



SuisseEnergie  
pour les communes  
**Mobilité**

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

# Exemples de sites avec gestion de la mobilité

Manuel (mars 2025)



## **SuisseEnergie pour les communes**

### **MIPA – Gestion de la mobilité dans les processus de planification des sites**

Office fédéral de l'énergie OFEN  
Pulverstrasse 13  
3063 Ittigen

#### **Soutenu par**

Office fédéral de l'énergie, SuisseEnergie  
Canton d'Argovie, Département des constructions, des transports et de l'environnement  
Canton du Tessin, Dipartimento del territorio  
Canton du Valais, Département de la mobilité, du développement territorial et de l'environnement  
AGGLO St.Gallen - Lac de Constance  
Ville de Zoug, Département de la construction  
Ville de Zurich, Service des travaux publics



**Stadt Zürich**  
Tiefbauamt



Repubblica e Cantone Ticino  
Dipartimento del territorio



KANTON AARGAU



ST.GALLEN — BODENSEE



CANTON DU VALAIS  
KANTON WALLIS

#### **Groupe de suivi**

Martina Zoller, Office fédéral de l'énergie, section mobilité  
Karin Wasem, Canton d'Argovie, Département des constructions, des transports et de l'environnement  
Andreas Keiser, Ville de Zoug, Département de la construction  
Denis Heyne, Ville de Zoug, Département de la construction  
Nicola Nübold, Ville de Zurich, Service des travaux publics  
Tobias Winiger, Secrétariat AGGLO Saint-Gall - Lac de Constance  
Stefanie Steiner, Secrétariat Minergie  
Pauline Hosotte, Mobility Management Suisse, Suisse romande  
Alexandre Federau, Mobility Management Suisse, Suisse romande  
Davide Marconi, Mobility Management Suisse, Ticino

#### **Coordination**

synergo en coopération avec PLANAR AG

Roberto De Tommasi (chef de projet), Nathalie Heiniger (synergo)  
Stefan Schneider, Xenia Fraefel (PLANAR AG)

#### **Méthode de citation**

SuisseEnergie pour les communes (éd), MIPA – Gestion de la mobilité dans les processus de planification des sites, exemples de sites avec gestion de la mobilité, manuel, mars 2025, élaboré par synergo en coopération avec PLANAR AG.

Ce manuel a été élaboré avec le soutien de SuisseEnergie.  
L'équipe de coordination est seule responsable de son contenu.

## Inhalt

Préface	3
1 Introduction	4
1.1 Définition d'un site – Délimitation du système	4
1.2 Le rôle de la mobilité sur les sites	5
1.3 Gestion de la mobilité sur les sites	7
2 Exemples de sites	11
2.1 Aperçu	11
2.2 Quartier résidentiel Aeschbach	12
2.3 Immeuble résidentiel LeNa	15
2.4 Nouveau site de production de Rolex	18
2.5 Bâtiment administratif cantonal Seetalplatz (KVSE)	21
2.6 Terre Bonne Park	24
2.7 Quartier résidentiel et d'activités du Ziegeleipark	27
2.8 Extension du siège IBSA (Institut Biochimique SA)	30
2.9 Quartier résidentiel Giesserei	33
2.10 Site KOCH dans le quartier Koch	36
2.11 Tour résidentielle – Projet PI	39
Glossaire	I

## Préface

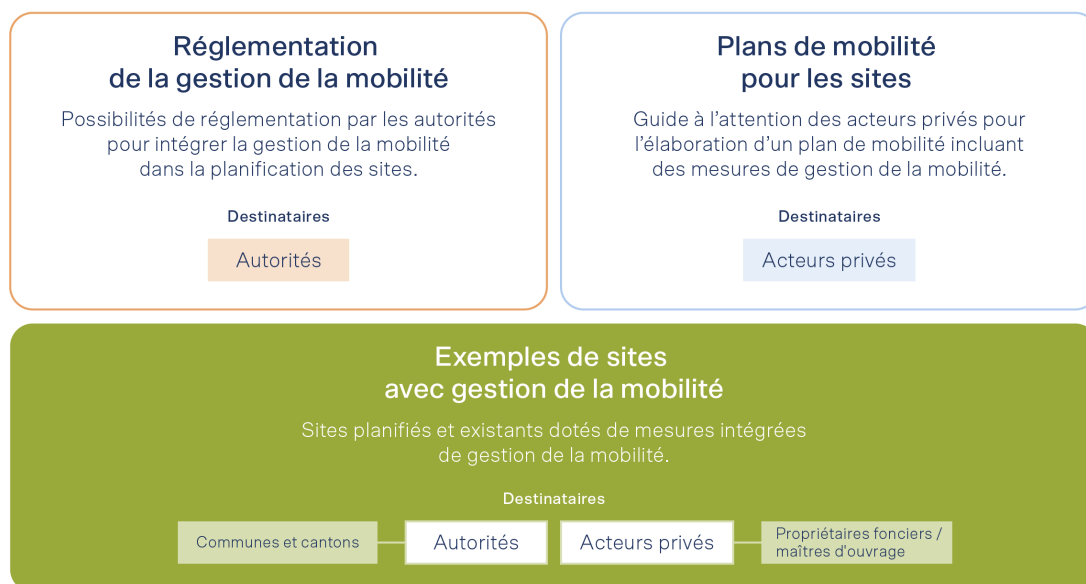
Les sites durables sont synonymes de constructions qui, tant au niveau du développement que de l'exploitation, préservent autant que possible les ressources, sont économiques et socialement acceptables. Cela implique une organisation efficace de la mobilité, visant à réduire le volume de trafic généré par le site et à l'orienter vers des moyens de transport efficaces en termes d'environnement et de surface.

Le projet « Gestion de la mobilité dans les processus de planification des sites » (MIPA) s'intéresse à la gestion de la mobilité concernant les déplacements des personnes sur les sites. Dans ce contexte, la gestion de la mobilité est un facteur d'influence important pour réduire le volume de trafic émanant d'un site ou pour encourager l'utilisation des transports publics et du vélo ainsi que la marche à pied. Il est important que la gestion de la mobilité soit coordonnée avec les infrastructures situées à proximité du site et qu'elle remplisse sa fonction dès la mise en service du site.

Le manuel montre comment la gestion de la mobilité doit être préparée et mise en œuvre, de la planification à la mise en service d'un site, et par quels acteurs et quelles tâches doivent être accomplies.

Le manuel se compose de trois parties indépendantes :

### Structure du manuel MIPA



# 1 Introduction

Ce chapitre décrit le rôle de la mobilité dans l'aménagement d'un site. Une attention particulière est accordée à la gestion de la mobilité et à ses avantages.

## 1.1 Définition d'un site – Délimitation du système

Le projet MIPA s'intéresse aux sites

- qui sont engagés dans un processus de planification<sup>1</sup> avec le secteur public,
- dans lesquels des utilisations résidentielles et/ou des services (par ex. des bureaux) sont principalement prévus.

La définition d'un site sur laquelle se base le projet s'inspire de la formulation du guide « Développement de site pour la société à 2000 watts »<sup>2</sup>:

« Un site est un périmètre spatial clairement défini qui est développé par une entreprise individuelle ou une communauté organisée de manière homogène. La transformation de l'affectation passée existante en une nouvelle affectation confère au site une nouvelle identité ».

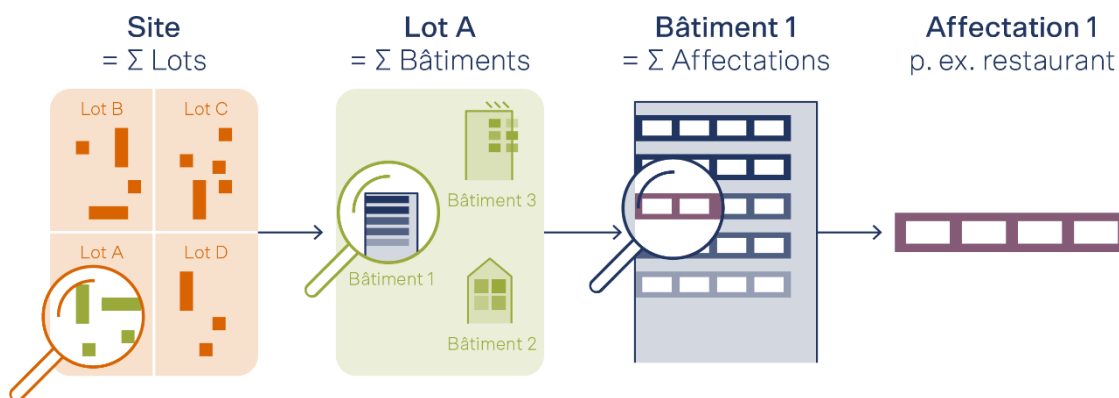


Figure 1: Composition d'un site (Source : voir note 2)

Un site peut être divisé en différents secteurs de bâtiments. Chaque secteur peut contenir différents bâtiments, qui peuvent à leur tour abriter différentes affectations.

1 Par processus de planification, on entend par exemple la réalisation d'un mandat d'étude, les procédures de planification d'affectation spéciale ou encore le développement d'un projet concret suivi d'une demande de permis de construire. Cf. à ce sujet le manuel MIPA « Réglementation de la gestion de la mobilité ».

2 Office fédéral de l'énergie et al., Arealentwicklung für die 2'000-Watt-Gesellschaft, Guide et études de cas, Zurich, 2008.

