

Les standards MMS pour l'élaboration de plans & concepts de mobilité

**un cadre de référence pour l'élaboration de
concepts et plans de mobilité efficaces**

Webinaire «Cité de l'énergie à midi» , 23 septembre 2025

Avec le soutien de

Ordre du jour

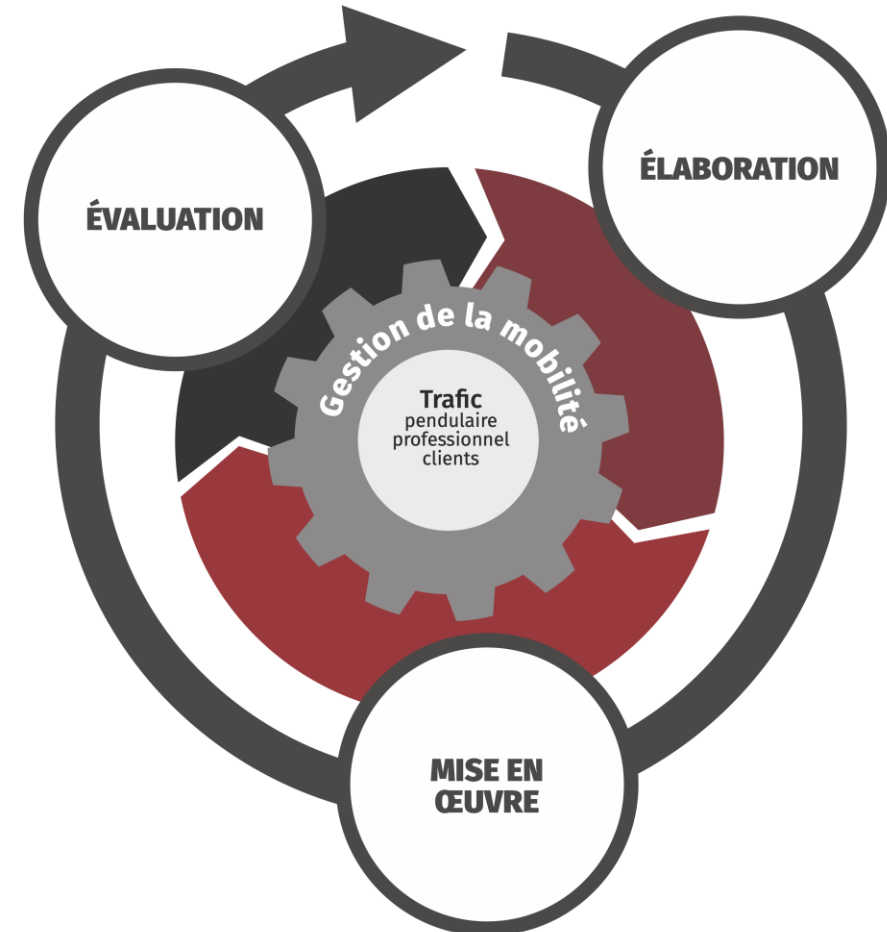
- **Accueil**
- **Présentation de l'association suisse de gestion de la mobilité MMS**
- **Présentation des standards MMS**
- **Exemples d'actions communales sur la thématique de la gestion de la mobilité :**
 - Exemple d'action de communication – Locarno
 - Exemple de plan de mobilité communal – Marly
 - Exemple d'obligation réglementaire – Berne
 - Exemple de pilotage de PMiE – Région Nyon
- **Questions-réponses**

Mobility Management Suisse MMS

- **Association professionnelle** indépendante, fondée en 2020
- MMS rassemble des **conseillers et conseillères expérimenté·e·s** en **gestion de la mobilité** ainsi que toute autre **personne et entité active dans ce domaine**
- **Objectifs et activités :**
 - **Renforcer, rechercher et développer** la gestion de la mobilité comme un champ d'action central pour concevoir une mobilité orientée vers l'avenir
 - Proposer des formats **d'échange et de formation continue** aux membres et à un public plus large
 - > **Nb:** Le prochain workshop de formation interne, le **11 novembre** matin en visioconférence, sera exceptionnellement ouvert aux conseiller.e.s Cité de l'Energie; n'hésitez pas à vous inscrire !
 - **Assurer la qualité** en matière de gestion de la mobilité par l'accréditation des membres et la définition de standards pour l'élaboration de plans/ concepts de mobilité
- Plus d'informations : www.mms-gms.ch

Qu'est-ce que la gestion de la mobilité ?

- Une approche qui vise à **faire baisser la demande en mobilité** et en particulier le trafic individuel motorisé par :
 - la **réduction des déplacements**
 - et/ou le **transfert modal** vers les modes de transports actifs et publics
- **Mesures “douces”** de promotion, incitation, information et communication qui accompagnent les mesures infrastructurelles
- **Influencer la demande en transport** dans une perspective globale, en tenant compte des nouvelles formes de mobilité, des évolutions technologiques et des exigences sociales



Qu'est-ce qu'un plan / concept de mobilité et quels sont ses avantages ?

