



GESTION DE LA MOBILITÉ DES CHANTIERS EN ZONES INDUSTRIELLES/D'ACTIVITÉS

GUIDE À L'ATTENTION DES DÉCIDEURS ET GESTIONNAIRES
DE CHANTIER OU PROJET DE CONSTRUCTION

2016

EDITO DE LA TASK FORCE

La zone industrielle de Plan-les-Ouates (ci-après ZIPLO) connaît une croissance importante depuis plusieurs années, avec l'implantation de nouvelles entreprises et l'arrivée de nombreux collaborateurs.

Ce développement, bénéfique pour l'économie de notre région, engendre néanmoins certaines nuisances sur les activités des entreprises de la ZIPLO, notamment lors de la construction des nouveaux bâtiments. En effet, les phases de terrassement, de gros œuvre et de second œuvre des chantiers génèrent un trafic et une demande en stationnement supplémentaires dans un périmètre déjà fortement sollicité.

Conscients de ces problématiques, la Commune de Plan-les-Ouates, l'Association des entreprises de la ZIPLO (AZIPLLO), la Direction générale des Transports de l'Etat de Genève (DGT) et la Fondation pour les Terrains Industriels (FTI) ont mis en place, dans le courant de l'année 2015, une « Task Force » ayant pour objectif de limiter et maîtriser au maximum l'impact de ces chantiers.

Les échanges et réflexions menés depuis maintenant une année ont débouché sur la volonté de partager les bonnes pratiques en matière de gestion de chantier auprès de l'ensemble des acteurs de la zone industrielle, et en particulier des maîtres d'œuvre et maîtres d'ouvrage.

C'est dans un esprit de partage des connaissances qu'a été élaboré le présent guide, en collaboration avec des maîtres d'œuvre et des maîtres d'ouvrage actifs dans la zone industrielle.

Les partenaires de la Task Force vous en souhaitent bonne lecture et restent à votre entière disposition pour la gestion de votre chantier dans la ZIPLO.

CONTEXTE ET OBJECTIFS

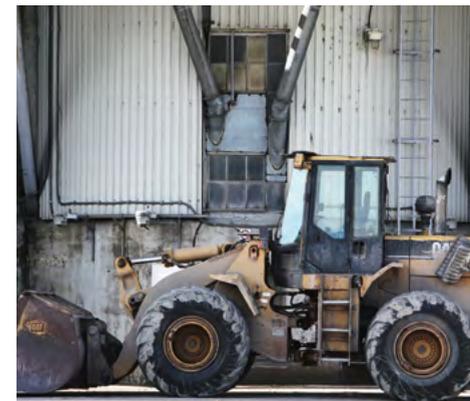


CONTEXTE

Le canton de Genève est en mutation avec des zones industrielles et d'activité qui se développent, se transforment, s'agrandissent. Les chantiers afférents à ces mutations sont nombreux et de plus en plus importants. La ZIPLO en est un exemple emblématique.

Le dynamisme économique du Canton et plus largement de l'arc lémanique s'accompagne d'un accroissement des déplacements pendulaires et professionnels intense qui génèrent de nombreux problèmes : saturation des réseaux aux heures de pointe, trafic marchandises et de services ralenti, stationnement de plus en plus contraint, en particulier dans les centres urbains.

Dans ce contexte, les déplacements liés aux chantiers (en particulier en zone industrielle ou d'activité) et la mobilité inhérente à ces projets deviennent non seulement plus complexes mais surtout doivent être anticipés et gérés afin de ne pas bloquer l'avancement du projet dans son ensemble.



OBJECTIFS ET CIBLES

Ce document présente une synthèse des recommandations concernant la gestion de la mobilité dans le cadre de chantiers ou projets de construction.