## 1.2 Le rôle de la mobilité sur les sites

### 1.2.1 Avantages d'une organisation efficace de la mobilité

Les avantages d'un aménagement efficace de la mobilité sur un site sont multiples (voir le chapitre 1.3.5) et comprennent notamment les éléments suivants :

- Réduction du besoin d'espace
- Augmentation de la qualité de séjour
- Améliorer la rentabilité et la compatibilité sociale
- Réduction du trafic induit
- Réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre qui en découlent
- Amélioration de l'accessibilité par tous les moyens de transport

La réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre qui en découlent sont justement des éléments importants à prendre en compte lors du développement de sites. Le transport, en tant que mobilité des personnes, recèle un fort potentiel d'optimisation, puisqu'il est responsable de la plus grande partie de la consommation d'énergie par groupe de consommateurs, soit environ 36 % à l'échelle nationale.<sup>3</sup>

### 1.2.2 Facteurs influençant la mobilité sur un site

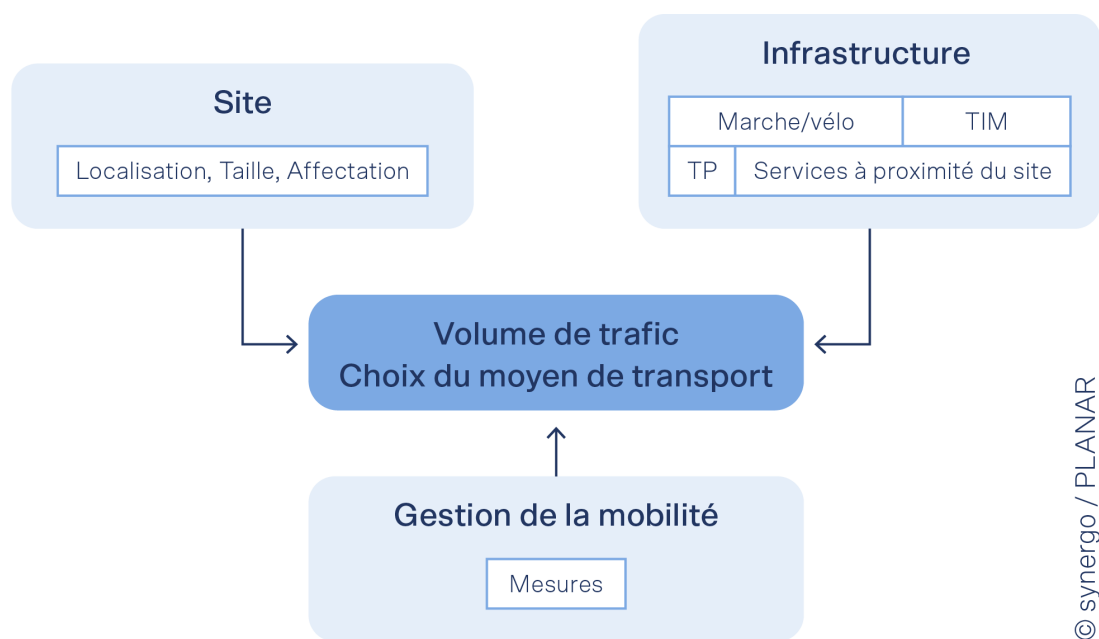
La mobilité générée par un site se traduit par le volume de trafic et par la répartition entre les différents moyens de transport. Pour aménager efficacement la mobilité sur un site, il convient, d'une part, minimiser le volume de trafic<sup>4</sup> et, d'autre part, d'influencer la répartition entre les moyens de transport en faveur d'une utilisation élevée des transports publics (TP) ainsi que du trafic cycliste et piétonnier. Les leviers permettant de réduire le volume de trafic et d'influencer la répartition entre les moyens de transport résident dans les facteurs suivants (cf. Figure 2) :

---

3 Répartition de la consommation finale en TJ par groupe de consommateurs (2022): Ménages (27,6%), industrie (19,0%), services (16,0%), transports (36,2%). Source : Office fédéral de l'énergie, Statistique globale suisse de l'énergie 2022, Berne, 2023.

4 Ce n'est que partiellement voulu et possible, car le volume de trafic est aussi un indicateur de la demande sur un site. Par exemple dans le cas d'un site qui comprend, outre des utilisations résidentielles et des bureaux, des affectations à forte intensité de clientèle telles que commerce de détail, restaurant, cinéma, etc.





© synergo / PLANAR

Figure 2: Facteurs influençant la mobilité sur un site

### Site

La situation ou le site, la taille au sens des surfaces disponibles ainsi que les affectations (par exemple habitations, services) et les groupes d'utilisateurs (habitants, employés, clients, visiteurs des logements) sont déterminants pour le volume de trafic résultant d'un site.

### Infrastructure

L'infrastructure de transport, ou la qualité de la desserte d'un site par les différents moyens de transport, est déterminante pour évaluer dans quelle mesure le volume de trafic généré peut être transféré autant que possible vers des modes de transport efficaces en matière d'utilisation du sol et respectueux de l'environnement. La qualité des liaisons existantes avec l'offre de transports publics (densité du réseau, horaires et cadence), ainsi qu'avec les réseaux piétonniers et cyclables au moment de la mise en service d'un site, est un facteur centrale. L'infrastructure de transport comprend également les équipements disponibles et la distance par rapport aux infrastructures de mobilité partagée (par exemple les offres d'autopartage et de vélos en libre-service) situées dans les environs du site.

Outre l'infrastructure de transport, la présence et la proximité de services tels que les magasins pour les besoins quotidiens, les institutions de formation ou encore les espaces de loisirs jouent un rôle important, notamment pour les utilisations résidentielles. Lorsque ces services sont situés à proximité du site, ils peuvent être facilement accessibles à pied ou à vélo.

## Gestion de la mobilité

Les mesures de gestion de la mobilité mises à disposition des groupes d'utilisateurs d'un site lors de sa mise en service constituent, avec l'infrastructure environnante, un ensemble cohérent exerçant notamment une influence sur la répartition entre les différents moyens de transport.

Les trois facteurs mentionnés et leurs leviers interagissent entre eux et permettent ainsi à un site de devenir un site durable – du point de vue des transports – caractérisé par un volume de trafic aussi faible que possible et desservi par des moyens de transport efficaces du point de vue environnemental et d'utilisation du sol.

## 1.3 Gestion de la mobilité sur les sites

### 1.3.1 Description

La formulation utilisée dans MIPA pour décrire la gestion de la mobilité sur les sites est la suivante :<sup>5</sup>

« La gestion de la mobilité dans un site s'intéresse aux besoins de mobilité et aux processus de circulation générés par les activités sur un site. L'objectif est de les gérer le plus efficacement possible, dans le respect de l'environnement, de la compatibilité sociale et de l'économie. Pour ce faire, il est nécessaire que les acteurs d'un site jouent un rôle actif en prenant des décisions et en mettant en œuvre des mesures dans leur propre domaine d'action de manière à apporter la plus grande contribution possible pour atteindre objectifs. Lors du développement et de l'exploitation des mesures, les acteurs sont soutenus par les autorités et par les prestataires de mobilité<sup>6</sup>. »

### 1.3.2 Mesures de gestion de la mobilité sur un site donné

Les mesures constituent l'élément central de la gestion de la mobilité sur un site. Celles-ci sont axées sur les utilisateurs concernés<sup>7</sup>.

### 1.3.3 Moment idéal pour la mise en service

Pour que la gestion de la mobilité sur un site puisse déployer ses effets, le moment de sa mise en service est important. Idéalement, les mesures de gestion de la mobilité sont mises en place en même temps que la mise en service des premières installations d'un site (par exemple certains secteurs ou bâtiments).

---

5 En s'appuyant sur la définition du terme « gestion de la mobilité des entreprises » tirée de synergo-Tensor AG : Mobilitätsmanagement in Betrieben - Motive und Wirksamkeit, Forschungsauftrag SVI 2004/045, Zurich, septembre 2008.

6 Le terme « prestataires de mobilité » désigne par exemple les entreprises de transport public, les entreprises d'autopartage ou de vélo en libre-service.

7 Ces mesures sont décrites en détail dans le manuel MIPA « Plans de mobilité pour les sites », annexe A-I.



### 1.3.4 Acteurs

Les principaux acteurs de la gestion de la mobilité d'un site sont les autorités, les acteurs compétents sur le site et les utilisateurs du site.

#### **Autorités** (communales et cantonales)

Le rôle principal des autorités consiste de « convaincre », dans le cadre des processus de planification, les acteurs responsables du site de prendre en considération la gestion de la mobilité. Elles peuvent, en principe, le faire de deux manières<sup>8</sup> :

##### *Directives*

Les autorités définissent – en s'appuyant sur les conditions-cadres de planification et juridiques existantes ou à créer – des directives relatives à la gestion de la mobilité dans les instruments de planification pertinents pour le site et contribuent ainsi à sa réglementation.

##### *Conseil*

Les autorités proposent aux acteurs responsables du site des prestations de conseil en matière de gestion de la mobilité.

#### **Acteurs compétents sur le site – Privés**

Par « acteurs compétents sur le site », on entend les acteurs qui jouent un rôle central dans la mise en place et l'exploitation de la gestion de la mobilité pendant la planification, la construction et après la mise en service d'un site, ou qui en sont responsables. En simplifiant<sup>9</sup>, ils peuvent être répartis en deux groupes :

##### *Propriétaires fonciers / maîtres d'ouvrage*

La plupart du temps, ce sont les propriétaires fonciers qui initient le développement de site. Dans une phase précoce du développement de site, par exemple lors d'une planification test, d'un concours ou d'un plan d'affectation spécial, ils exercent donc une influence déterminante, en coopérant avec les autorités, afin que la gestion de la mobilité dans le site soit thématifiée ou ancrée très en amont.

Les maîtres d'ouvrage peuvent également jouer un rôle dans les phases de planification ci-dessus ; il leur incombe toutefois essentiellement de veiller à ce que la gestion de la mobilité soit clairement définie dans le plan<sup>10</sup> en tant que partie intégrante de la demande du permis de construire, et à ce qu'elle soit mise en œuvre et exploitée en conséquence.

---

8 Le manuel MIPA « Réglementation de la gestion de la mobilité » traite en détail de ce sujet et notamment du rôle des autorités communales ou cantonales.

9 Les propriétaires fonciers comme les maîtres d'ouvrage font appel à des organisations « en aval » telles que des bureaux d'architectes, des développeurs de sites, des bureaux de commercialisation, des régies immobilières, etc. pour certaines tâches liées à la planification, au développement et à l'exploitation d'un site.