Un plan / concept de mobilité est un document qui contient

1. Un **cadre** pour l'élaboration du projet
2. Une analyse de la situation actuelle (**diagnostic**)
3. Des **objectifs** à atteindre en termes de mobilité
4. Des **mesures** ciblées pour y parvenir
5. Un concept de **monitorage** des mesures mises en place
6. Un **organigramme** d'implémentation

Il peut se référer à un site ou bâtiment, à une entreprise, administration ou organisation ou encore à un évènement ou une installation à forte fréquentation (p.ex. sportive ou de loisirs)

Un concept / plan de mobilité offre de nombreux avantages :

- faire baisser le trafic motorisé
- améliorer le bien-être et la santé des personnes concernées
- atteindre les objectifs climatiques
- réduire la pression sur le stationnement
- Induire des effets positifs sur l'acceptabilité d'un projet ou d'un évènement par les riverains
- garantir le bon fonctionnement en matière de mobilité

Pourquoi des standards pour l'élaboration de concepts / plans de mobilité ?

- Répondre aux **exigences légales** de plus en plus nombreuses qui demandent un plan / concept de mobilité, p.ex. pour :
 - Des entreprises
 - Des projets de construction
 - Des événements
- Détails cf. www.mms-gms.ch ➔ 
- Proposer une **approche cohérente** pour l'élaboration de ces concepts, vu que les lois / règlements ne l'explicitent généralement pas
 - Faciliter le **processus d'élaboration** grâce à des étapes claires et des livrables bien définis
 - Encourager une **mobilité durable**, en développant un panel de mesures favorisant le report modal et ainsi une contribution à atteindre des objectifs climatiques et enjeux de réduction du trafic motorisé

Qu'est-ce que les standards MMS ?

- Une **cadre méthodologique structuré** pour élaborer tous les types de concepts/plans de mobilité (idée du «plus petit dénominateur commun» entre les différentes planifications)
- Un outil **pragmatique et adaptable** aux différents contextes
- Une **référence** pour les collectivités publiques, les entreprises ou les organisateurs d'événements, élaborée collectivement par les membres MMS en 2024 et révisé régulièrement
- Une base pour une « labellisation » de la **qualité** d'un plan / concept de mobilité
- **Objectif** : faciliter l'élaboration et l'évaluation des contenus de plans / concepts de mobilité (≠ juger la qualité intrinsèque desdits plans)

À qui s'adressent les standards MMS ?

- Aux **collectivités (communes, cantons) :**
 - définir les exigences en matière de contenu de concepts et plans de mobilité
 - *dans le but de faciliter la validation des documents produits par les privés*
- Aux **entreprises, administrations publiques, promoteurs immobiliers, développeurs de sites, architectes :**
 - guide pour élaborer un plan / concept de mobilité (ou un cahier de charges pour le faire)
 - *dans le but d'anticiper les besoins de mobilité des usagers et usagères*
- Aux **organisateurs de grands événements, gestionnaires d'installations à forte fréquentation (p.ex. sportives ou de loisirs) :**
 - guide pour élaborer un plan / concept de mobilité (ou un cahier de charges pour le faire)
 - *dans le but d'assurer une mobilité fluide et limiter les impacts sur le trafic et ainsi augmenter leur acceptabilité*

Standards MMS pour l'élaboration de concepts et plans de mobilité



ÉTAPE 1

CADRE



ÉTAPE 2

ANALYSE



ÉTAPE 3

OBJECTIFS



ÉTAPE 4

MESURES



ÉTAPE 5

MONITORAGE



ÉTAPE 6

GESTION



ÉTAPE 1

Définir l'organisation du projet

Tâches Impératives

Nommer **un-e responsable de projet** en charge du suivi du projet sur les aspects techniques et organisationnels (coordination de l'organe de décision)

Définir un organe de décision.

Identification d'un-e décideur-e ou constitution d'un comité de pilotage

Tâches optionnelles

Créer un groupe de travail / de suivi en soutien au/à la responsable de projet, regroupant les différents acteurs (propriétaires privés, développeurs, autorités,...) / services clés de l'entreprise

Livrables

Organigramme de gestion de projet

ÉTAPE 2 ANALYSE

ÉTAPE 3 OBJECTIFS

ÉTAPE 4 MESURES

ÉTAPE 5 MONITORAGE

ÉTAPE 6 GESTION



ÉTAPE 2

Analyser les facteurs d'influence

Tâches Impératives

Évaluer le contexte et les **conditions d'accessibilité multimodale** du site. Situation géographique et intégration dans les réseaux de transport, qualité de desserte TP, offres de mobilité existantes (y compris offres en stationnement)

Analyser des **temps de parcours** tous modes selon les motifs et origines/destinations pertinents. Déplacements domicile-travail (qui sont structurants) mais potentiellement aussi déplacements professionnels, visiteurs/clients, logistiques, de loisir, etc.

Analyser les **pratiques et/ou les profils de mobilité actuels ou visés**. Parts modales des usagers et usagères du site (si site en activité) ou des quartiers voisins selon motifs & raisons associées (collecte des données via enquête ou exploitation des données statistiques) et, le cas échéant, pour un nouveau site décrire les usagers et usagères visé·e·s

Tâches optionnelles

Evaluer les besoins en stationnement (selon les règlements en vigueur) et le cas échéant la **génération de trafic** selon les normes VSS

Livrables

Recueil de **cartographies d'analyse** (par exemple plan d'accessibilité, cartes isochrones, ...) et **graphiques** (chiffres clés, parts modales,...)