Cette synthèse a pour vocation de servir de référence pour tout chantier ou projet de construction d'importance. L'objectif est de proposer un référentiel de bonnes pratiques afin de :

- anticiper au mieux les impacts de ces chantiers sur la mobilité d'une zone
- proposer des pistes de solutions alternatives
- et ainsi gérer au mieux la situation et les relations avec les parties prenantes

Ce document a pour but d'être largement diffusé auprès des maîtres d'œuvre et entreprises générales œuvrant sur les chantiers et projets de construction de la ZIPLO mais aussi de toute zone industrielle ou d'activité du Canton de Genève.

BONNES PRATIQUES



N°1 : DÉFINIR UNE STRUCTURE COORDINATRICE TRANSVERSALE

La 1^{ère} recommandation pour une bonne gestion de chantier est de bien la préparer. Ceci passe par la mise en place d'un comité de coordination ou structure coordinatrice et un planning clair, précis des différentes phases du/des chantier(s) et suivi dans le temps.

Une structure ou comité composé des différentes parties prenantes (autorités cantonales et communales dont les communes riveraines, association des entreprises de la zone) supervise et/ou coordonne le déroulement du chantier ou des chantiers, si plusieurs projets en parallèle sont prévus sur une même zone. Ceci permet une vision transversale et complète des projets. L'échange d'informations et la prise de décision en sont facilités ; les éventuels blocages sont levés plus rapidement.

Ceci n'occulte pas les processus de consultations des autorités cantonales et communales, dans le cadre des dispositifs réglementaires, très en amont des projets (parfois, jusqu'à 16 semaines en amont).

N°2 : ÉTABLIR ET METTRE À JOUR LE CALENDRIER DU/DES PROJET(S)

Le calendrier de réalisation du/des projets, régulièrement mis à jour, indiquant clairement les différentes étapes du chantier/des chantiers(s), permet de mettre en évidence les moments critiques et de cibler les mesures à réaliser et leur durée, en fonction du type de problème identifié (poids-lourds, stationnement...).

Ceci est d'autant plus important si plusieurs projets/chantiers d'une même zone se déroulent en parallèle.

BONNES PRATIQUES



N°3 : DÉFINIR LES SCHÉMAS DE CIRCULATION DES POIDS-LOURDS ADÉQUATS

Les phases de terrassement impliquent un grand nombre de rotations de poids-lourds. Un schéma de circulation clair doit être défini, en accord avec la Direction Générale des Transports, afin d'éviter que la circulation des camions gêne, voire complique, le trafic « normal » des entreprises de la zone (collaborateurs, fournisseurs, camions livraison, etc.).

Il est donc préconisé de :

- 1. Identifier les points critiques :** Les schémas de circulation de chaque chantier aident à identifier les axes ou points où la circulation des poids-lourds interfère avec la circulation d'autres usagers, notamment en heures de pointe.
- 2. Identifier les trajets alternatifs :** un nouveau schéma peut être proposé, notamment si les phases de terrassement de plusieurs chantiers se superposent. La structure coordinatrice, en complément des autorités communales (police municipale, par exemple), doit s'assurer qu'il soit bien compris et accepté/ appliqué par tous.

BONNES PRATIQUES

N°4 : ANTICIPER ET GÉRER LE STATIONNEMENT ET LA CIRCULATION DES OUVRIERS

Une fois la phase de terrassement d'un chantier terminée, les phases successives de gros-œuvre et second-œuvre sont caractérisées par la problématique de la circulation et du stationnement des ouvriers. En effet, lors de ces phases, un nombre important d'ouvriers afflue sur zone, contribue à l'encombrement des accès (ajout d'un trafic supplémentaire non négligeable) et peut saturer l'offre de stationnement aux dépens des collaborateurs ou visiteurs des entreprises existantes. Les recommandations afin d'éviter ces effets sont de :

1. Intégrer les aspects de mobilité en amont.

Il est conseillé que le maître d'œuvre intègre directement dans les cahiers de charges des mandataires du chantier/ projet ces aspects mobilité.

2. Evaluer le plus précisément possible le nombre d'ouvriers venant travailler sur site

lors des différentes phases de chantier, avec les divers mandataires.

