



Concept de mobilité

Aide-mémoire

Lors d'une demande de permis de construire, un concept de mobilité est requis si le nombre de places de stationnement pour véhicules à moteur ou pour vélos prévues ne correspond pas aux exigences fixées par la réglementation cantonale sur les constructions. L'élaboration et la mise en œuvre d'un concept de mobilité requièrent un engagement du requérant qui est amené à s'interroger sur la meilleure manière de gérer à long terme la mobilité liée à son site.

1 La mobilité, un enjeu majeur à résoudre collectivement

La mobilité est un enjeu majeur pour les villes et les agglomérations. Les statistiques montrent que les distances et durées journalières des déplacements sont en augmentation; nous nous déplaçons toujours plus loin et plus longtemps. La mobilité est donc un élément clé pour l'économie, car un réseau routier saturé n'est pas attractif. La mobilité est également centrale pour l'environnement et la cohésion sociale, puisque ses effets secondaires indésirables (pollution, bruit, stress, insécurité, etc.) ont des coûts directs et indirects importants pour l'ensemble de la société.

Les collectivités publiques s'efforcent de développer des infrastructures de transport (réseau de routes, trottoirs, pistes cyclables, arrêts de bus, etc.) et des services (transports publics, véhicules partagés, etc.) efficaces et durables pour accroître et diversifier les possibilités de déplacements. Toutefois, le territoire et les ressources à disposition n'étant pas infinis, il est nécessaire de gérer non seulement l'offre, mais également la demande en transport. Les acteurs privés ont donc un rôle important à jouer. En incitant leur personnel, leur clientèle ou les futures habitantes et habitants de leur bâtiment à adopter des comportements de déplacement aussi durables que possible, les acteurs privés contribuent ainsi à réduire la consommation énergétique, les nuisances liées au trafic, la congestion sur les routes ou les coûts qui en découlent et participent de ce fait à l'amélioration de la qualité du cadre de vie en ville.

2 Concept de mobilité en général

2.1 À quoi ça sert ?

Un concept de mobilité vise à définir les mesures incitatives qui permettent à chacun et chacune d'opter pour le mode de déplacement le plus approprié pour ses trajets à destination ou en provenance du site concerné. De la sorte, il est possible:

- de réduire les besoins en espace dédiés au stationnement des véhicules à moteur, permettant de limiter les coûts de construction et de valoriser ces surfaces autrement;

- de réduire les coûts liés au stationnement des véhicules privés ou à la mise à disposition de véhicules d'entreprise;
- de réduire les charges de trafic sur le réseau routier, permettant à celles et ceux qui doivent impérativement recourir à la voiture de circuler dans de meilleures conditions et aux autres usagers de la route de gagner en sécurité routière;
- d'améliorer la qualité de vie des habitantes et habitants (diminution du bruit, de la pollution, etc.) et/ou du personnel concerné (diminution du stress lié aux déplacements, etc.);
- d'améliorer l'accessibilité du site par l'ensemble des modes de transport;
- de favoriser une image positive, dynamique et durable de l'entreprise ou de l'investisseur concerné/l'investisseuse concernée.

2.2 Que doit-il contenir ?

Un concept de mobilité prend la forme d'un rapport comprenant une analyse générale du contexte, la définition des objectifs à atteindre et les mesures pour y parvenir, ainsi qu'une stratégie concrète quant à la manière d'assurer la mise en œuvre des objectifs et des mesures et la manière de les contrôler précisément sur la durée.

2.3 Comment s'y prendre ?

L'élaboration d'un concept de mobilité peut s'avérer complexe. Il est généralement plus simple et plus efficace de s'adresser à un bureau spécialisé qui guidera le requérant/la requérante dans ses réflexions et répondra aux exigences formelles et matérielles des instances d'autorisation. Dans le cas où il est exigé par l'autorité d'octroi du permis de construire, le concept de mobilité fera partie intégrante de la demande de permis de construire et sera mis à l'enquête au même titre que les autres plans et documents requis.

2.4 Quand est-il obligatoire ?

Lors d'une demande de permis de construire, il est de règle que l'autorité d'octroi du permis de construire de Bienne exige un concept de mobilité lorsque le nombre de places de stationnement pour véhicules à moteur ou pour vélos prévues dans le cadre du projet ne correspond pas aux exigences fixées par la réglementation cantonale sur les constructions (art. 49 ss Ordonnance sur les constructions, OC). Toutefois, dans certaines circonstances particulières, une dérogation à l'application de la fourchette ou des besoins de base (art. 54 OC) peut être envisagée. Dans ces cas, l'autorité d'octroi du permis peut libérer le requérant/la requérante de l'obligation de produire un concept de mobilité, contre l'acquittement d'une taxe de remplacement.

2.5 Mise en œuvre et contrôle

Un concept de mobilité comprend toujours une partie liée au «monitoring» qui détaille la manière dont le contrôle de la mise en œuvre des mesures et l'atteinte des objectifs seront

effectués. Cette partie est très importante, puisque le rapport de monitoring permet à l'autorité d'octroi du permis de vérifier si les mesures ont été accomplies et les objectifs atteints.

Durant les premières 5 années suivant la mise en exploitation, le requérant/la requérante a l'obligation de fournir au 31 mai de chaque année un rapport à l'autorité d'octroi du permis, prouvant que les mesures prévues ont bien été mises en œuvre et qu'elles ont permis d'atteindre les résultats escomptés. S'il s'avère que les mesures initialement définies ne permettent pas d'atteindre les objectifs, des mesures complémentaires pourraient être exigées. Lorsque les propriétaires fonciers ou leurs locataires ne se conforment pas aux prescriptions du concept de mobilité durant plus de trois mois, l'autorité communale de police des constructions fixe aux propriétaires fonciers responsables un délai raisonnable pour rétablir l'état conforme au droit; si ce dernier n'est pas rétabli, une taxe de remplacement pourra être perçue.

