

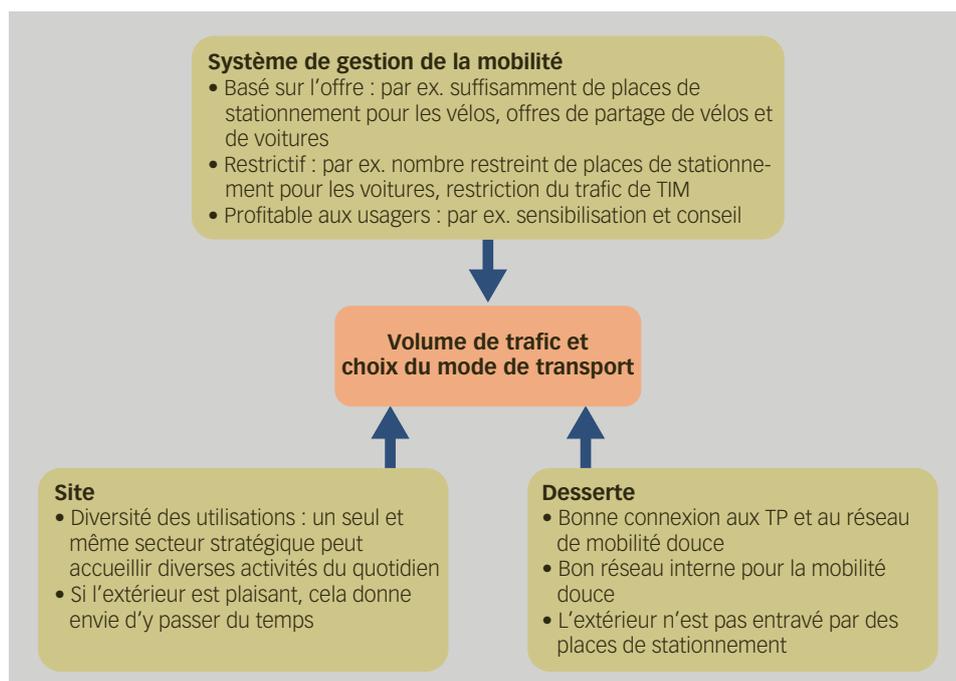
Pilotage de la mobilité dans les sites

Les sites jouent un rôle important dans le développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti. Ce sont de grands territoires sur lesquels un organisme responsable construit plusieurs nouveaux bâtiments ou rénove et réaffecte des immeubles existants. La création d'appartements, de places de travail ou de locaux commerciaux supplémentaires génère du trafic, généralement dans des zones où celui-ci est déjà important. Lors de la planification d'un site, les organismes responsables et les communes concernées peuvent cependant déjà décider de la manière dont elles entendent piloter la mobilité. Avec un bouquet adéquat de mesures, elles peuvent faire en sorte que les utilisateurs du site se déplacent le moins possible en voiture. Dans tous les sites, il est possible de transférer le trafic individuel motorisé (TIM) vers des moyens de transport à faible emprise au sol (transports publics, vélo, etc.), et ce, indépendamment du fait qu'il s'agisse d'une réaffectation ou d'une nouvelle construction, ou que le site se trouve dans une petite ou dans une grande agglomération. Un pilotage de la mobilité réussi dans tous les sites, ou du moins dans les plus grands, au sein d'une commune ou d'une agglomération contribue au développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti et à un trafic respectueux des zones urbanisées et de l'environnement.