ÉTAPE 1
CADRE

ÉTAPE 3
OBJECTIFS

ÉTAPE 4
MESURES

ÉTAPE 5
MONITORAGE

ÉTAPE 6
GESTION



ÉTAPE 3

Cibler les potentiels et les objectifs visés

Tâches Impératives

Identifier les potentiels théoriques des modes alternatifs à la voiture sur la base de la comparaison des conditions d'accessibilité, des temps de parcours tous modes et des contraintes objectives (horaires, saisonnalité,...)

Définir des **champs d'action prioritaires**. Réduction de la demande en déplacement, report modal, optimisation de l'utilisation de la voiture, amélioration de l'efficience

Définir les **objectifs cibles**. Sur la base des marges de manœuvre identifiées (comparaison entre comportements actuels de mobilité et les potentiels calculés théoriquement) et des champs d'action prioritaires définis

Livrables

Liste d'**objectifs mesurables** (p.ex. potentiel de report modal, réduction des émissions de CO2)

ÉTAPE 1 CADRE

ÉTAPE 2 ANALYSE

ÉTAPE 4 MESURES

ÉTAPE 5 MONITORAGE

ÉTAPE 6 GESTION



ÉTAPE 4

Développer et adopter un éventail de mesures

Tâches Impératives

Elaborer un **éventail de mesures** Mix / « écosystème » de mesures (mesures complémentaires / interdépendantes et se renforçant mutuellement, push et pull) Proposer a minima une mesure par thématique-clé (gestion du stationnement, incitation à l'utilisation des modes alternatifs, communication, gestion de projet)

Sélectionner des mesures à mettre en œuvre. Le potentiel d'efficacité des mesures doit correspondre aux objectifs fixés. Estimer le coût des mesures dans le but de définir un budget prévisionnel. Mettre en adéquation l'ambition avec les moyens

Hiérarchiser les mesures et **planifier** leur mise en œuvre. Classer les mesures par ordre de priorité et définir un calendrier de mise en œuvre. Présenter les sources de financement prévues

Tâches optionnelles

Organiser un **processus participatif**. Animation d'ateliers créatifs avec panel représentatif d'usagers et usagères (déjà présent·e·s sur le site ou amené·e·s à y emménager)

Livrables

Plan de mesures intégrant des modalités de mise en œuvre (horizon de mise en œuvre, acteurs, coûts estimatifs,...)

ÉTAPE 1 CADRE

ÉTAPE 2 ANALYSE

ÉTAPE 3 OBJECTIFS

ÉTAPE 5 MONITORAGE

ÉTAPE 6 GESTION



ÉTAPE 5

Élaborer le concept de monitoring et de contrôle d'efficacité

ÉTAPE 1 CADRE

ÉTAPE 2 ANALYSE

ÉTAPE 3 OBJECTIFS

ÉTAPE 4 MESURES

Tâches Impératives

Définir les valeurs-clés / **indicateurs** et les **méthodes** pour leur collecte

Définir la **fréquence** du monitoring. Idéalement tous les ans et a minima tous les 3 ans

Tâches optionnelles

Décrire le **mécanisme correctionnel** en cas de non atteinte des objectifs. Engagement sur les actions correctives à entreprendre.

Livrables

Concept de monitoring (qui décrit les modalités et le contenu des bilans récurrents)

ÉTAPE 6 GESTION



ÉTAPE 6

Organiser le projet pour l'implémentation et l'exploitation

ÉTAPE 1 CADRE
ÉTAPE 2 ANALYSE
ÉTAPE 3 OBJECTIFS
ÉTAPE 4 MESURES
ÉTAPE 5 MONITORAGE

Tâches Impératives

Définir un·e **responsable de la mobilité**

Confirmer l'**organe de décision**. Identification des décideur·e·s en phase « d'exploitation »

Tâches optionnelles

Ajuster le **groupe de suivi** regroupant les différents acteurs pertinents pour la mise en œuvre et le suivi des mesures.

Livrables

Organigramme d'implémentation du projet, le cas échéant cahier des charges pour un·e responsable de mobilité.

Exemple d'action de communication – Locarno (1/4)

Public concerné

- **~1'250 collaborateurs** d'une quinzaine d'entreprises de plus de 20 collaborateurs qui ont participé au plan de mobilité interentreprises promu par la Ville

Objectifs

- Réduire les trajets domicile-travail en voiture individuelle, surtout sur les courtes distances
- Favoriser la mobilité en vélo
- Collecter des données pour l'élaboration d'un plan directeur vélo communal
- Impliquer les cyclistes pendulaires à travers un sondage
- Mesure visant à réduire la consommation d'énergie et à atteindre la neutralité carbone (Cité de l'énergie)