3 Processus d'élaboration d'un concept de mobilité

Les étapes ci-après indiquent comment un concept de mobilité est élaboré et de quels éléments il doit être constitué pour obtenir l'aval de l'autorité compétente.



Concepts de mobilité pour sites efficaces; source: Manuel MIPA pour les communes, SuisseEnergie

3.1 Étape 1: analyser le site

Dans un premier temps, une analyse du site, des infrastructures de transport disponibles et des volumes de trafic sur les rues connexes est nécessaire, puisqu'il s'agit d'éléments déterminants quant aux choix du mode de transport (raccordement du site aux TP, à une sortie autoroutière, etc.).

Pour cette analyse, il faut tenir compte en particulier des éléments suivants:

- **Analyse du site:** emplacement du site, taille du site (en m² de surface brute de plancher ou de surface d'activités ou du nombre de logements), affectations prévues, afin de calculer les volumes de trafic actuels et projetés;
- **Analyse de l'infrastructure de transport:** analyse du réseau routier et offre de places de stationnement aux alentours, analyse de la qualité de la desserte TP (lignes de bus, trains, nombre d'arrêts, distances entre les arrêts, cadence de passage des véhicules, etc.), analyse de la qualité des réseaux de pistes cyclables et de chemins piétonniers (liaisons directes jusqu'au site, obstacles identifiés, etc.);
- **Description et analyse de l'infrastructure prévue:** décrire et analyser le nombre de places de stationnement prévues (véhicules et vélos), liaisons cyclistes et piétonnes prévues sur le site.

3.2 Étape 2: définir les potentiels et les objectifs à atteindre

Il est nécessaire de fixer des objectifs à atteindre grâce à la mise en œuvre des mesures (quantitatifs et/ou qualitatifs). Ces objectifs doivent se baser, par exemple, sur des estimations des volumes de trafic et des déductions potentielles de réduction de trafic. Ceci permet par exemple d'estimer que le concept de mobilité permet de réduire de X% le nombre de voyages de service effectué en voiture par le personnel d'une entreprise (au profit des TP ou de la mobilité douce).

3.3 Étape 3: développer et fixer des champs d'action et des mesures

Sur la base de l'analyse et des objectifs préalablement fixés, des mesures concrètes sont définies. Il est important que ces mesures soient vraiment conçues en fonction des groupes d'utilisatrices et utilisateurs potentiels et répondent précisément à leurs besoins de déplacements (pendulaire, clientèle, habitantes et habitants, etc.). Ces mesures sont détaillées sous forme d'une fiche de mesure. Voici une liste non exhaustive et illustrative de mesures envisageables:

- Stationnement et gestion de l'espace de stationnement (nombre de places réduites ou prioritaire pour le covoiturage; infrastructure de recharge; tarifs, etc.);
- Gestion du parc automobile;
- Infrastructures pour les vélos (places de stationnement; infrastructure de recharge; douches, etc.);
- Livraison de marchandises;
- Mise en œuvre d'offres en partage (voitures, vélos (électriques) et vélos-cargos, etc.);
- Services de livraison et mesures organisationnelles (formes et temps de travail flexibles);
- Incitations à la mobilité (bons de mobilité, rabais pour les vélos électriques, services de livraison à domicile, dépôt sur place inclus);
- Actions de sensibilisation («bike to work»; actions en faveur du covoiturage);
- Information / communication (information au personnel; site internet sur la mobilité, etc.).

3.4 Étape 4: élaborer un concept de contrôle des mesures et objectifs (monitoring)

Il est recommandé au requérant/à la requérante de nommer à l'interne de l'entreprise/lotissement une personne qui en tant que coordinatrice du projet assume la mise en œuvre du concept de mobilité. Cette personne a pour tâches à la fois de mettre en œuvre les mesures contenues dans le concept de mobilité, mais également de remettre chaque année au 31 mai aux instances d'octroi du permis de construire le rapport de monitoring pour validation en les informant de l'avancement de la mise en œuvre.

3.5 Étape 5: définir une organisation de projet effectuant la mise en œuvre

Le concept de mobilité doit également contenir la manière dont sa mise en œuvre est envisagée par le requérant/la requérante. De ce fait, le rapport doit décrire précisément l'organisation de projet à l'interne de l'entreprise/lotissement (coordonnées et fonction de la personne ressource, priorisation et échéancier de mise en œuvre des mesures, comment sont-elles financées, pérennisées etc.). Finalement, la manière de contrôler les résultats doit aussi être décrite précisément. Il est, de ce fait, demandé qu'une ébauche du rapport de monitoring soit annexée au concept de mobilité.

3.6 Étape 6: établir les coûts et assurer le financement

La mise en œuvre des mesures et leur exploitation dans le temps, mais également l'organisation et le déroulement des opérations de monitoring et contrôle ont un coût, qu'il convient d'évaluer, afin d'éviter des surprises ultérieures. Le mode de financement doit apparaître dans le concept de mobilité de manière transparente, afin de garantir la faisabilité du concept de mobilité.

4 Pour aller plus loin: aides à l'exécution

Canton de Berne:

[Loi cantonale sur les constructions et Ordonnance sur les constructions](#)

[Guide de calcul nombre de places de stationnement nécessaires selon les articles 49 à 56 OC](#)

Ville de Bienne:

[Règlement sur les taxes de remplacement pour places de stationnement](#)

Autres:

[MIPA et Site 2000 watts](#)

[Gestion de la mobilité dans les entreprises](#)