10 Le manuel MIPA « Plan de mobilité pour les sites » aborde ce sujet en détail.

### *Propriétaires / locataires*

*Les propriétaires et/ou locataires de surfaces du site peuvent être responsables de l'exploitation de certaines mesures de gestion de la mobilité des entreprises. Les mesures pour lesquelles cela est pertinent dépendent, d'une part, de la mesure elle-même et, d'autre part, de la structure organisationnelle<sup>11</sup> du site.*

### **Utilisateurs du site**

*Les utilisateurs sont, en fin de compte, les personnes qui se trouvent sur le site pour diverses raisons et dans des proportions variables. Les principaux groupes d'utilisateurs sont les habitants et les employés. La clientèle ainsi que les visiteurs des ménages jouent un rôle comparativement moins important, car ils peuvent être moins influencés par les mesures de gestion de la mobilité.*

*Les utilisateurs sont les groupes cibles des mesures proposées dans le cadre de la gestion de la mobilité. Celles-ci doivent permettre aux utilisateurs du site de gérer leurs besoins de mobilité et leurs options de circulation de la manière la plus efficace possible ou d'utiliser au maximum les transports publics, le vélo ou la marche.*

## 1.3.5 Avantages

Les avantages d'une gestion de la mobilité sur un site se manifestent de différentes manières pour les principaux acteurs:

### **Autorités** (communales et cantonales)

- Le développement vers l'intérieur et la densification est possible dans des zones où le trafic est déjà important.
- Le volume de trafic généré par le site peut être facilement géré par le réseau de transport multimodal existant à proximité.
- Il se peut qu'il n'y ait pas ou peu d'investissements à réaliser dans le réseau de transport multimodal.
- Aucune surface n'est utilisée pour des infrastructures de transport superflues.
- Les valeurs limites de la législation environnementale sont respectées malgré le volume de trafic supplémentaire.

---

<sup>11</sup> Par exemple, l'administration des biens immobiliers mise en place par les propriétaires fonciers du site ou les propriétaires des bâtiments sont responsable de la mise à disposition d'un ensemble d'informations sur la mobilité. Celui-ci est par ex. remis aux employés lors de l'occupation d'un bureau. Le propriétaire ou le locataire des bureaux est responsable de la distribution du kit aux employés.

**Acteurs responsables sur le site – Privés** (propriétaires fonciers / maîtres d'ouvrage)

- Des économies peuvent être réalisées sur les coûts de mise à disposition et d'exploitation des places de stationnement pour voitures individuelles.
- Les surfaces ainsi libérées peuvent être utilisées de manière plus rentable.
- La satisfaction des utilisateurs du site est accrue ; des mesures appropriées leur permettent d'accéder plus facilement au site par différents moyens de transport, notamment par les transports publics, à vélo ou à pied.
- Les acteurs peuvent utiliser la gestion de la mobilité comme argument de vente auprès d'un futur locataire ou propriétaire, ce qui peut constituer un avantage concurrentiel par rapport à d'autres sites.
- La gestion de la mobilité permet de respecter les directives des autorités lors de la demande de permis de construire, de minimiser les risques de recours et d'accélérer la mise en service.

**Utilisateurs du site** (principalement les habitants et les employés)

- Grâce aux mesures mises à disposition sur site, les utilisateurs bénéficient d'une qualité de séjour accrue ainsi que d'une offre facilitant leur accès au site par différents moyens de transport et encourageant des choix en faveur d'une mobilité efficace et respectueuse de l'environnement. Ils peuvent en outre satisfaire leurs besoins de mobilité principalement par les transports publics, à vélo ou à pied.
- Ils peuvent ainsi réduire leurs coûts de mobilité.
- Ils peuvent s'identifier au site, car celui-ci correspond à leurs valeurs personnelles en matière de protection de l'environnement et du climat.

## 2 Exemples de sites

Ce chapitre présente des exemples de sites qui planifient ou ont mis en œuvre des mesures de gestion de la mobilité.

### 2.1 Aperçu

Le tableau ci-dessous donne un aperçu des exemples décrits ci-après.

#### Aperçu des exemples

Désignation	Statut	Lieu (canton)
Quartier résidentiel Aeschbach	en exploitation	Aarau (AG)
Immeuble résidentiel LeNa	en exploitation	Bâle (BS)
Nouveau site de production de Rolex	en planification	Bulle (FR)
Bâtiment administratif cantonal Seetalplatz (KVSE)	en cours de réalisation	Emmen (LU)
Terre Bonne Park	en exploitation	Eysins (VD)
Quartier résidentiel et d'activités du Ziegeleipark	en exploitation	Horw / Kriens (LU)
Extension du siège IBSA (Institut Biochimique SA)	en planification	Lugano / Collina d'Oro (TI)
Quartier résidentiel Giesserei	en exploitation	Winterthur (ZH)
Site KOCH dans le quartier Koch	en cours de réalisation	Zurich (ZH)
Tour résidentielle – Projet PI	en planification	Zoug (ZG)

## 2.2 Quartier résidentiel Aeschbach



Source : Mobimo AG

Le quartier Aeschbach, un nouveau quartier près de la gare d'Aarau.

**Rue, quartier :** Buchserstrasse,  
quartier Aeschbach

**Ville/commune :** Aarau

**Maîtres d'ouvrage, propriétaires fonciers :**  
Mobimo

**Statut :** en exploitation

**Mise en service :** 2019



---

### Affectations

Affectations principales : logements (167 appartements), affectations complémentaires : entre autres magasins de vente, bureaux

---

### Accessibilité

**Transports publics :** un arrêt de bus avec trois lignes de bus jouxte le site, classe de desserte TP selon l'ARE : B (bonne desserte)

**Marche/vélo :** directement relié au réseau urbain de chemins pour piétons et cyclistes et au réseau cantonal de pistes cyclables, centre-ville et gare d'Aarau accessibles en 12 minutes environ à pied et en 5 minutes environ à vélo

**TIM :** directement relié au réseau routier principal

## Motivation / directives pour l'introduction d'une gestion de la mobilité

En raison de la situation centrale, du caractère urbain et de la proximité de la gare et du centre-ville, Mobimo AG est parvenue à la conclusion qu'il existe un potentiel pour les ménages sans voiture et que le besoin effectif en stationnements pour les habitants est inférieur au besoin minimal prescrit par la loi.

## Principales mesures de gestion de la mobilité

Mesures	Groupe(s) cible(s)	Description brève
Nombre de places de stationnement	Habitants	– Total 101 places pour 167 logements, 0,6 places par logement, en dessous des normes légales en matière de stationnement.
Gestion du stationnement	Habitants, employés, clients, visiteurs	– Places pour les habitants et les employés loué à prix coûtant, 155 CHF/mois. – Affectations places payantes pour les clients et les visiteurs, 1.50 CHF/h.
Réglementations	Habitants (ménages sans voiture)	– Les ménages sans voiture s'engagent par un accord supplémentaire au contrat de location à ne pas posséder de voiture ou à ne pas s'en procurer pendant la durée de la location.
Possibilités de recharge pour les voitures électriques	Habitants, employés, clients, visiteurs	– Toutes les places sont équipées d'une installation de base. – 2 places équipés de stations de recharge électrique.
Stationnement pour vélos	Habitants, employés, clients, visiteurs	– Total 488 places de stationnement pour vélos, dont 340 places dans différents locaux à vélos au rez-de-chaussée près des entrées de maisons, exclusivement pour les habitants. Les 148 places restantes sont réparties de manière décentralisée dans l'espace extérieur.
Offres de mobilité partagée	Habitants	– 1 voiture en autopartage de Mobility.
Bon de mobilité	Habitants	– Les habitants ont la possibilité de souscrire chaque année gratuitement un abonnement Mobility d'une valeur de 290 CHF. Ces abonnements sont financés par Mobimo AG.
Informations sur la mobilité	Habitants, employés, clients, visiteurs	– Systèmes d'information sur les sites (écrans) avec, entre autres, les horaires de départ des transports publics à l'extérieur et dans toutes les entrées de maison.

---

### Organisation de la gestion de la mobilité

Les mesures ont été mises en place par Mobimo AG dans le cadre du projet de construction et sont exploitées par Mobimo AG.

---

### Exigences légales déterminantes

#### Règlement de construction et d'utilisation (rcu) de la ville d'Aarau :

- Permet de descendre en dessous de l'offre obligatoire (besoin minimal) de stationnements pour les projets de construction visant expressément une affectation avec peu ou pas de véhicules motorisés, jusqu'à la renonciation complète. Conditions d'octroi : Plan de mobilité faisant partie intégrante de la demande de permis de construire (§ 68 al. 4).
- Définit le contenu du plan de mobilité : objectifs, mesures, contrôle d'efficacité, plan de secours, rapports (§ 67, al. 2 et 3).

Le guide « Plan de mobilité pour des affectations à stationnement réduit » de la ville d'Aarau définit les exigences auxquelles doivent répondre les plans de mobilité.

---

### Principaux effets obtenus

- Environ un tiers des 167 ménages ne dispose pas de voiture.
  - Le renoncement à la construction d'un deuxième sous-sol dans le parking souterrain a permis de réduire sensiblement les coûts.
- 

### Sources d'information

- Règlement de construction et d'utilisation de la ville d'Aarau : [https://aarau.tlex.ch/app/de/texts\\_of\\_law/7.1-1](https://aarau.tlex.ch/app/de/texts_of_law/7.1-1)
  - Ville d'Aarau, guide plan de mobilité pour un stationnement réduit
  - Mobilservice, exemple pratique de gestion de la mobilité dans le quartier Aeschbach : [www.mobilservice.ch/de/-2617.html](http://www.mobilservice.ch/de/-2617.html)
  - Site web du quartier Aeschbach : [www.aeschbachquartier.ch](http://www.aeschbachquartier.ch)
- 

### Remarques

L'ensemble résidentiel se trouve dans le secteur 2 du quartier Aeschbach et est soumis aux dispositions du plan d'aménagement privé Torfeld-Sud.