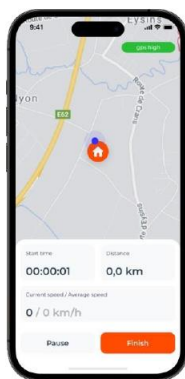
Le plan mis en place en 2022-23

- Mise en œuvre de **campagnes Bikecoin** sur deux ans avec des incitations financières pour les cyclistes pendulaires
- Réalisation d'un sondage auprès des utilisateurs de l'application Mobalt, puis analyse du sondage et des itinéraires tracés

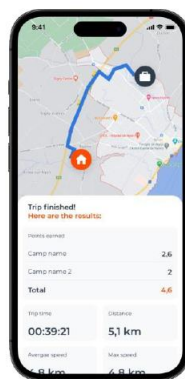
Exemple d'action de communication – Locarno (2/4)

Campagne d'incitation de la mobilité cyclable Bikecoin

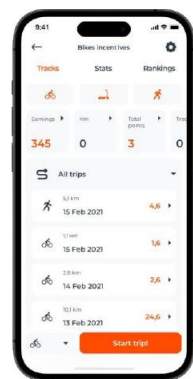
- À la suite d'un projet pilote mené avec sa propre administration communale la Ville étend le modèle d'incitation Bikecoin aux entreprises de son territoire en 2022 et 2023
- Organisation de **deux campagnes annuelles** (avril-octobre) dans le but de promouvoir l'utilisation du vélo pour se rendre au travail, grâce à une incitation financière donnée par la Ville directement aux employés des entreprises (jusqu'à 40 CHF par mois selon le nombre de trajets et les km effectués à vélo pour aller travailler).
- À l'aide de l'application Mobalt, les employés des entreprises participantes ont suivi leurs trajets domicile-travail (ou des parties de ces trajets, par exemple domicile-gare ou gare-entreprise) à vélo, en **collectant des points** (bikecoins) en fonction du nombre de trajets et de kilomètres parcourus.



Début du suivi et participation au défi



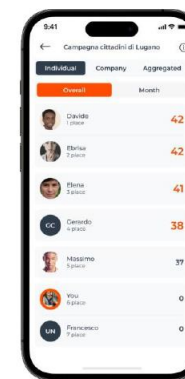
Fin du parcours et attribution des points



Aperçu de ses propres performances (trajets, points, distance, ...)



Informations sur le défi

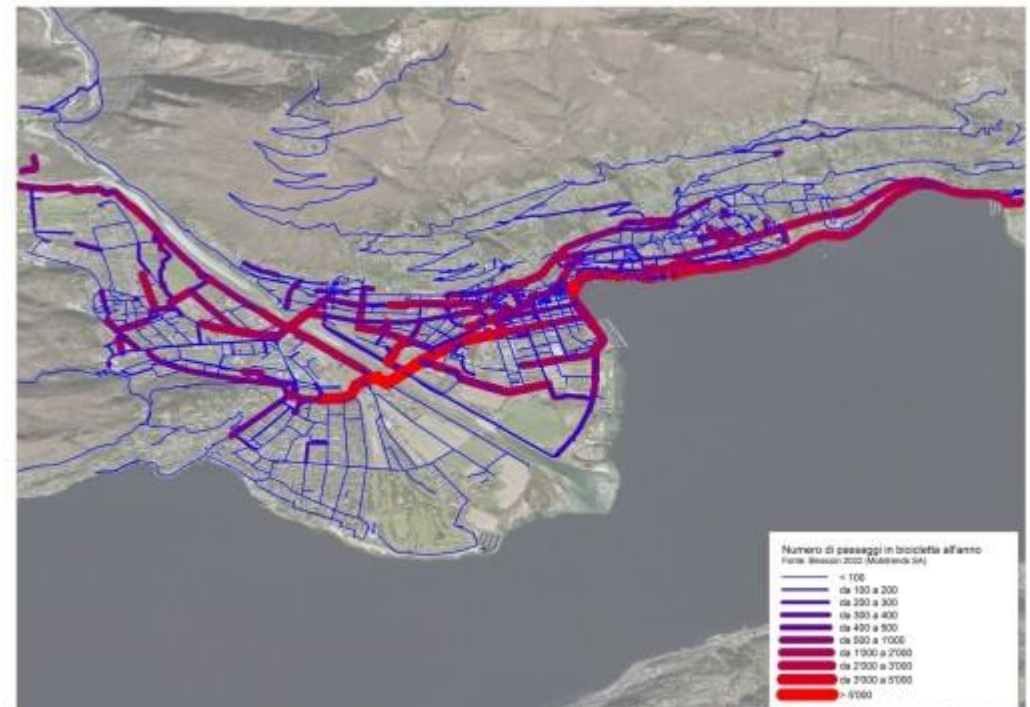


Visualisation des classements

Exemple d'action de communication – Locarno (3/4)

Résultats

- Le projet a impliqué un total de **207 utilisateurs** de 13 entreprises, sur un total d'environ 1 250 travailleurs impliqués (16 % d'adhésion).
- Les deux campagnes ont été similaires, avec une **forte participation en mai et juin**. Une légère baisse fut observée pendant les vacances d'été, en juillet et août, suivie d'une reprise à l'automne.
- Au total, près de **36'000 trajets à vélos** ont été approuvés, pour un total de **plus de 193'300 km parcourus** (et >1.8 mio de bikecoins collectés). De 2022 à 2023, on observe une augmentation globale du nombre d'utilisateurs, d'itinéraires parcourus et de bikecoins collectés.
- La Ville, en collaboration avec les communes voisines (Ascona, Minusio et Muralto), a pu utiliser les traces des déplacements des usagers pour **consolider le diagnostic de son plan directeur pour la mobilité cyclable**.



