs bâtiment(s), il faut alors envisager un objectif de réduction de l'ordre de 50 % dans le domaine de la mobilité (selon « La voie SIA vers l'efficacité énergétique »).

Domaines	Situation actuelle (2005)		Valeurs cibles et valeurs indicatives « nouveaux bâtiments 2000 watts »		Objectif de réduction
	en MJ/m ² SRE	en %	en MJ/m ² SRE	en %	
Conception	139	11	110	25	21
Exploitation	890	69	200	45	78
Mobilité	265	20	130	30	51
Total	1294	100	440	100	66

SRE = Surface de référence énergétique (cf. « La voie SIA vers l'efficacité énergétique »)

Source: SIA, Documentation SIA D 0236, « La voie SIA vers l'efficacité énergétique – Compléments et exemples relatifs au cahier technique SIA 2040 », édition 2011, et cahier technique SIA 2040, « La voie SIA vers l'efficacité énergétique », édition 2011.

Tableau 2.1: Consommation d'énergie (primaire et non renouvelable) pour l'exemple de l'habitation

⁸ Répartition de la consommation finale en TJ selon les groupes de consommateurs (2012): ménages (28,4%), industrie (18,7%), services (15,9%), transport (35,4%). Informations provenant de: Office fédéral de l'énergie, Statistique globale suisse de l'énergie 2012, Berne, 2013.

2.2 Facteurs d'influence liés à la mobilité sur un site

La mobilité générée par un site se manifeste sous la forme d'un certain volume de trafic et du choix des moyens de transport. Les facteurs d'influence qui y sont liés peuvent être classés dans les trois domaines suivants: « site », « infrastructure » et « gestion de la mobilité » (cf. figure 2.1).

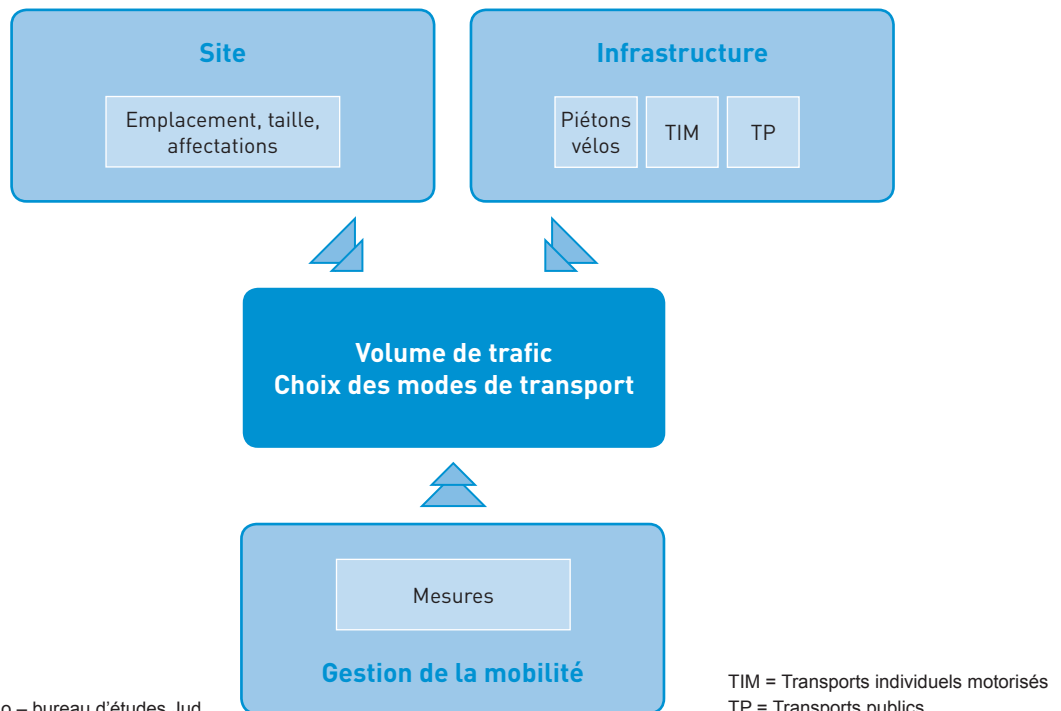


Figure 2.1: Facteurs d'influence liés au transport de personnes sur un site

Facteur d'influence lié au site

L'emplacement du site (en zone urbaine ou rurale, affectations environnantes), la taille et la densité du bâti au sens de la surface brute de plancher (SBP) disponible ainsi que les affectations existantes sont déterminantes face à la demande en termes de transport et au volume de trafic qui en résulte.