---

## Coordonnées pour plus d'informations

**Mobimo Management AG**  
info@mobimo.ch

**Service d'urbanisme d'Aarau,**  
**développement urbain**  
mobilitaet@aarau.ch

**Date d'enregistrement :** novembre 2024



## 2.3 Immeuble résidentiel LeNa



Source : © Boris Haberthuer Fotografie

L'immeuble résidentiel LeNa sur le site de Westfeld.

**Rue, quartier :** Im Westfeld 13,  
site de Westfeld

**Ville/commune :** Bâle

**Maîtres d'ouvrage, propriétaires fonciers :**  
Coopérative de construction wohnen&mehr  
Locataire général : coopérative de  
construction et d'habitation LeNa

**Statut :** en exploitation

**Mise en service :** 2023



---

### Affectations

Affectation principale : logements (82 appartements), affectations complémentaires : restaurant (bistrot de la coopérative) ainsi que deux locaux commerciaux au rez-de-chaussée

---

### Accessibilité

**Transports publics :** trois arrêts de bus avec trois lignes de bus et un arrêt de tram avec une ligne de tram accessibles à pied, classe de desserte TP selon l'ARE : A (très bonne desserte)

**Marche/vélo :** directement relié au réseau urbain de chemins piétonniers et de pistes cyclables

**TIM :** directement relié au réseau routier principal

### Motivation / directives pour l'introduction d'une gestion de la mobilité

La durabilité est un principe central inscrit dans la charte de la coopérative de construction et d'habitation LeNa. Les membres de la coopérative s'y engagent notamment à respecter l'environnement et à vivre avec un impact écologique relativement modeste. Cet engagement volontaire comprend également une gestion des transports aussi respectueuse que possible de l'environnement qui repose, en premier lieu, sur l'utilisation des transports publics, du vélo et de la marche.

### Principales mesures de gestion de la mobilité

Mesures	Groupe(s) cible(s)	Description brève
Nombre de places de stationnement	Habitants	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Total 15 places pour 82 logements, 0,2 places par logement, il n'existe pas de besoin légal minimal en matière de places à réaliser.</li> </ul>
Gestion du stationnement	Habitants, employés	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Les places sont louées à des ménages uniquement dans des cas justifiés (p. ex. pour des raisons de santé ou de travail).</li> <li>– Places sont louées à prix coûtant.</li> </ul>
Stationnement pour vélos	Habitants, employés, clients, visiteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Total 360 places de stationnement pour vélos, dont 100 places au sous-sol exclusivement pour les habitants, 200 places situées dans le parking souterrain adjacent et les 60 places restantes placées dans l'espace extérieur.</li> <li>– Prises électriques pour recharger les vélos électriques.</li> <li>– Station de service avec pompe à vélos et automate en libre-service (chambres à air et kit de réparation).</li> </ul>
Offres de mobilité partagée	Habitants, employés	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 2 voitures électriques en partage d'IBW.</li> <li>– 1 vélo cargo électrique (prévu).</li> </ul>
Autres	Habitants	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dépôt alimentaire au rez-de-chaussée pour les produits des fermes alentours.</li> </ul>

---

### Organisation de la gestion de la mobilité

Les mesures ont été mises en place dans le cadre du projet de construction par la coopérative de construction wohnen&mehr, en coopération avec la coopérative de construction et d'habitation LeNa, et sont exploitées par les deux coopératives.

---

### Exigences légales déterminantes

**Ordonnance sur les cases de stationnement pour voitures particulières (Parkplatzverordnung) du canton de Bâle-Ville :**

- Définit, pour l'affectation habitation, qu'une place de stationnement peut être aménagée par logement, mais ne prescrit pas de besoin minimal à respecter (§ 8 al. 1).
- 

### Principaux effets obtenus

- 72 ménages sur un total de 82 ne disposent pas de voiture.
  - Les habitants utilisent principalement les transports publics et le vélo pour leurs activités.
- 

### Sources d'information

- Ordonnance sur les cases de stationnement du canton de Bâle-Ville : [www.gesetzessammlung.bs.ch/app/de/texts\\_of\\_law/730.310](http://www.gesetzessammlung.bs.ch/app/de/texts_of_law/730.310)
  - Site web de l'ATE sur la mobilité dans l'habitat, exemple LeNa à Bâle : <https://wohnbau-mobilitaet.ch/Beispiel/lena-haus-basel/>
  - Site web de la coopérative de construction et d'habitation LeNa : [www.lena.coop](http://www.lena.coop)
- 

### Remarques

---

## Coordonnées pour plus d'informations

**Coopérative de construction et  
d'habitation LeNa**  
kontakt@lena.coop

**Date d'enregistrement :** novembre 2024

## 2.4 Nouveau site de production de Rolex



Source : Rolex SA

Le nouveau site de Rolex à Bulle (infographie).

**Rue, quartier:** Chemin des Crêts

**Ville/commune:** Bulle

**Maître d'ouvrage, propriétaires fonciers :**  
Rolex SA

**Statut :** en planification

**Mise en service :** env. 2029 / 2030



---

### Affectations

Utilisations principales : production et bureaux (au total env. 2'400 employés, dont 960 présents entre 06:00 et 20:00 heures et 1'440 présents en trois équipes), affectations complémentaires : restaurant pour les employés

---

### Accessibilité

**Transports publics :** deux arrêts de bus accessibles à distance de marche par une ligne de bus, relie directement le nouveau site à la gare de Bulle, classe de desserte TP selon l'ARE : D (mauvaise desserte), d'ici la mise en service du site, la desserte en transports publics sera améliorée grâce à diverses adaptations de l'offre de transports publics existante

**Marche/vélo :** directement relié au réseau de chemins piétonniers et de pistes cyclables environnants, une nouvelle liaison cyclable directe du centre-ville de Bulle au nouveau site est prévue

**TIM :** directement relié au réseau routier principal

### Motivation / directives pour l'introduction d'une gestion de la mobilité

La gestion de la mobilité de Rolex prévue pour son futur site de Bulle s'inscrit dans la continuité de ce qui est déjà mis en place sur ses sites actuels de Genève et de Bienne. Par ailleurs, le canton de Fribourg demande la mise en place d'un plan de mobilité pour les entreprises de plus de 50 employés comprenant des mesures visant à gérer de manière écologique les déplacements générés par les employés.

### Principales mesures de gestion de la mobilité

Mesures	Groupe(s) cible(s)	Description brève
Nombre de places de stationnement	Employés, clients	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Total 692 places, dont 100 places réservées au covoiturage et 60 destinées à la clientèle.</li> </ul>
Gestion du stationnement	Employés	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Règlement de stationnement prévoit l'attribution de places réservables selon les principaux critères suivants : horaires de travail en dehors des heures d'exploitation des TP, différence entre le temps de trajet lieu domicile-travail en TP et en voiture.</li> <li>– Places payantes pour les employés : 80 CHF/mois, ou 120 CHF/mois pour les cadres et les membres de la direction (actuellement prévu).</li> <li>– Les équipes de covoiturage paient un tarif réduit de 25 CHF/mois (actuellement prévu).</li> </ul>
Possibilités de recharge pour les voitures électriques	Clients	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 40 places équipées de stations de recharge électrique.</li> </ul>
Stationnement pour vélos	Employés, clients	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Total 684 places de stationnement pour vélos, toutes situées au 1er sous-sol et accessibles à vélo.</li> <li>– Douches, vestiaires et armoire personnelle pour les employés.</li> <li>– Stations de recharge pour vélos électriques.</li> </ul>
Bon de mobilité	Employés	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Les employés dont le mode de transport principal est les transports publics ou le vélo peuvent choisir entre deux options de bons de mobilité, valables pour différents moyens de transport, pour un montant pouvant aller jusqu'à 2'000 CHF par an.</li> <li>– Les employés dont le mode de transport principal est le vélo reçoivent une indemnité supplémentaire de 0.30 CHF par kilomètre.</li> </ul>
Sensibilisation	Employés	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Participation à l'action "Bike to work" de Pro Velo.</li> <li>– Des abonnements de transports publics ainsi que des vélos électriques sont proposés à aux nouveaux employés à titre d'essai.</li> </ul>



---

### Organisation de la gestion de la mobilité

Les mesures sont mises en place dans le cadre du projet de construction de Rolex et exploitées par celle-ci.

---

### Exigences légales déterminantes

#### Loi sur la mobilité du canton de Fribourg (Lmob) :

- Impose à toute entreprise ou administration publique comptant de plus de 50 employés (en équivalent temps plein sur l'ensemble de l'année) de disposer d'un plan de mobilité montrant comment les trajets effectués par les employés sont définis et optimisés (article 49, al. 1).
  - Précise que le plan de mobilité doit être établi dans l'année qui suit l'implémentation de l'entreprise ou de l'administration publique sur le territoire du canton de Fribourg. Lors d'une demande de permis de construire en procédure ordinaire, le plan de mobilité doit être joint à la demande (art. 49 al. 2).
- 

### Principaux effets obtenus

- Une répartition équitable et équilibrée entre les moyens de transport est recherchée pour les déplacements professionnels, en tenant compte des lieux de résidence et des horaires de travail des employés.
  - L'utilisation des transports publics, du vélo ainsi que le covoiturage sur le trajet domicile-travail sont encouragés auprès des employés.
- 

### Sources d'information

- Loi sur la mobilité du canton de Fribourg :  
[https://bdlf.fr.ch/app/de/texts\\_of\\_law/780.1/versions/7955](https://bdlf.fr.ch/app/de/texts_of_law/780.1/versions/7955)
  - Présentation du plan de mobilité du site de Bulle (mobilidée, état : 24.05.2024)
- 

### Remarques

---

## Coordonnées pour plus d'informations

**mobilidée**  
info@mobilidee.ch

**Rolex SA**  
mobilite.geneve@rolex.com

**Date d'enregistrement** : novembre 2024

## 2.5 Bâtiment administratif cantonal Seetalplatz (KVSE)



Source : Département des finances du canton de LU,  
communication

Le nouveau bâtiment de l'administration cantonale sur le Seetalplatz (infographie).