Exemple d'action de communication – Locarno (4/4)

Effets

- Le **bilan** de la campagne Bikecoin 2022 et 2023 auprès des entreprises de la Ville de Locarno est **globalement positif**. Au niveau des entreprises, la participation a été bonne. La plupart des entreprises de taille moyenne à grande ont pu être impliquées. Parmi ces dernières, certaines ont décidé d'intégrer le système Bikecoin à leur propre plan de mobilité, prenant le relais de la Ville pendant les mois où il n'y a pas d'incitations publiques.
- 22 % utilisaient auparavant exclusivement la voiture, tandis que 34 % alternaient l'utilisation de la voiture avec d'autres moyens tels que le vélo ou les transports publics. **Plus de 50 % des participants ont réduit leur utilisation de la voiture.**
- La participation aux campagnes Bikecoin a **augmenté la fréquence d'utilisation du vélo**, puisque seul un tiers des participants a continué à l'utiliser comme avant, tandis que plus de 60 % l'ont utilisé beaucoup plus souvent, même en combinaison avec d'autres moyens tels que les transports publics.

Informations complémentaires: [Mobilservice](#)



Exemple de plan de mobilité communal – Marly (1/4)

Public concerné

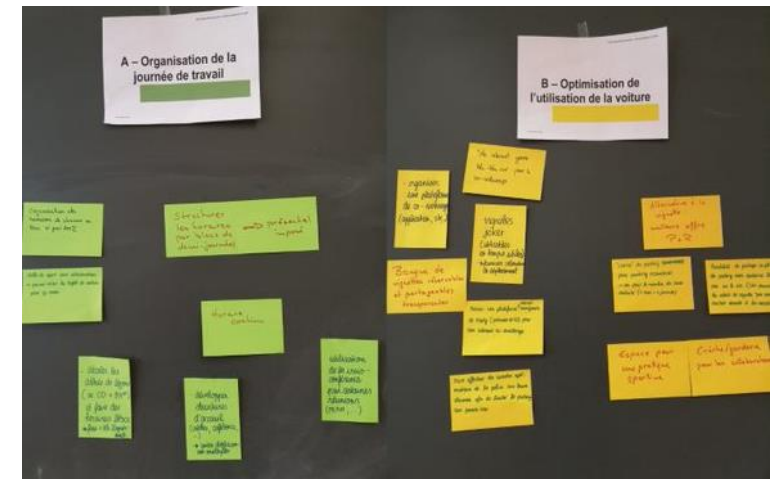
- ~100 collaborateurs de l'administration communale (Administration Communale & MIC)
- ~180 collaborateurs des sites scolaires (Cité & Grand-Pré), employés par le Canton
- 4 sites au total → **près de 300 personnes**

Objectifs

- Réduire les trajets domicile-travail en voiture individuelle
- Favoriser la mobilité douce (vélo, marche) & en transports publics
- Optimiser la gestion des places de stationnement
- Harmoniser le plan de mobilité communal et des écoles

Le plan mis en place en 2023

- Combine régulation stricte du stationnement (rare et payant) et incitations financières concrètes pour favoriser les alternatives (TP, vélo, marche)
- S'inscrit dans une **logique d'exemplarité énergétique** (Cité de l'énergie) et de neutralité carbone partielle (compensation CO₂)



Exemple de plan de mobilité communal – Marly (2/4)

Gouvernance

- Dicastère Urbanisme & patrimoine
 - Responsable du **pilotage global** du Plan de mobilité
 - **Préavis pour l'attribution** annuelle des autorisations de stationnement
- Dicastère Administration générale
 - **Interface directe** avec les collaborateurs (administration et écoles)
 - Gestion des demandes (RH, suivi des taux d'activité, informations aux employés)
- Police communale
 - **Contrôle** du respect des règles de stationnement
 - Vérification des autorisations et signalement des abus
- Conseil communal
 - **Valide** les autorisations de stationnement annuelles
 - Fixe et adapte les tarifs des autorisations (annuelles, mensuelles, journalières)