Facteur d'influence lié à l'infrastructure

L'infrastructure de transport se compose de deux éléments.

La desserte du site par le réseau routier, le réseau des transports publics et pistes cyclables ainsi que les itinéraires piétonniers constitue un premier élément⁹.

L'infrastructure même du site qui comprend l'offre en places de stationnement pour voitures et pour vélos, ainsi que les liaisons piétonnes et cyclistes sur le site lui-même, constitue le second élément.

Pour ce qui est de la desserte du site, la qualité d'accès au site (accessibilité rapide et confortable) grâce aux différents moyens de transport joue un rôle déterminant dans le choix du mode de transport et donc dans le volume de trafic généré.

Pour ce qui est de l'infrastructure sur le site, le nombre de places de stationnement pour voitures et vélos mises à disposition des utilisateurs a une grande influence sur le volume de trafic et notamment sur le choix du mode de transport.

9 Dans le domaine des transports publics, l'offre du réseau constitue certes un élément important, mais la cadence horaire joue également un rôle essentiel.

Facteurs d'influence lié à la gestion de la mobilité

Les mesures et offres en lien avec la gestion de la mobilité qui sont mises à disposition des utilisateurs d'un site constituent, avec les infrastructures de transport, un ensemble qui exerce une certaine influence sur le choix du moyen de transport.

Ces trois facteurs d'influence cohabitent avec les principes de base qui tendent à influencer la mobilité sur le site. En interaction les uns avec les autres, ils permettent de transformer un site – sur le plan de la mobilité – en un site « efficace ».

3. GESTION DE LA MOBILITÉ DANS LES SITES

Les sous-chapitres suivants¹⁰ présentent, dans les grandes lignes, le concept de gestion de la mobilité dans les sites.

3.1 Description

Dans le projet MIPA, on utilise la définition suivante pour qualifier la gestion de la mobilité dans les sites¹¹: « 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 mobilité¹², tant au stade de la conception des mesures qu'à celui de leur mise en œuvre. »

10 Pour plus d'informations, se référer au manuel MIPA « Concept de mobilité pour des sites efficaces ».

11 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.

12 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.

3.2 Mesures de gestion de la mobilité dans le site

Ce sont les mesures qui forment le corps principal d'un système de gestion de la mobilité.

Le tableau qui suit présente une panoplie non exhaustive de mesures pouvant être mises en œuvre pour gérer la mobilité dans le site. Ce sont des mesures standard qui doivent être étudiées pour tous les sites offrant des affectations mixtes¹³.

N°	Mesure	Catégorie de mesure				
		Construction	Incitation	Information	Service	Action
M1	Places de stationnement pour vélos	x				
M2	Emplacements pour l'autopartage	x				
M3	Gestion des espaces de stationnement		x			
M4	Dossier d'information sur la mobilité			x		
M5	Site internet sur la mobilité			x		
M6	Bon de mobilité pour les résidents		x			
M7	Prêt de vélos / bikesharing				x	
M8	Incitation au transfert modal pour les employés		x			
M9	Utilisation de l'autopartage				x	
M10	Instruments de sensibilisation					x
M11	Dépôt pour service de livraison à domicile				x	

Tableau 3.1: Mesures de gestion de la mobilité dans le site, classées par catégorie

13 Les mesures sont détaillées à l'annexe AI du manuel « Concept de mobilité pour des sites efficaces ».

3.3 Moment opportun pour la mise en service

Outre les facteurs d'influence tels que décrits plus haut (cf. chapitre 2.2), le moment de la mise en service est primordial pour que le système de gestion de la mobilité dans le site déploie ses effets. Dans l'idéal, les mesures de gestion de la mobilité doivent être mises en œuvre simultanément à la mise en service de la première partie d'un site (p.ex. secteurs ou bâtiments définis) et être coordonnées avec l'infrastructure (de transport) existante¹⁴.

3.4 Acteurs

Les autorités, les particuliers engagés dans l'aménagement du site et les utilisateurs du site constituent les principaux acteurs intervenant au niveau de la gestion de la mobilité dans le site.