**Rue, quartier :** Seetalplatz

**Ville/commune :** Emmen

**Maîtres d'ouvrage, propriétaires fonciers :**  
Canton de Lucerne

**Statut :** en cours de réalisation

**Mise en service :** automne 2026



---

### Affectations

Affectations principales : bureaux (environ 1'050 postes de travail de l'administration cantonale), affectations complémentaires : logements (17 appartements), utilisations tierces (restaurant, commerce de détail)

---

### Accessibilité

**Transports publics :** gare routière avec six lignes de bus à proximité immédiate du site, classe de desserte TP selon l'ARE : A (très bonne desserte)

**Marche/vélo :** directement relié au réseau urbain de chemins pour piétons et cyclistes, divers itinéraires cyclables régionaux en direction du centre de Lucerne et des communes environnantes sont disponibles

**TIM :** directement relié au réseau routier principal



## Motivation / directives pour l'introduction d'une gestion de la mobilité

Le canton de Lucerne souhaite assumer son rôle de modèle en matière de mobilité et de durabilité. De plus, la gestion de la mobilité doit être encouragée au sein de l'administration. Il était donc clair dès le départ que la mobilité constituerait un thème important dans le cadre du KVSE. A cela s'ajoutent d'autres aspects ayant une influence sur la gestion de la mobilité au Seetalplatz. En raison de la nappe phréatique, le terrain à bâtir ne permet la réalisation que d'un sous-sol, ce qui n'a pas permis de prévoir un parking plus vaste. En outre, le plan d'aménagement prescrit, en outre, un nombre maximal de trajets en TIM à respecter durant les heures de pointe du soir.

## Principales mesures de gestion de la mobilité

Mesures	Groupe(s) cible(s)	Description brève
Nombre de places de stationnement	Employés, habitants, clients, visiteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Total 96 véhicules, dont 34 pour les véhicules spéciaux des services de l'administration cantonale, 28 pour les clients et les visiteurs, 29 pour la flotte en autopartage, 5 pour les logements et les utilisations de tiers, en dessous des normes légales en matière de stationnement</li> <li>– 66 places de stationnement dans le parking du bâtiment, 30 places de stationnement louées dans le secteur voisin</li> </ul>
Gestion du stationnement	Employés	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aucune place pour les voitures privées des employés de l'administration cantonale prévue. En cas d'utilisation occasionnelle de la voiture privée, pour des trajets professionnels, utilisation possible des places destinés à la clientèle. Réservations possibles pour les visiteurs.</li> </ul>
Possibilités de recharge pour les voitures électriques	Employés	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Toutes les places dans le parking sont équipées d'une installation de base.</li> <li>– 50% des places dans le parking sont équipés de stations de recharge électrique.</li> </ul>
Stationnement pour vélos	Employés, habitants, clients, visiteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Total 503 places de stationnement pour vélos, dont 227 places dans le local à vélos au 1er sous-sol et 53 places dans le local à vélos au rez-de-chaussée (accessibles aux habitants). Les 223 places restantes sont réparties de manière décentralisée dans l'espace extérieur.</li> <li>– Stations de service avec pompe à vélos et outils de réparation dans les deux locaux à vélos au 1er sous-sol et au rez-de-chaussée.</li> <li>– Douches, vestiaires pour les employés de l'administration cantonale.</li> </ul>
Offres de mobilité partagée	Employés, habitants	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Flotte de 29 véhicules en autopartage.</li> <li>– Flotte de 20 vélos électriques, y compris un vélo cargo électrique.</li> </ul>

---

### Organisation de la gestion de la mobilité

Les mesures sont mises en place par l'administration cantonale dans le cadre du projet de construction et exploitées par celle-ci.

---

### Exigences légales déterminantes

**Plan d'aménagement Seetalplatz Ost, A1 de la commune d'Emmen et du canton de Lucerne :**

- Définit le volume de trafic TIM à respecter aux heures de pointe du soir (art. 16, 2).
  - Précise que le nombre places de stationnement prévues ne doit pas entraîner un dépassement du volume de trafic TIM prescrit (art. 17, al. 1).
  - Précise que les employeurs comptant plus de 50 employés doivent présenter un plan de mobilité avec la demande de permis de construire (art. 17, al. 8).
- 

### Principaux effets obtenus

- Le contingent de déplacements du TIM défini dans le plan d'aménagement est respecté.
  - Le canton encourage l'utilisation des transports publics et du vélo par ses employés sur le nouveau site administratif.
- 

### Sources d'information

- Plan d'aménagement Seetalplatz Ost, A1 : [www.emmen.ch/\\_docn/2679436/A1\\_SBV\\_170502.pdf](http://www.emmen.ch/_docn/2679436/A1_SBV_170502.pdf)
  - Plan de mobilité KVSE Administration (Planar AG, état : 06.10.2022, version de la demande de permis de construire)
  - Site web KVSE-Seetalplatz : [www.kantonale-verwaltung.lu.ch](http://www.kantonale-verwaltung.lu.ch)
- 

### Remarques

---

## Coordonnées pour plus d'informations

**Département des finances du canton de Lucerne, Service des biens immobiliers**  
immobilien@lu.ch

**Département de la construction, de l'environnement et de l'économie du canton de Lucerne, secrétariat du département**  
buwd@lu.ch

**Date d'enregistrement :** novembre 2024

## 2.6 Terre Bonne Park



Source : Région de Nyon

Terre Bonne Park - Un « business park » pour les entreprises de haute technologie.

**Rue, quartier :** Route de Crassier

**Ville/commune :** Eysins

**Maîtres d'ouvrage, propriétaires fonciers :**

Nemaco Suisse SA

Copropriétaire : Nemaco Fléchères

**Statut :** en exploitation

**Mise en service :** 2011



---

### Affectations

Affectations principales : bureaux, affectations complémentaires : restaurant, crèche, centre de santé (actuellement 25 entreprises avec env. 1'800 employés)

---

### Accessibilité

**Transports publics :** trois arrêts de bus avec quatre lignes de bus à proximité immédiate du site, liaisons directes avec la gare de Nyon et les communes environnantes, classe de desserte TP selon l'ARE : C (desserte moyenne), la desserte en transports publics a été cofinancée par Nemaco SA et les entreprises du Park

**Marche/vélo :** directement relié au réseau urbain de chemins pour piétons et de pistes cyclables et au réseau régional d'itinéraires pour vélos

**TIM :** directement raccordé au réseau routier principal, qui est toutefois fortement chargé aux heures de pointe

## Motivation / directives pour l'introduction d'une gestion de la mobilité

Sur la base des directives du plan partiel d'affectation « Terre Bonne Park- Le Nipy », la Région de Nyon a lancé, avec le soutien du Canton de Vaud, le développement et la mise en œuvre d'un plan de mobilité interentreprises dans le « business park » Terre Bonne. Dans ce contexte, la grande majorité des entreprises implantées ont signé la charte « Terre Bonne Park : charte d'engagement pour une mobilité durable », par laquelle elles s'engagent à promouvoir une gestion écologique du trafic pendulaire de leurs employés.

## Principales mesures de gestion de la mobilité

Mesures	Groupe(s) cibles (s)	Description brève
Nombre de places de stationnement	Employés, clients	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Total 848 places, dont 600 places pour les employés dans différents parkings souterrains et 248 pour les clients placés dans l'espace extérieur.</li> </ul>
Gestion du stationnement	Employés, clients	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Les entreprises locataires règlent elles-mêmes l'attribution de leurs places à leurs employés.</li> <li>– Toutes les places sont payantes pour les employés, les entreprises locataires fixent elles-mêmes le montant des taxes.</li> </ul>
Stationnement pour vélos	Employés, clients	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Installation centrale de stationnement pour vélos dans l'espace extérieur, avec un total d'environ 30 places de stationnement pour vélos.</li> <li>– Autres installations de stationnement pour vélos à l'entrée des bâtiments.</li> <li>– Douches dans les bâtiments.</li> <li>– Pompes à vélo et casiers mis à disposition par des entreprises individuelles.</li> </ul>
Offres de mobilité partagée	Employés, clients (en outre accessible au public)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 1 voiture en autopartage de Mobility.</li> <li>– 1 site de vélopartage de PubliBike avec des tarifs d'utilisation préférentiels pour les employés des entreprises.</li> </ul>
Sensibilisation	Employés	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Service de conseil en mobilité « Guichet Mobile ».</li> <li>– Des campagnes et des actions visant à encourager l'utilisation de moyens de transport respectueux de l'environnement sur le trajet domicile-travail sont régulièrement organisées.</li> </ul>
Informations sur la mobilité	Employés	<ul style="list-style-type: none"> <li>– App « Guichet Mobile » avec propositions de trajets intermodaux, économies de coûts et de CO<sub>2</sub> qui en résultent par rapport à l'utilisation de la voiture.</li> </ul>

---

### Organisation de la gestion de la mobilité

Le plan de mobilité interentreprises est mis en œuvre sous la direction de la Région de Nyon, en coopération avec les entreprises implantées sur le site. Chaque entreprise dispose d'une personne de contact responsable de la mobilité.

---

### Exigences légales déterminantes

#### Plan partiel d'affectation « Terre Bonne - Le Nipy » de la commune d'Eysins :

- Prescrit que les entreprises ou groupes d'entreprises comptant au total plus de 100 employés doivent mettre en œuvre un plan de mobilité comprenant des mesures permettant aux employés d'utiliser d'autres moyens de transport que la voiture privée (art. 5.3).
- 

### Principaux effets obtenus

- Répartition des moyens de transport utilisés par les employés sur le trajet domicile-travail (état : 2023, données issues de l'enquête) : 45 % voiture individuelle, 28 % transports publics, 14 % vélo/marche, 7 % covoiturage, 2 % moto/scooter, 4 % autres moyens de transport
- 

### Sources d'information

- Plan partiel d'affectation «Terre Bonne - Le Nipy»
  - Guichet Mobile : <https://guichet-mobile.ch>
  - Site web Terre Bonne Park : [www.businessparkterrebonne.ch/en/park/](http://www.businessparkterrebonne.ch/en/park/)
- 

### Remarques

Mis en œuvre pour la première fois à Terre Bonne Park, le plan de mobilité interentreprises a été appliqué dans ses grandes lignes sur cinq sites comparables de la région nyonnaise. De plus, cette approche novatrice au niveau cantonal a été reprise comme exemple par les services cantonaux concernés et mise à disposition des autres organisations régionales vaudoises qui développent des programmes de mobilité interentreprises (PMiE) sur leur territoire.