Outil numérique : Fairmove

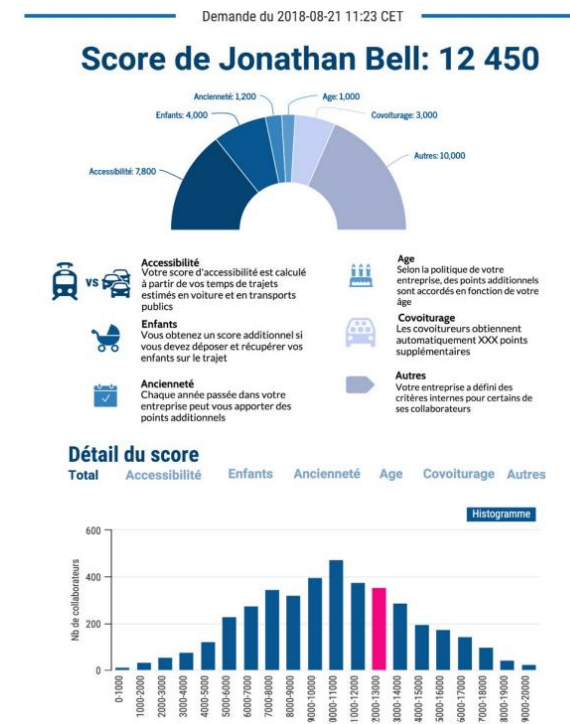
- Gestion des demandes de stationnement & attribution selon critères et priorités / Gestion des incitations



Exemple de plan de mobilité communal – Marly (3/4)

Mesures de gestion du stationnement

- Autorisation obligatoire pour utiliser les parkings communaux (administration & centres scolaires)
- **Types d'autorisations :**
 - Annuelles (attribuées chaque année selon les critères)
 - Mensuelles (stagiaires, remplaçants, incitation vélo en hiver, mobilité réduite)
 - Journalières (max. 30 par an et par personne)
- **Critères d'attribution** (ordre de priorité) :
 - Personnes handicapées ou dépendantes de leur véhicule
 - Collaborateurs sans transports publics satisfaisants (horaires, trajets)
 - Collaborateurs dont le trajet > 15 minutes à pied
 - Autres cas résiduels
- **Tarifs** (selon taux d'activité) :
 - Administration communale : CHF 30/mois ($\geq 50\%$), CHF 15/mois ($< 50\%$)
 - Centres scolaires : CHF 40/mois ($\geq 50\%$), CHF 20/mois ($< 50\%$)
 - Journalières : CHF 4/jour



Exemple de calcul du score et ranking des
droit d'accès au stationnement

Exemple de plan de mobilité communal – Marly (4/4)

Mesures d'incitation à la mobilité durable (pour les collaborateurs qui renoncent à une autorisation de stationnement)

- Choix de l'un des **3 « forfaits »** suivants :
 - Pour les usagers des TP : un remboursement de 50% du prix de l'abonnement Frimobil (avec plafond à max CHF 500/an)
 - Pour les cyclistes : une contribution annuelle de CHF 150 pour l'entretien d'un vélo privé
 - Pour les personnes se déplaçant à pied : une prime annuelle forfaitaire de CHF 50
- Possibilité de solliciter les **avantages complémentaires** accessoires suivants :
 - Publibike : abonnement annuel offert, valable sur le réseau suisse (tant que l'offre existe via l'Agglomération de Fribourg)
 - Carte TPF : crédit de CHF 20

Mesures de rationalisation des déplacements professionnels

- Pour les courtes distances : mise à disposition de vélos électriques de service
- Distances > 5 km : obligation d'utiliser les transports publics, sauf si temps de trajet >1,5x celui en voiture
- Car sharing (Mobility) : voitures disponibles pour les déplacements nécessitant un véhicule
- Usage du véhicule privé : seulement en dernier recours, avec autorisation écrite du supérieur (indemnité CHF 0.50/km)
- Compensation CO₂ : la commune compense les émissions de ses propres véhicules via un fonds « Mobilité »

Exemple d'obligation réglementaire – Berne (1/3)

Public concerné

- Promoteurs immobiliers, développeurs de sites, architectes

Objectifs

- Réduire les trajets en voiture individuelle
- Favoriser la mobilité douce (vélo, marche) & les transports publics
- Réduire la pression sur les places de stationnement

Le plan mis en place en 2025

- Application de la loi cantonale (Ordonnance sur les constructions (OC), art. 54a)
- Elaboration (en cours) d'une guide pour l'élaboration de concept de mobilité pour les zones résidentielles pauvre en stationnement

Exemple d'obligation réglementaire – Berne (2/3)

Application du plan/concept de mobilité

- Si le nombre de places de stationnement pour véhicules à moteur prescrit par la législation cantonale sur les constructions n'est pas atteint dans les nouveaux aménagements, un **concept de mobilité est nécessaire**.
- Le concept de mobilité est **contraignant** et doit être respecté par le propriétaire foncier ou le maître d'ouvrage avant et après la mise en service du complexe. Le propriétaire foncier ou le maître d'ouvrage est libre de mettre en œuvre lui-même les mesures du concept de mobilité ou d'en confier la mise en œuvre à des spécialistes externes.

Art. 54a * 6 Zones résidentielles totalement ou partiellement interdites à la circulation

6.1 Concept de mobilité

¹ Il peut être dérogé à la limite inférieure de la fourchette prévue à l'article 51 pour les ensembles d'habitation comptant au moins dix logements destinés à des personnes ne possédant que très peu ou pas de véhicules à moteur.

² Un besoin réduit en places de stationnement doit être établi par le maître d'ouvrage dans un programme qui présente les offres de transports publics existantes et projetées ainsi qu'une assurance à long terme de l'utilisation minimale des places de stationnement et les modalités de contrôle de cette utilisation (concept de mobilité).