3. Identifier les solutions alternatives possibles

afin de limiter au maximum le nombre de véhicules venant sur site. 2 types de solutions existent dont la combinaison maximise les effets :

- **Solutions génériques** : promotion du covoiturage, des transports publics, des vélos, etc.
- **Solutions spécifiques** : subvention des abonnements de transports publics ou de P+R, création de navettes d'entreprise, mise à disposition de vélos électriques, container à vélos sur place, places dédiées aux covoitureurs sur le chantier, etc.

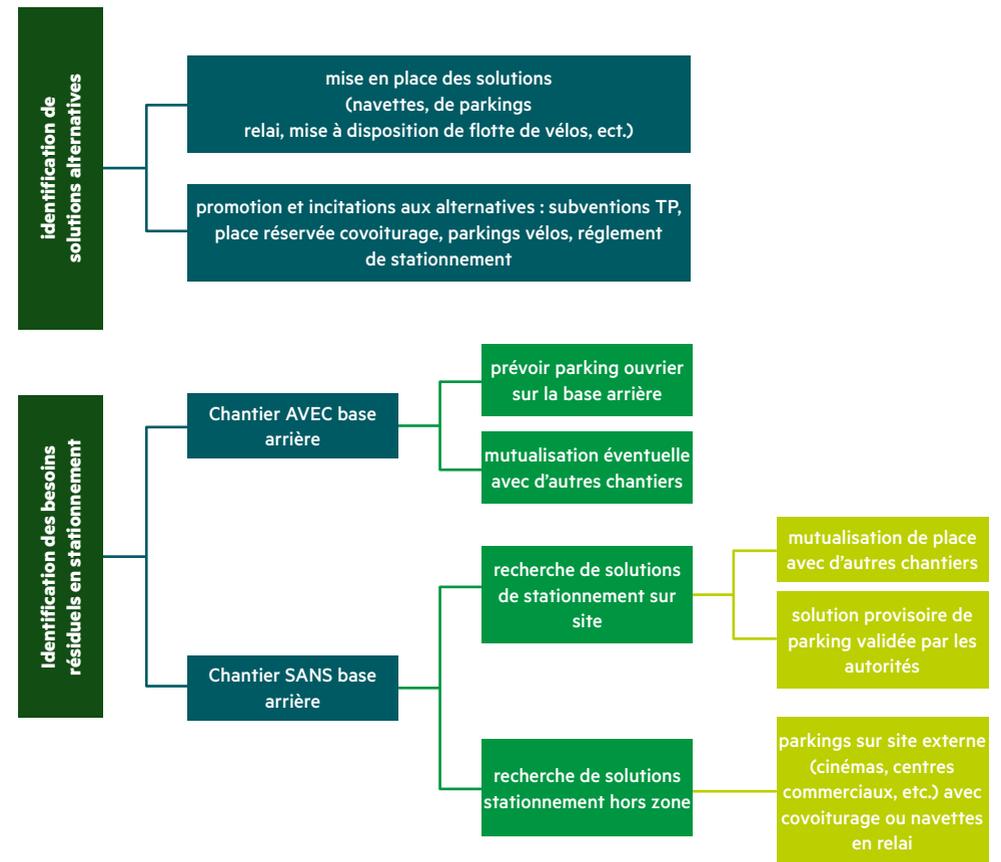
4. Définir les solutions de stationnement pour les besoins résiduels :

- **Identifier les solutions externes à la zone industrielle** : parkings-relai ou parkings identifiés comme tels (parkings de centres commerciaux, parkings communaux, parkings privés...) connectés au site par les transports publics ou via du covoiturage/des navettes.
- **Mutualiser le stationnement sur place** : utilisation d'un parking de la zone (parking communal mis à disposition, base arrière de chantier hors site, parkings loués par plusieurs entreprises...) comme solution de stationnement pour l'ensemble des ouvriers quel que soit le chantier sur lequel ils travaillent.
- **Dimensionner les bases arrière de chantier** : prévoir une base arrière de chantier avec du stationnement ouvrier afin de répondre aux besoins résiduels et indispensables liés au fonctionnement du chantier (véhicule de livraison de matériel, mandataires, etc...). Cet espace de stationnement doit être dimensionné en fonction des alternatives identifiées. Il doit également tenir compte des différentes étapes du chantier car les besoins parfois se suivent et ne se superposent pas.