Autorités (communes et cantons concernés)

Le rôle principal des autorités consiste à « convaincre » les acteurs responsables de l'aménagement d'un site de mettre en œuvre un système de gestion de la mobilité en amont des processus de planification (cf. figure 3.1) jusqu'à la mise en service d'un site. Pour ce faire, deux solutions s'offrent à elles¹⁵:

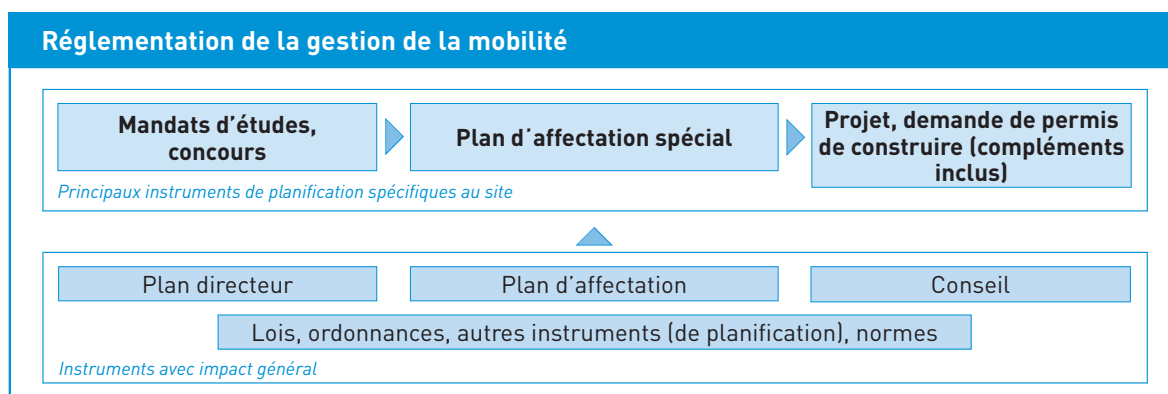


Figure 3.1: Vue d'ensemble des instruments de planification

Prescriptions

Sur la base de conditions générales, existantes ou à déterminer, sur les plans légal et de l'aménagement, les autorités définissent des prescriptions concernant la gestion de la mobilité au sein d'instruments de planification déterminants pour le site. Elles participent de la sorte à la réglementation de la gestion de la mobilité. Ces prescriptions peuvent avoir une influence variable sur la gestion de la mobilité:

- **Prescriptions avec impact direct:** en sollicitant de manière précise l'élaboration d'un concept de mobilité qui, au final, doit faire partie intégrante de la demande du permis de construire et ce, de manière contraignante¹⁶.
- **Prescriptions avec impact indirect:** en restreignant le nombre maximal de places de stationnement autorisé pour les voitures, ce qui, pour ainsi dire, oblige les particuliers à réfléchir à la gestion de la mobilité et permet d'organiser le volume de trafic généré par le site de manière efficace; et/ou en sensibilisant/soutenant les particuliers (service de conseil) reconnaissant finalement que la gestion de la mobilité constitue une possibilité supplémentaire d'atteindre les objectifs fixés.

14 Il est en principe possible de concrétiser certaines mesures après la mise en service d'un site; ce procédé engendre toutefois davantage de complications, p.ex. à cause de l'offre en matière de places de stationnement qui est déjà déterminée et régie selon certaines règles.

15 Le manuel MIPA intitulé « Réglementation de la gestion de la mobilité » traite de cette question de manière détaillée et aborde notamment la thématique du rôle des autorités de la commune et du canton concernés.

16 Notamment lorsque le maître d'ouvrage veut aménager des places de stationnement en quantité inférieure aux besoins standards et qu'il doit justifier cette réduction des besoins.

Service de conseil

Dans le cadre de la gestion de la mobilité, les autorités proposent un service de conseil aux acteurs responsables de l'aménagement du site.

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

Par « acteurs responsables de l'aménagement d'un site », on entend les acteurs qui jouent un rôle central dans la prise en compte de la gestion de la mobilité durant les phases de planification, de construction et de mise en service d'un site et qui doivent en assumer la responsabilité. Pour simplifier les choses¹⁷, on distingue deux groupes:

Propriétaires fonciers / Maître d'ouvrage / Investisseurs

A un stade précoce de développement du site, p.ex. durant la phase de planification test, dans le cadre d'un concours ou lors de l'élaboration du plan d'affectation spécial, les propriétaires fonciers et les investisseurs disposent déjà, de concert avec les autorités, d'une influence considérable sur la définition et la réglementation de la gestion de la mobilité dans le site.