³ Le nombre minimal de places de stationnement est défini d'après le concept de mobilité et la qualité de la desserte par les transports publics. Dans tous les cas, un nombre raisonnable de places de stationnement doit être mis à la disposition des visiteurs, des personnes handicapées, des services d'urgence, du transport de marchandises et autres.

Exemple d'obligation réglementaire – Berne (3/3)

Un guide pour aider à l'élaboration du concept de mobilité

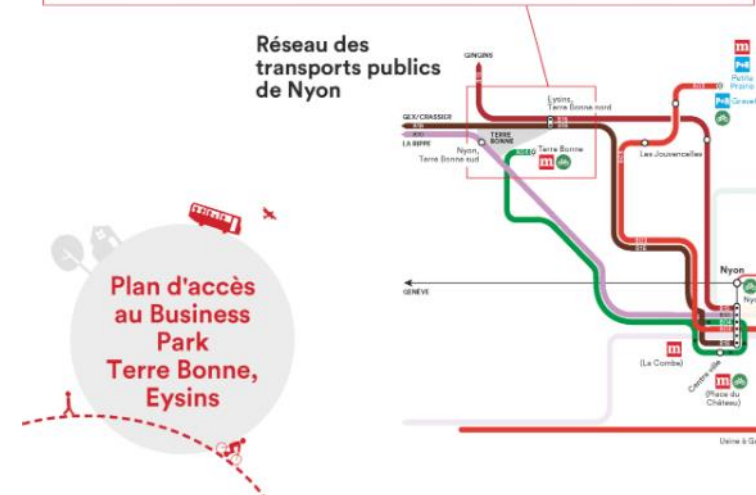
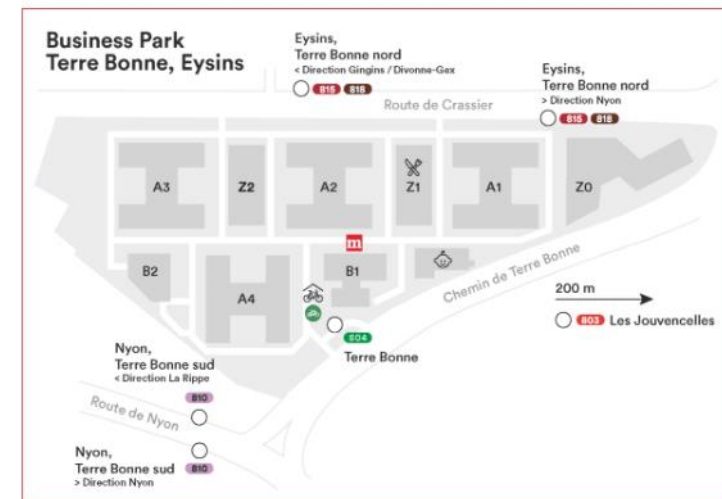
- Analyse de l'emplacement, du trafic et de la desserte
- Estimation du nombre de trajets générés par jour et de l'impact sur le trafic individuel motorisé dans le réseau routier supérieur environnant
- Détermination des besoins en matière de mobilité
- **Répartition modale cible** TIM et vélo
- Exemples de mesures-types visant à promouvoir des formes de mobilité efficaces en termes d'espace, telles que l'utilisation et les offres de mobilité partagée (mise à disposition d'infrastructures, stationnement), incitations à promouvoir l'utilisation des transports publics ainsi que la marche et le vélo
- **Directives pour le contrôle de l'efficacité**, qui garantissent le respect des dispositions ou prescrivent des mesures supplémentaires si les objectifs visés ne sont pas atteints.



Exemple de pilotage de PMiE – Région Nyon (1/4)

Contexte

- Parc d'affaires « Terre Bonne Park » à Eysins (commune jouxtant celle de Nyon)
- 25 entreprises installées (~1'800 employés)
- Fonctions : bureaux, restaurant, crèche, centre de santé
- Accessibilité :
 - 3 arrêts de bus, 4 lignes vers Nyon & environs (qualité C selon ARE)
 - Connexion au réseau piéton et cyclable régional
 - Raccordement direct au réseau routier principal (saturé aux heures de pointe)



Exemple de pilotage de PMiE – Région Nyon (2/4)

Gouvernance

- Pilotage stratégique :
 - La Région de Nyon est responsable du développement et de la mise en œuvre du plan
 - Elle assure la **coordination globale et le suivi des engagements** pris dans le parc
- Rôle des entreprises implantées :
 - Chaque entreprise désigne une **personne de contact** “responsable mobilité”
 - Les entreprises gèrent elles-mêmes :
 - l’attribution des places de stationnement à leurs collaborateurs
 - la fixation des tarifs internes pour les places de parc
- Engagement collectif :
 - La majorité des entreprises ont signé la **Charte d’engagement pour une mobilité durable**
 - Elles s’engagent par là à réduire le trafic pendulaire motorisé et à promouvoir des alternatives (TP, vélo, marche, covoiturage, car/bike-sharing)
- Partenariat public-privé :
 - **Cofinancement** de l’amélioration de l’offre de transports publics (arrêts de bus) par Nemaco SA (propriétaire du parc) et les entreprises locales

ENE NEMACO

TERRE-BONNE PARK

MOBILITY

Terre Bonne Park is part of a pilot project led by “Région Nyon”. Being part of this pilot project fosters the mobility of the Park.