BONNES PRATIQUES

N°4 : ANTICIPER ET GÉRER LE STATIONNEMENT ET LA CIRCULATION DES OUVRIERS (SUITE)

Figure 2 : Flow chart de recherche de solutions de stationnement pour chantiers avec et sans base arrière



BONNES PRATIQUES

N°5 : METTRE EN ŒUVRE LES MESURES ET LES COMMUNIQUER

1. Communication sur le démarrage puis l'évolution du chantier

- **Objet** : Communication indispensable du maître d'œuvre ou/et l'entreprise générale à chaque étape du chantier, si possible 3 semaines en amont, sur les impacts potentiels sur la circulation, le stationnement et l'accès à la zone, auprès des parties prenantes.
- **Modes de communication possibles** : rencontres, flyers, emails, site web de la zone
- **Vecteur en complément** : structure coordinatrice ou comité de coordination.
- **Cible** : commune, communes riveraines, riverains et entreprises riveraines, autorités cantonales, etc.

2. Définition, mise en œuvre des solutions alternatives

- **Etude d'accessibilité du site** : établir les accès en transports publics, les P+R existants dans les environs, les possibilités de covoiturage, la desserte en vélo, les flottes de véhicules à disposition, les navettes, etc.
- **Mise en œuvre de solutions alternatives / incitations** : mise en place de navettes depuis certains points de rencontre, de container à vélo sur place, mise à disposition de flotte de vélos électriques, système de mise en relation pour le covoiturage, places réservées aux covoitureurs, subvention pour les abonnements de transports publics, partage de places ou mutualisation des parkings, etc.
- **Initiant** : maître d'œuvre, entreprise générale, aide possible de la structure coordinatrice

Eventuel règlement imposé par le maître d'œuvre, en complément : exemples : type de véhicule autorisé à stationner sur le site, délimitation des emplacements de stationnement pour les divers usages, contrôle des accès, définition des schémas de circulation au sein du chantier, interdiction ou restrictions, etc.

Ces conditions cadre peuvent être définies en amont dans le cahier des charges pour les mandataires.



3. Campagne de sensibilisation et communication des mesures

- Créer des campagnes et **supports de communication** adéquats pour les « cibles finales » : séances de chantier/ rencontres, flyers, dépliants, infos sur sites web des acteurs concernés, voire points d'information sur ou à proximité du chantier.
- **Cible** : Distribution large à tous les intervenants du chantier (mandataires, ouvriers, fournisseurs, etc.)

SYNTHÈSE



- **S'informer de la situation de la zone où le chantier a lieu**
- **Définir les besoins en stationnement selon les phases du chantier**
- **Se coordonner avec les divers acteurs concernés/ impliqués**
- **Identifier les solutions alternatives possibles (propres au chantier ou mutualisées)**
- **Informers les divers acteurs concernés et les riverains des différentes étapes du chantier et de son évolution en « cours de route »**
- **limiter les impacts potentiels en mettant en œuvre les mesures/incitations nécessaires**
- **Anticiper/évaluer les impacts en termes de mobilité induits par le chantier**
- **Communiquer sur les solutions alternatives/ mesures mises en place auprès des ouvriers et de tous les mandataires**
- **Établir les schémas de circulation des poids-lourds**