---

## Coordonnées pour plus d'informations

Région de Nyon

Programme Plans de mobilité interentreprises (PMiE)

[info@regiondenyon.ch](mailto:info@regiondenyon.ch)

Date d'enregistrement : novembre 2024



## 2.7 Quartier résidentiel et d'activités du Ziegeleipark



Source : Trafiko AG

Être mobile sans sa propre voiture au Ziegeleipark grâce à des forfaits de mobilité et à une station de mobilité.

**Rue, quartier :** Ziegeleiweg, Steinibach

**Ville/commune :** Horw / Kriens

**Maîtres d'ouvrage, propriétaires fonciers :**  
Fondation d'investissement Turidomus

**Statut :** en exploitation

**Mise en service :** 2023



---

### Affectations

Affectations principales : logements (207 appartements), affectations

complémentaires : entre autres un atelier textile et des bureaux

---

### Accessibilité

**Transports publics :** un arrêt de bus avec trois lignes de bus juxte le site, gare de Horw avec correspondance au réseau RER accessible à distance de marche, classe de desserte TP selon l'ARE : B (bonne desserte)

**Marche/vélo :** directement relié au réseau communal de chemins pour piétons et de pistes cyclables, itinéraire cyclable supracommunal « Freigleis » (de Kriens-Mattenhof au centre-ville de Lucerne) accessible en quelques minutes par une liaison cyclable locale

**TIM :** directement relié au réseau routier principal

## Motivation / directives pour l'introduction d'une gestion de la mobilité

Le plan d'aménagement fixe un quota de trajets pour les zones à bâtir, limitant ainsi les déplacements en trafic individuel motorisé. De plus, la propriétaire poursuit une stratégie de développement durable. À cela s'ajoute le fait que le terrain à bâtir, situé dans une ancienne zone marécageuse, est très difficile à exploiter. Cette situation initiale, combinée à l'excellente localisation à proximité de la gare, a conduit à réduire considérablement le nombre de places de stationnement par rapport aux prescriptions et à mettre en œuvre un plan de mobilité.

## Principales mesures de gestion de la mobilité

Mesures	Groupe(s) cible(s)	Description brève
Nombre de places de stationnement	Habitants	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Total 72 places pour 207 logements, 0.35 places par logement, en dessous des normes en matière de stationnement.</li> </ul>
Gestion du stationnement	Habitants, employés, clients, visiteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Les grands logements sont prioritaires dans le processus d'attribution de places.</li> <li>– Places pour les habitants et les employés louées à prix coûtant.</li> <li>– La réservation de stationnements pour les visiteurs se fait via l'application des locataires.</li> </ul>
Stationnement pour vélos	Habitants, employés, clients, visiteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Total 556 places de stationnement pour vélos, dont 310 places situées dans différents locaux à vélos au rez-de-chaussée près des entrées de maisons, exclusivement pour les habitants. Les 246 places restantes sont réparties de manière décentralisée dans l'espace extérieur.</li> <li>– 2 pompes à vélos disponibles dans l'espace extérieur.</li> </ul>
Offres de mobilité partagée (station de mobilité)	Habitants, employés (accessibles au public)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Station de mobilité avec actuellement 2 voitures électriques, 2 vélos cargo électriques, 1 trottinette électrique, 2 vélos électriques et 1 site de vélopartage de Nextbike, empruntables contre paiement. Réservation disponible via l'application Trafikpoint.</li> </ul>
Bon de mobilité (forfait mobilité)	Habitants (ménages sans voiture)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Les ménages sans voiture reçoivent chaque année un forfait mobilité avec des crédits pour les abonnements de transports publics et l'utilisation des offres de partage. Le montant des crédits varie entre 150 et 600 CHF en fonction de la taille et du type de logement. Les crédits sont financés par Turidomus.</li> </ul>
Informations sur la mobilité	Habitants, employés, clients, visiteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Moniteur de mobilité multimodal : Écran graphique avec informations en temps réel à l'entrée et dans l'application des locataires.</li> </ul>



---

### Organisation de la gestion de la mobilité

Les mesures ont été mises en place dans le cadre du projet de construction par la fondation d'investissement Turidomus avec le soutien du fournisseur de mobilité Trafikpoint AG. Celui-ci exploite la station de mobilité, assure la gestion des forfaits de mobilité et la communication avec les locataires.

---

### Exigences légales déterminantes

#### Plan d'aménagement Zentrumszone Bahnhof Horw - Teil West de la commune de Horw :

- Définit le nombre moyen maximal de trajets TIM autorisés par jour et par chaque secteur de construction (art. 18, al. 1).
- Détermine que le nombre de places de stationnement prévues par secteur ne doit pas entraîner un dépassement du nombre de trajets TIM fixés (art. 17, al. 2).
- Une réduction de l'offre minimale obligatoire en places de stationnement (besoin minimal) selon le règlement sur le stationnement est autorisée. En cas de réduction, il convient de fournir, avec la demande de permis de construire, la preuve que le stationnement ne sera pas reporté sur les environs (art. 17, al. 1).

---

### Principaux effets obtenus

- Environ 70 % des 207 ménages ne disposent pas de voiture.
- Le contingent de déplacements TIM défini dans le permis de construire est respecté.
- Les locataires sont satisfaits des options de mobilité proposées.

---

### Sources d'information

- Plan d'aménagement de la zone centrale de la gare de Horw - partie ouest : [https://www.horw.ch/docn/4087489/B113\\_BP\\_Zentrumszone\\_Bahnhof\\_Horw\\_-\\_Teil\\_West\\_2022-09-27.pdf](https://www.horw.ch/docn/4087489/B113_BP_Zentrumszone_Bahnhof_Horw_-_Teil_West_2022-09-27.pdf)
- Mobilservice, exemple pratique de gestion de la mobilité au Ziegeleipark : <https://www.mobilservice.ch/-3123.html>
- Site web du Ziegeleipark : <https://www.ziegeleipark.ch>

---

### Remarques

---

## Coordonnées pour plus d'informations

**Trafikpoint AG**  
info@trafikpoint.ch

**Fondation de placement Turidomus**  
kontakt@pensimo.ch

**Date d'enregistrement :** novembre 2024

## 2.8 Extension du siège IBSA (Institut Biochimique SA)



Source : Groupe IBSA SA

L'extension prévue du site du siège d'IBSA (maquette).

**Rue, quartier :** Pian Scaiolo

**Ville/commune :** Lugano, Collina d'Oro

**Maître d'ouvrage, propriétaires fonciers :**  
IBSA (Institut Biochimique SA)

**Statut :** en planification

**Mise en service :** extension du site  
échelonnée dans le temps de 2023 à 2035



---

### Affectations

Affectations principales : bureaux, production et recherche (2023 : 526 employés, 2035 : 945 employés), affectations complémentaires : cantine pour les employés

---

### Accessibilité

**Transports publics :** un arrêt de bus avec deux liaisons à distance de marche, des lignes de bus relient le site à la gare de Lugano-Paradiso et au centre-ville de Lugano, classe de desserte TP selon l'ARE : B (bonne desserte)

**Marche/vélo :** directement relié au réseau de chemins piétonniers et de pistes cyclables environnant, bien que la liaison avec le réseau de pistes cyclables soit moyenne

**TIM :** directement relié au réseau routier principal, bien que des situations d'embouteillage se produisent souvent à l'accès à l'autoroute

## Motivation / directives pour l'introduction d'une gestion de la mobilité

Suite à l'extension prévue pour 2035, environ 950 employés travailleront au siège. Afin de réduire la pression exercée sur le réseau routier environnant, l'IBSA s'est engagée, dans le cadre du plan d'affectation spécial du site, à réaliser d'ici 2035 une offre de 400 places de stationnement (ce qui correspond à un quota d'environ 0,4 place par employé) et à mettre simultanément en œuvre une gestion de la mobilité comprenant différentes mesures visant à encourager un trafic pendulaire respectueux de l'environnement parmi les employés. L'IBSA a d'ailleurs déjà commencé à mettre en œuvre la gestion de la mobilité en 2023 afin de maintenir dès à présent une faible demande en matière de stationnement.

## Principales mesures de gestion de la mobilité

Mesures	Groupe(s) cible(s)	Description brève
Nombre de places de stationnement	Employés	– Total 400 places à l'achèvement de l'extension du site (2035), état 2023 : 346 places.
Gestion du stationnement	Employés	– Règlement de stationnement avec différents tarifs d'utilisation, possibilité de réserver des places journalières.
Service de navette interne à l'entreprise	Employés	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Service de navette transfrontalier gratuit entre Côme et le siège d'IBSA, avec un trajet le matin et un autre le soir, financé par l'IBSA.</li> <li>– Service de navette gratuit entre la gare de Lugano-Paradiso et le siège principal d'IBSA avec 3 trajets le matin et 3 trajets le soir, financé par l'IBSA.</li> </ul>
Stationnement pour vélos	Employés	– Total 400 places de stationnement pour vélos à l'achèvement de l'extension du site (2035), état 2023 : env. 30 places.
Offres de mobilité partagée	Employés (en outre accessible au public)	– 1 site de vélos en libre-service de Publibike.
Bon de mobilité	Employés	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Co-financement par l'IBSA de l'abonnement annuel et mensuel de transports publics du tarif communautaire Arcobaleno jusqu'à 50 %.</li> <li>– Co-financement par l'IBSA de l'abonnement annuel de Publibike à hauteur 50 %.</li> </ul>
Sensibilisation	Employés	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Programme Bikecoin : promotion de l'utilisation du vélo et de la marche à pied grâce à un système de collecte de points et de récompenses.</li> <li>– Application IBSA GO comprenant notamment des recommandations concernant les alternatives de mobilité pour le trajet domicile-travail et la création de covoiturages.</li> </ul>

---

### Organisation de la gestion de la mobilité

Les mesures ont été mises en œuvre par l'IBSA avec le soutien du fournisseur de mobilité mandaté, Mobitrends. Celui-ci est responsable de l'exploitation courante et des éventuelles adaptations des mesures, ainsi que du suivi et de la communication avec les employés.