Today, 3 different bus lines arrive in the Park, a public bikes station is at the disposal of users and “mobility cars” are available.

These services help the companies to implement their mobility plan.



Exemple de pilotage de PMiE – Région Nyon (3/4)

Cadre légal

- Plan partiel d'affectation (PPA) “Terre Bonne – Le Nipy” (commune d'Eysins) :
 - **Obligation réglementaire** : toute entreprise ou regroupement d'entreprises de plus de 100 employés doit mettre en œuvre un plan de mobilité
 - Le plan doit inclure des mesures concrètes favorisant les alternatives à la voiture individuelle
- Cohérence avec les politiques cantonales et régionales :
 - Le PMiE de Terre Bonne Park a été **soutenu par le Canton de Vaud**
 - Le modèle a été reconnu comme référence et diffusé à d'autres sites de la région nyonnaise
- Base contractuelle :
 - La charte signée par les entreprises formalise les engagements volontaires
 - Elle complète l'obligation légale issue du PPA en favorisant une adhésion collective au-delà de la contrainte réglementaire

La démarche

⌚ Avant

Démarches isolées.



🗂️ Action de la Région

Conseil et appui financier dans le cadre des études de mise en place de plans de mobilité, accompagnement dans la mise en œuvre.



✅ Résultat

Démarches interentreprises coordonnées à l'échelle du district.

Exemple de pilotage de PMiE – Région Nyon (4/4)

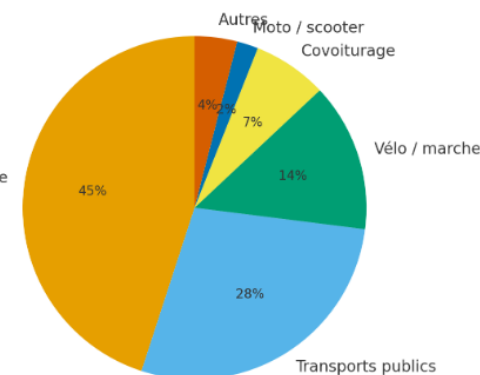
Mesures-cadre mises en place

- Infrastructures :
 - Parkings voitures souterrains avec **places obligatoirement payantes** pour les utilisateurs (mais gestion et attribution déléguées aux entreprises)
 - **Parking pour vélos centralisé** et sécurisé de 30 places (+ offre complémentaire près des bâtiments)
- Partage & alternatives
 - 1 voiture **Mobility** (car sharing)
 - 1 station **PubliBike** (tarifs préférentiels pour employés)
- Sensibilisation & info : **Guichet Mobile**
 - Plateforme on-line et application pour smartphone
 - Conseils personnalisés, comparaison de trajets intermodaux, calcul des coûts/CO₂
 - Campagnes régulières de promotion de la mobilité durable



Voiture individuelle

Parts modales des employés de Terre Bonne Park (2023)



Effets structurants

- Réduction de la dépendance à la voiture / **amélioration de la répartition modale**
- Modèle repris sur 5 autres sites dans la région nyonnaise et recommandé au niveau cantonal

Questions - réponses

... et pour aller plus loin :

- Les **manuels** « MIPA – Mobilité dans la planification des sites » permettent d’approfondir la thématique pour les sites, en particulier le manuel «Concept de mobilité pour des sites»
- Pour les plans de mobilité d’entreprises: Centre de compétences Mobilité durable dans les entreprises de SuisseEnergie et **guides** :
 - Agglomération de Fribourg : Guide des plans de mobilité pour les entreprises et les institutions
 - Métropole Lémanique : Plans de mobilité - Guide à l’attention des entreprises et institutions
 - Canton de Vaud : Outils pour plans de mobilité – Pense bête
 - Canton du Valais et Chambre Valaisanne de Commerce et d’Industrie : Guide Plan de mobilité d’entreprise
- Les offres de programmes cantonaux et régionaux de gestion de la mobilité, dont notamment les **programmes de soutien** du canton de Vaud «Un plan de mobilité pour votre entreprise? C’est le bon moment!» et du canton du Jura «Plan B - Déplacez-vous dans le bon sens »
- Les **labélisations** de plans/concepts de mobilité: p.ex. Ecomobile (Genève), Label E’mob (Fribourg), Best Place 2 Move (international)...

Contact

- Contactez des conseillers ou conseillères MMS pour un accompagnement
- Contactez MMS pour un échange, une formation ou un atelier :

Association Mobility Management Suisse MMS

www.mms-gms.ch

info@mms-gms.ch

031 311 93 63



Devenez **membres associés** en qualité de personnes ou entités intéressées et/ou actives dans le domaine de la gestion de la mobilité. Tous les membres associés ont accès à l'information, sont invité-e-s à participer aux évènements d'échange et de formation continue organisés par MMS et ont le droit de proposer des motions et une voix consultative au sein de l'association.