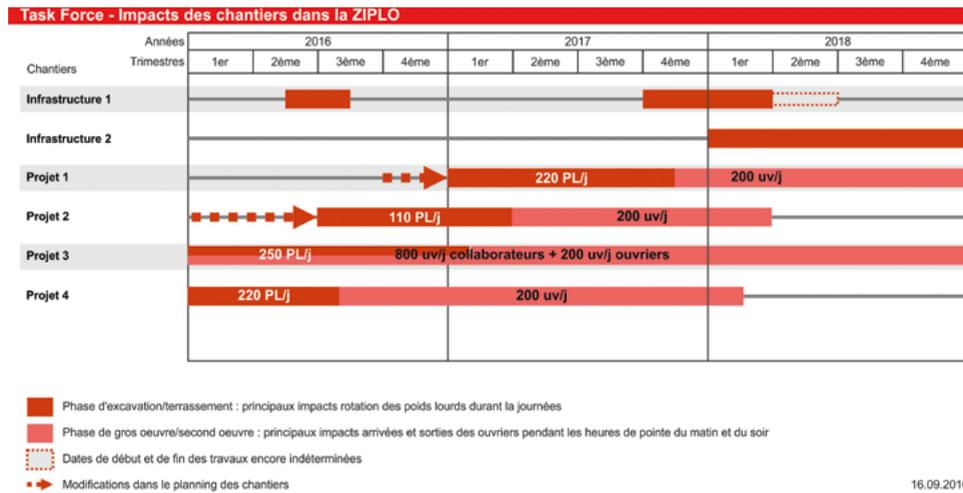
STRUCTURE COORDINATRICE ET PLANIFICATION

La création de la **Task Force** a permis de réunir tous les partenaires et décideurs, de travailler ensemble à l'élaboration de solutions et de proposer les mesures afin de gérer au mieux la situation.

La commune et les maîtres d'œuvre concernés ont mobilisé les ressources financières et humaines en conséquence pour aboutir à ces solutions, superviser leur mise en œuvre.

La **récolte de données et la mise à jour régulière du planning** des chantiers ont pu se faire grâce à l'implication des maîtres d'œuvre et a conduit à la présentation du calendrier des phases de réalisation des différents chantiers ci-dessous. Cette synthèse a mis en évidence un pic de la problématique mobilité pour 2017.

Figure 1 : Calendrier de réalisation des projets dans la zone industrielle de Plan-les-Ouates



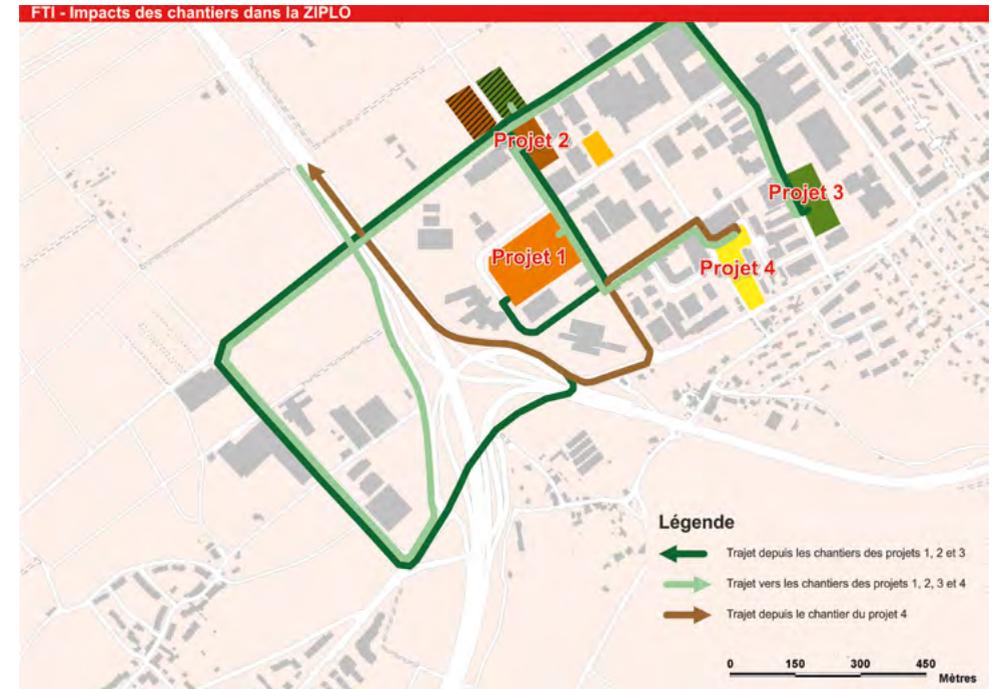
SCHÉMAS DE CIRCULATION

Les calendriers fournis par les maîtres d'œuvre montraient une superposition des phases de terrassement pour le 2^{ème} et 3^{ème} trimestre de 2016 ainsi qu'une concentration de la circulation des poids-lourds sur la route de la Galaise, axe déjà saturé.