---

### Exigences légales déterminantes

**Ordonnance relative à la loi sur le développement territorial du canton du Tessin :**

- Définit que, notamment pour les grandes entreprises disposant de plus de 100 postes de travail, le nombre de stationnements requis est déterminé sur la base d'une évaluation approfondie du cas particulier, en tenant compte de la mise en œuvre d'un plan de mobilité comprenant des mesures visant à encourager une gestion du trafic respectueuse de l'environnement (art. 61a, al. 1).

---

### Principaux effets obtenus

- Jusqu'à présent, on estime que les mesures mises en place ont permis de réduire d'environ 30 % l'utilisation de la voiture par les collaborateurs au profit de moyens de transport respectueux de l'environnement.

---

### Sources d'information

- Ordonnance relative à la loi sur le développement territorial :  
<https://m3.ti.ch/CAN/RLeggi/public/index.php/raccolta-leggi/legge/num/399>
- Service mobile, exemple pratique de gestion de la mobilité IBSA :  
<http://www.mobilservice.ch/de/mobilitaetsmanagement/unternehmen/ibsa-3187.html>

---

### Remarques

Le site se trouve dans le périmètre du plan de zones intercommunal de Pian Scairolo, dans le sous-secteur de Garaveggia. Il est soumis aux dispositions du plan d'affectation spécial du sous-secteur Garaveggia.

---

## Coordonnées pour plus d'informations

**Mobitrends SA**  
info@mobitrends.ch

**Groupe IBSA SA**  
esg@ibsagroup.com

**Date d'enregistrement :** novembre 2024

## 2.9 Quartier résidentiel Giesserei



Source : Kurt Lampart

Fête de quartier à la Giesserei.

**Rue, quartier :** Ida-Sträuli-Strasse 65,  
Neuhegi (Oberwinterthour)

**Ville/commune :** Winterthour

**Maîtres d'ouvrage, propriétaires fonciers :**  
Coopérative d'habitation Gesewo

**Statut :** en exploitation

**Mise en service :** 2013



---

### Affectations

Affectations principales : logements (151 appartements), affectations complémentaires : locaux communs, ateliers, chambres d'hôtes, restaurant, atelier de poterie et de graphisme, cabinet médical, magasin de vélos, bibliothèque municipale, crèche

---

### Accessibilité

**Transports publics :** un arrêt de bus avec une ligne de bus ainsi que les gares de Hegi et Oberwinterthour avec correspondance au réseau de S-Bahn et de bus sont accessibles à distance de marche, classe de desserte TP selon l'ARE : C (desserte moyenne)

**Marche/vélo :** directement relié au réseau urbain de chemins pour piétons et cyclistes, des pistes cyclables mènent aux quartiers environnants et au centre-ville de Winterthour

**TIM:** directement relié au réseau routier principal



### Motivation / directives pour l'introduction d'une gestion de la mobilité

Un élément important du développement du projet a été la promotion d'une mobilité respectueuse de l'environnement à la Giesserei, grâce à la mise en place de diverses mesures volontairement regroupées dans un plan de mobilité. L'objectif était également de rester largement en dessous des normes légales en matière de stationnement.

### Principales mesures de gestion de la mobilité

Mesures	Groupe(s) cible(s)	Description brève
Nombre de places de stationnement	Habitants	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Total 31 places pour 151 logements, 0.2 places par logement, en dessous des normes légales en matière de stationnement.</li> </ul>
Gestion du stationnement	Habitants	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Les places ne sont louées qu'aux ménages répondant à l'un des critères suivants : difficultés de mobilité, raisons professionnelles, soins réguliers à des proches.</li> <li>– Les places sont louées à prix coûtant. Les ménages disposant d'une voiture doivent verser, au début de la location, un dépôt obligatoire par place de stationnement, lequel est remboursé à la résiliation du bail.</li> <li>– Obligation dans le bail selon laquelle les ménages disposant d'une voiture doivent stationner leur véhicule uniquement sur la place de stationnement louée dans le parking souterrain.</li> </ul>
Stationnement pour vélos	Habitants, employés, clients, visiteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Total 480 places de stationnement pour vélos, dont 287 places (y compris les places pour remorques et vélos spéciaux) sont situées dans 2 locaux à vélos au 1er sous-sol (accessibles aux habitants). Les 191 places restantes sont réparties de manière décentralisée dans l'espace extérieur et sont majoritairement couvertes.</li> <li>– Espaces de mobilité supplémentaires à l'entrée de chaque cage d'escalier pour les vélos d'enfants et les trottinettes</li> <li>– Station de service avec pompe à vélos, distributeur de chambres à air et support de réparation avec outils placés dans l'espace extérieur devant le magasin de vélos.</li> </ul>
Offres de mobilité partagée	Habitants, employés	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 1 voiture en autopartage de Mobility (3 voitures en autopartage à partir du printemps 2025).</li> <li>– Les vélos peuvent être loués dans un magasin de vélos.</li> </ul>

---

### Organisation de la gestion de la mobilité

Les mesures ont été réalisées dans le cadre du projet de construction par la coopérative d'habitation Gesewo. La Giesserei est un lotissement autogéré par les locataires et organisé en association d'immeubles. Le département Mobilité, dans lequel les habitants de la Giesserei sont représentés, est responsable de l'exploitation, du suivi et de l'adaptation des mesures.

---

### Exigences légales déterminantes

Depuis 2011, il est possible, dans la Ville de Winterthur de réduire de manière significative le besoin en place de stationnements si la maîtrise d'ouvrage démontre ce besoin au moyen d'un plan de mobilité. Le permis de construire pour la Giesserei ayant été délivré avant 2011, la réduction du besoin minimal légal en places de stationnement a été accordée par la Ville de Winterthur sous la forme d'une autorisation exceptionnelle assortie d'une condition inscrite au registre foncier. Cette condition stipulait que la Giesserei devait ultérieurement créer en sous-sol les places de stationnement manquantes par rapport au besoin minimal ou en louer dans le voisinage, dans le cas où un besoin excédant le nombre existant apparaîtrait dans le lotissement.

---

### Principaux effets obtenus

- 121 des 151 ménages au total n'ont pas loué de place de stationnement.
- A l'initiative de la Giesserei, la rue Ida-Sträuli a été convertie en zone de rencontre.

---

### Sources d'information

- Site web de la Giesserei avec le plan de mobilité :  
[www.giesserei-gesewo.ch/siedlung/mobilitaet](http://www.giesserei-gesewo.ch/siedlung/mobilitaet)

---

### Remarques

---

## Coordonnées pour plus d'informations

**Association de propriétaires Giesserei**  
**Ressort Mobilité**  
[mobilitaet@giesserei-gesewo.ch](mailto:mobilitaet@giesserei-gesewo.ch)

**Date d'enregistrement** : novembre 2024



## 2.10 Site KOCH dans le quartier Koch



Source : © Architecture: Studio Trachsler Hoffmann,  
Infographie: Atelier ArpagausSommerZam

Vue du site KOCH depuis la Kochwiese, état du projet de construction, 2021 (infographie).

**Rue, quartier :** Flüelastrasse, Altstetten

**Ville/commune :** Zurich

**Maître d'ouvrage, propriétaires fonciers :**

Maître d'ouvrage : Coopérative de construction et d'habitation Kraftwerk1,  
Propriétaires fonciers : Ville de Zurich

**Statut :** en cours de réalisation

**Mise en service :** au plus tôt en 2026



---

### Affectations

Affectation principale : logements (123 appartements), affectations complémentaires : jardin d'enfants, crèche, surfaces pour bureaux/ateliers, cirque, restauration ainsi que des espaces communs

---

### Accessibilité

**Transports publics :** deux arrêts de bus avec deux lignes de bus ainsi que deux arrêts de tram avec chacun une ligne de tram accessibles à distance de marche, classe de desserte TP selon l'ARE : A (très bonne desserte)

**Marche/vélo :** directement relié au réseau urbain de chemins piétonniers et de pistes cyclables

**TIM :** directement relié au réseau routier urbain

## Motivation / directives pour l'introduction d'une gestion de la mobilité

La coopérative de construction et d'habitation Kraftwerk1 planifie et réalise à Zurich et dans ses environs des projets d'ensemble écologiques et socialement innovants. Ceux-ci comprennent une gestion de la mobilité respectueuse de l'environnement qui, dans le site KOCH, repose sur un mode de vie et de travail sans voiture, privilégiant l'usage des transport publics, du vélo et de la marche.

## Principales mesures de gestion de la mobilité

Mesures	Groupe(s) cible(s)	Description brève
Nombre de places de stationnement	Habitants	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Total 8 places (y compris une place pour l'autopartage) pour 124 logements, 0.06 place par logement, en dessous des normes légales en matière de stationnement.</li> </ul>
Gestion du stationnement	Habitants	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Les places ne sont louées à des ménages, sur demande, que dans des cas justifiés (par ex. mobilité réduite, difficultés professionnelles).</li> <li>– Places louées à prix coûtant.</li> </ul>
Réglementations	Habitants, employés	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Toutes les parties locataires s'engagent, dans une convention additionnelle au contrat de bail, à ne pas détenir de voiture privée bénéficiant d'une place de stationnement sur le site ou dans ses environs.</li> <li>– Les ménages détenteurs d'une voiture s'engagent, dans une convention additionnelle au contrat de bail, à utiliser exclusivement la place de stationnement autorisée sur le site et à ne pas solliciter de macaron de stationnement pour riverains dans la zone bleue des environs.</li> </ul>
Stationnement pour vélos	Habitants, employés, clients, visiteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Total 536 places de stationnement pour vélos, dont 398 places situées dans le hall à vélos au 1er sous-sol (accessibles à vélo via une rampe). Les 138 places restantes sont réparties de manière décentralisée dans l'espace extérieur.</li> <li>– 150 prises électriques dans le hall des vélos pour recharger les vélos électriques.</li> <li>– Stations de service avec pompe à vélos et outils de réparation dans le hall à vélos.</li> </ul>
Offres de mobilité partagée	Habitants, employés (accessibles au public)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 1 vélo électrique en libre-service.</li> <li>– 1 voiture Mobility pour tous les utilisateurs du quartier Koch.</li> </ul>
Bon de mobilité	Habitants (ménages sans voiture)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Un abonnement annuel Mobility est mis gratuitement à disposition des ménages sans voiture ; les abonnements effectivement utilisés sont financés par Kraftwerk1.</li> </ul>

---

### Organisation de la gestion de la mobilité

Les mesures sont mises en place et exploitées dans le cadre du projet de construction de Kraftwerk1.