Le maître d'ouvrage peut également jouer un rôle dans les phases de planification préalablement mentionnées; il est toutefois principalement responsable du fait que la gestion de la mobilité soit clairement définie sous forme d'un concept¹⁸, et fasse partie intégrante de la demande du permis de construire. Il s'assure ensuite qu'elle soit appliquée et exploitée en conséquence.

Propriétaires / Locataires

Il est possible de charger les propriétaires et/ou locataires de surfaces sur le site de l'exploitation de certaines mesures de gestion de la mobilité. Le choix des mesures pour lesquelles cette procédure est judicieuse dépend de la nature des mesures et de la structure organisationnelle¹⁹ du site.

Utilisateurs du site

Les utilisateurs du site ne sont autres que les individus qui séjournent sur le site pour diverses raisons et dont le nombre est variable. Citons par exemple: les employés, les habitants du quartier, la clientèle des magasins, les personnes de passage dans les centres de loisirs, etc.

Ils constituent les groupes-cibles des mesures de gestion de la mobilité proposées. L'offre doit permettre aux utilisateurs du site de gérer leurs besoins en déplacement et de moduler ces derniers de la manière la plus efficace qui soit et, si possible, sans accroître le volume de trafic, c'est-à-dire en privilégiant les transports en commun, le vélo ou les trajets à pied.

17 Durant les phases de planification, de développement et d'exploitation d'un site, pour réaliser certaines tâches, les propriétaires fonciers tout comme le maître d'ouvrage peuvent être composés de différentes instances. Ils peuvent en outre impliquer après-coup pour différentes tâches d'autres intervenants tels que des bureaux d'architectes, des aménagistes, des agences de marketing, des services de gérance immobilière, etc. .

18 Le manuel MIPA intitulé « Concept de mobilité pour des sites efficaces » traite de cette question de manière détaillée.

19 Exemple: les services de gérance immobilière employés par les propriétaires fonciers du site ou les propriétaires des bâtiments sont chargés de mettre à disposition un dossier d'informations relatif à la mobilité du site. Ce dernier est p.ex. remis aux employés dès leur arrivée dans un bureau. Les propriétaires et locataires des surfaces de bureau ont en charge la distribution du bulletin d'informations aux personnes concernées.

3.5 Avantages

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 voisines.
- 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 du site – Particuliers (propriétaires, maîtres 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.

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 quartier qui se fonde justement sur ces valeurs.

4. SYNTHÈSE

En réfléchissant minutieusement aux types d'affectations et à la fréquentation générée, à une conception optimale des infrastructures de transport et à un système de gestion de la mobilité, il est possible de contribuer de manière significative à rendre un site efficace sur le plan de la mobilité.

Pour pouvoir mettre en place et exploiter un concept de gestion de la mobilité dans un site, il faut:

- que les autorités règlementent le concept de mobilité dans les processus de planification antérieurs
 - ➔ manuel MIPA « Réglementation de la gestion de la mobilité »
 - ➔ manuel MIPA « Exemples de sites appliquant la gestion de la mobilité »

- que les particuliers (propriétaires / maîtres d'ouvrage / investisseurs) soient informés en conséquence de la manière dont la gestion de la mobilité peut être mise en place sur le site.
 - ➔ manuel MIPA « Concept de mobilité pour des sites efficaces »
 - ➔ manuel MIPA « Exemples de sites appliquant la gestion de la mobilité »

GLOSSAIRE

Secteur: Bien-fonds constructible.

Surface brute de plancher (SBP): Surface brute d'étage, comprenant les murs et cloisons, à laquelle on soustrait les surfaces qui ne servent pas à l'habitation ou à des activités professionnelles.

Consommation d'énergie finale: Énergie à disposition du consommateur pour une application. Elle comprend l'énergie fournie de l'extérieur ainsi que l'énergie produite et consommée sur place.

Surface de référence énergétique (SRE): Somme de toutes les surfaces brutes par étage, souterraines ou hors-sol, comprises à l'intérieur de l'enveloppe thermique du bâtiment, dont l'utilisation suppose la présence d'un chauffage ou d'une climatisation

Bâtiment: Construction comprenant une enveloppe, des éléments d'aménagement intérieurs et des installations techniques nécessaires à l'utilisation du bâtiment en fonction de son affectation (chauffage des locaux, préparation de l'eau chaude sanitaire, aération et/ou climatisation, autres installations techniques ou dispositifs d'exploitation).

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.

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.