Afin d'éviter de surcharger cet axe, un **nouveau schéma de circulation** des poids-lourds fut proposé aux maîtres d'œuvre et mis en place.

La police municipale a été régulièrement sur le terrain pour faire appliquer et contrôler ce schéma de circulation.

Figure 2 : schémas de circulation proposés pour le trafic poids lourds des chantiers de la zone industrielle de Plan-les-Ouates



GESTION DES OUVRIERS



GESTION DU STATIONNEMENT DES OUVRIERS

L'analyse des flux d'ouvriers engendrés par chaque phase de chantier a permis de **déterminer l'évolution des besoins** sur plusieurs années et de les comparer avec l'offre en stationnement externe et interne.

Il en est ressorti un manque de places de stationnement sur zone entre 60 et 115 places, selon les périodes.

MISE EN ŒUVRE DE SOLUTIONS

Les **solutions alternatives** d'ores et déjà offertes par la **Centrale Mobilité** aux collaborateurs de la zone ont été soumises aux maîtres d'œuvres et entreprises générales. Par ailleurs, des **solutions de mutualisation de bases arrière** de chantier dans la zone ont pu être trouvées. Enfin, des **parkings provisoires** externes à la zone ont été identifiés et proposés aux entreprises générales.

COMMUNICATION

Suite aux divers travaux de la Task Force, une **lettre signée des divers partenaires** a été envoyée à l'ensemble des entreprises existantes de la zone pour les informer de la situation et les avertir des impacts des chantiers sur la mobilité dans le secteur.

Par ailleurs, une **séance de présentation** de la problématique et de rencontre avec les divers maîtres d'œuvre et entreprises générales a été organisée. Lors de cette séance, les solutions identifiées par la Task force ont été présentées et proposées aux acteurs présents.

Enfin, il a été **vivement recommandé de diffuser** auprès des ouvriers des entreprises générales et de tous les mandataires, les z-cards (dépliants explicatifs) élaborés pour les collaborateurs de la zone et présentant l'ensemble des solutions existantes et les prestations de la Centrale Mobilité.

Enfin, ce guide est l'aboutissement de ce plan de communication par sa large diffusion auprès de tous les acteurs de la ZIPLO concernés.

CONTACTS



FTI

(fondation pour les Terrains Industriels de Genève)
M. Alain Fischer
Avenue de la Praille 50,
CP 1115 - 1211 Genève 26
Tel. 022 304 48 71
alain.fischer@fti.geneve.ch
www.fti.geneva.ch



COMMUNE DE PLAN-LES-OUATES

M. Martin Corminboeuf et M. Philippe Pelissier
Chemin des Chevaliers de Malte, 3,
1228 Plan-les-Ouates
Tel. 022 884 64 55
m.corminboeuf@plan-les-ouates.ch
www.plan-les-ouates.ch



DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS

M. Cedric Labey et M. Jean-Marie Rizzi
Chemin des Oliquettes 4
1213 Petit-Lancy
Tél. 022 546 78 28
cedric.labey@etat.ge.ch - jean-marie.rizzi@etat.ge.ch
www.ge.ch/transport



AZIPLO

(association des entreprises de la ZIPLO)
M. Yves Marie Trono et M. Patrice Saxod
c/o AGRIFRANCE SA
CP 177 - Chemin du Pré-Fleuri 10
1228 Plan-les-Ouates
Tel. 079 511 69 28
ymt@agrifrance.ch; psaxod@piasio.ch
www.aziplo.ch

Guide réalisé en collaboration avec Mobilité et la Centrale Mobilité