---

### Exigences légales déterminantes

**Ordonnance sur les places de stationnement privées (Parkplatzverordnung, PPV) de la ville de Zurich :**

- Autorise, pour des utilisations à faible taux de motorisation, la réduction de l'offre minimale obligatoire en places de stationnement, sur la base d'un plan de mobilité (art. 8, al. 5 à 8).

Le guide « Plan de mobilité pour des affectations à faible taux de motorisation » du Service des travaux publics de la Ville de Zurich définit les exigences applicables aux plans de mobilité.

---

### Principaux effets obtenus

- Un projet d'ensemble écologique et socialement innovant est réalisé.
  - Le risque de vacance des places de stationnement lié aux évolutions technologiques dans le domaine de la mobilité est minimisé.
  - Grâce aux économies réalisées sur les coûts de construction des places de stationnement, des logements à prix abordable peuvent être mis à disposition.
- 

### Sources d'information

- [Ordonnance sur les cases de stationnement de la ville de Zurich](#)
  - [Ville de Zurich, guide plan de mobilité pour affectations à stationnement réduit](#)
  - Plan de mobilité du site Koch, secteur C (Planar SA, état : 28.07.2022)
  - Site web du quartier Koch : <https://kochquartier.ch/>
  - [Site web de Kraftwerk1 : www.kraftwerk1.ch](http://www.kraftwerk1.ch)
- 

### Remarques

Le site KOCH se situe dans le secteur C du quartier Koch. L'ensemble du quartier est soumis aux dispositions du plan d'aménagement privé Koch-Areal.

---

## Coordonnées pour plus d'informations

**PLANAR SA pour le développement territorial**  
info@planar.ch

**Coopérative de construction et d'habitation Kraftwerk1**  
info@kraftwerk1.ch

**Date d'enregistrement :** novembre 2024

## 2.11 Tour résidentielle – Projet PI



Source : Architecture: © Duplex Architects,  
Infographie : © Filippo Bolognese

La tour résidentielle prévue – Projet PI (infographie).

**Rue, quartier :** Baarerstrasse 104-108,  
Quartier Guthirt

**Ville/commune :** Zoug

**Maître d'ouvrage, propriétaires fonciers :**  
Urban Assets Zug AG

**Statut :** en planification

**Mise en service :** pas encore définie



---

### Affectations

Affectation principale : habitat (183 logements), affectations complémentaires :  
garderie, café de quartier, bureaux

---

### Accessibilité

**Transports publics :** deux arrêts de bus avec deux lignes de bus accessibles à  
distance de marche, classe de desserte TP selon l'ARE: B (bonne desserte)

**Marche/vélo :** directement relié au réseau urbain de chemins pour piétons et  
cyclistes et au réseau cantonal de pistes cyclables

**TIM :** directement relié au réseau routier urbain

### Motivation / directives pour l'introduction d'une gestion de la mobilité

En raison de sa situation centrale dans la ville de Zoug, de l'offre de services accessible à courte distance dans les environs et de la bonne desserte par les transports publics, Urban Asset AG estime que les conditions pour un habitat à faible usage de la voiture sont réunies sur ce site.

### Principales mesures de gestion de la mobilité

Mesures	Groupe(s) cible(s)	Description brève
Nombre de places de stationnement	Habitants	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Total 27 places (y compris 5 places pour l'autopartage) pour 183 logements, 0.15 place par logement, en dessous des normes légales en matière de stationnement.</li> </ul>
Gestion du stationnement	Habitants, employés	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Place de stationnements loués aux ménages uniquement dans des cas justifiés (p. ex. handicap de mobilité, travail en équipes).</li> <li>– Places louées aux ménages à prix coûtant</li> <li>– 1 place réservable pour les employés</li> </ul>
Réglementations contractuelles	Habitants	<ul style="list-style-type: none"> <li>– La majorité des ménages s'engage, par un accord avec le bailleur, à ne pas posséder ni utiliser de manière permanente une voiture disposant d'une place de stationnement sur le site ou sur un terrain public ou privé dans les environs.</li> </ul>
Stationnement pour vélos	Habitants, employés, clients, visiteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Total 596 places de stationnement pour vélos, dont 433 places dans le local à vélos au rez-de-chaussée et dans le garage à vélos au 1er sous-sol (desservi par deux ascenseurs). Les 163 places restantes sont réparties de manière décentralisée dans l'espace extérieur.</li> <li>– Zones de recharge pour vélos électriques à batteries intégrées.</li> <li>– Box à vélos à louer pour vélos de sport de grande valeur.</li> <li>– Espace de service avec pompe à vélos et outils de réparation.</li> <li>– Espace de lavage pour vélos.</li> </ul>
Offres de mobilité partagée	Habitants, employés, clients, visiteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Flotte de 3 voitures en autopartage.</li> <li>– Vélocargo électrique et remorque à vélo.</li> <li>– Zone de mobilité partagée dans l'espace extérieur pour l'installation de vélos électriques et de trottinettes électriques de fournisseurs externes.</li> </ul>



---

### Organisation de la gestion de la mobilité

Les mesures sont mises en place dans le cadre du projet de construction d'Urban Assets Zug AG et exploitées par celle-ci.

---

### Exigences légales déterminantes

#### Règlement de construction de la ville de Zoug :

- Permet de déroger à l'offre minimale obligatoire en places de stationnement dans les zones qui se prêtant à un habitat et à des activités à faible usage de la voiture (§ 10, al. 1).
- La dérogation suppose un accord entre la Ville de Zoug et les propriétaires fonciers, qui en règle les modalités et garantit la réalisation ultérieure des places de stationnement nécessaires (§ 10, al. 2).

Un plan de mobilité comprenant des objectifs, des mesures, un contrôle d'efficacité et un plan de secours constitue la base de l'accord.

---

### Principaux effets obtenus

- Grâce à la faible offre de stationnement, le réseau routier environnant ne subit pas de charge supplémentaire.
  - Une gestion des besoins de mobilité respectueuse de l'environnement est encouragée.
- 

### Sources d'information

- Règlement de construction de la ville de Zoug : [https://zug.tlex.ch/app/de/texts\\_of\\_law/7.1-1/versions/693](https://zug.tlex.ch/app/de/texts_of_law/7.1-1/versions/693)
  - Plan de mobilité Projet PI (IBV Hüsler AG, état : 25.04.2023)
  - Site web Tech Cluster Zug AG : <https://techclusterzug.ch/projekt-pi/projekt-pi>
- 

### Remarques

Le projet PI est situé dans le périmètre du plan d'aménagement Geviert GIBZ. Conformément les dispositions, il est classé en affectation à faible usage de la voiture et le plan de mobilité (état : 25.04.2023) constitue la base pour la délivrance du permis de construire.

---

## Coordonnées pour plus d'informations

Département des constructions de la ville  
de Zoug, urbanisme et planification  
baudepartement@stadtzug.ch

Urban Assets Zug AG  
info@techclusterzug.ch

Date d'enregistrement : novembre 2024



## Glossaire

**Affectations** : Objectifs spécifiques pour lesquels un bâtiment est utilisé. Par exemple logement, bureau, vente, restauration.

**Gestion de la mobilité en rapport avec le site** : La gestion de la mobilité en rapport avec le site s'intéresse aux besoins de mobilité des différents groupes d'utilisateurs d'un site et aux processus de circulation qu'ils déclenchent. Des mesures sont mises à la disposition des groupes d'utilisateurs afin que les besoins de mobilité soient satisfaits autant que possible par les transports publics, le vélo ou la marche. La mise en place et l'exploitation des mesures sont assurées par le maître d'ouvrage ou les propriétaires fonciers.

**Groupes d'utilisateurs** : Personnes qui se trouvent sur un site dans un but précis. Par exemple habitants, employés, visiteurs, clients.

**Permis de construire** : Toute personne souhaitant construire doit obtenir un permis de construire. La plupart du temps, c'est la commune qui est compétente. Elle vérifie si le projet de construction est conforme aux règlements de la zone concernée et si les prescriptions environnementales (ex. en matière de bruit ou de protection de l'air) sont respectées. Les permis de construire doivent être publiés afin que les personnes concernées (propriétaires voisins, organisations de protection) puissent s'y opposer.

**Plan de mobilité** : Le plan de mobilité est l'instrument de planification pour la mise en place et l'exploitation d'une gestion de la mobilité sur un site. Le plan décrit la situation de départ, les objectifs, les mesures et le contrôle d'efficacité.

**Secteur** : Surface de terrain constructible

**Site** : Périmètre spatial clairement défini, développé par une entreprise individuelle ou une société organisée de manière unitaire.

**Trafic individuel motorisé (TIM)** : Dans le transport de personnes, terme générique désignant les voitures particulières, les motocycles, les motocycles légers et les cyclomoteurs.

**Transports publics (TP)** : Terme générique désignant le transport collectif par train, tram, bus, car postal, etc. (métro, bateau, funiculaire...).

**Volume de trafic en rapport avec le site** : Désigne, par rapport au trafic de personnes, la quantité de transport (exprimée par ex. en nombre de trajets) sur une période donnée, générée par les différents groupes d'utilisateurs d'un site.