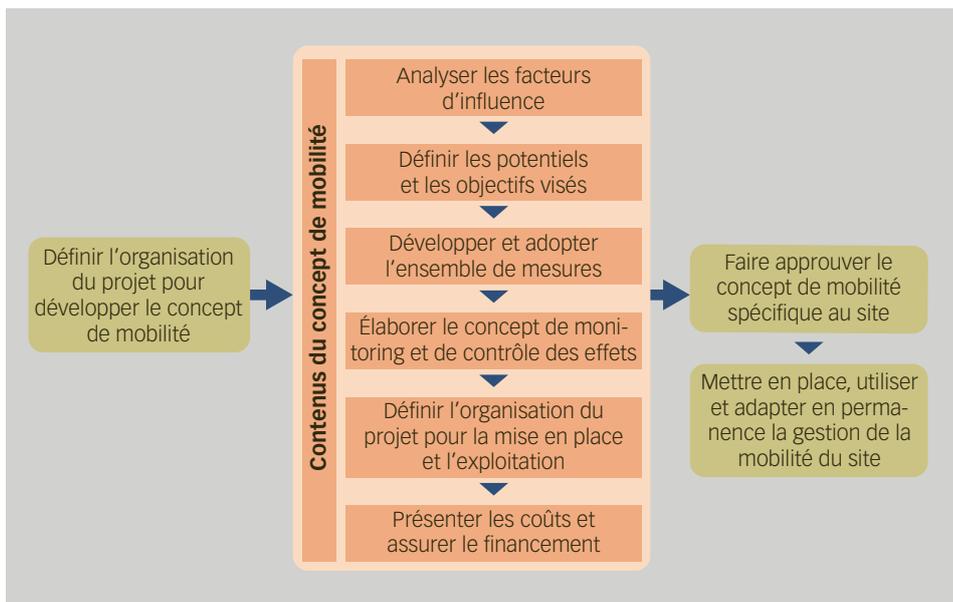
Une vaste palette de mesures

Afin de piloter le volume du trafic et le choix du moyen de transport dans un site, plusieurs mesures ont fait leurs preuves. Elles peuvent être réparties en trois domaines : site, desserte et gestion de la mobilité.

- **Site** : lorsqu'un site propose différentes utilisations, le trafic s'en trouve réduit. En effet, quand un site compte des magasins, des écoles, des jardins d'enfants, des crèches et des restaurants, les habitants peuvent accomplir bon nombre de leurs activités quotidiennes sur place et à pied. Des espaces extérieurs végétalisés et bien aménagés invitent aussi à passer plus de temps sur place.
- **Desserte** : la proximité des arrêts et une cadence élevée encouragent l'utilisation des transports publics. Une bonne intégration au réseau de mobilité douce est aussi importante. Les espaces extérieurs aménagés sans voitures créent de la place pour la mobilité douce. Les places de stationnement et l'accès à celles-ci doivent nuire le moins possible à l'espace extérieur.
- **Gestion de la mobilité** : moins il y a de places de stationnement, moins il y a de trafic automobile. Dans beaucoup de cantons et de communes, le nombre de places de stationnement peut être inférieur au nombre minimum prescrit par la loi dès lors qu'un concept de mobilité a été élaboré. Les prescriptions relatives au nombre de trajets automobiles ou à la part du TIM sur l'ensemble du volume du trafic réduisent également le trafic automobile. Il convient par ailleurs de proposer des places de stationnement pour vélos bien équipées et couvertes, ainsi que des offres de partage de vélos et de voitures. Sensibiliser les usagers et usagères de la route, conseiller les entreprises en matière de mobilité ou encore proposer des réductions sur les abonnements de transports publics sont également des mesures importantes. Les mesures relèvent de la compétence de différents acteurs :



Graphique 1 : mesures de pilotage de la mobilité dans les sites, réparties en trois domaines d'influence.



Graphique 2 : procédure d'élaboration d'un concept de mobilité pour un site. Source : Brochure « MIPA – Gestion de la mobilité dans les processus de planification de nouveaux sites », SuisseEnergie pour les communes, 2014.

l'organisme responsable du site décide des utilisations (habitat, travail, etc.), de l'aménagement des espaces extérieurs et de l'équipement interne. La desserte par les transports publics et le raccordement au réseau de pistes cyclables relève de la compétence des pouvoirs publics. Les cantons, les villes et les communes exercent toutefois aussi leur influence dans les autres domaines : ils peuvent limiter le nombre de places de stationnement ou de trajets TIM ou obliger l'organisme responsable du site à élaborer un concept de mobilité (voir paragraphe « Autres possibilités »). Les dispositions des lois et des ordonnances sur les constructions ou les conditions définies dans les différents instruments de planification permettent d'atteindre cet objectif (par ex. dans le plan d'affectation ou dans le plan d'affectation de détail).

Exemples : de nombreuses mesures sont déjà mises en œuvre

Aujourd'hui, de nombreuses mesures de pilotage de la mobilité sont déjà mises en œuvre lorsqu'il s'agit de développer un site. C'est ce que nous montre l'analyse de cinq exemples : Greencity à Zurich, Mattenhof à Kriens, Plaines-du-Loup à Lausanne, Eikenøtt à Gland et Nuovo Quartiere Cornaredo près de Lugano. Les organismes responsables des sites font déjà un grand travail en matière de desserte et dans les secteurs eux-mêmes : ceux-ci sont en effet bien raccordés au réseau des transports publics et aux voies cyclables. Les utilisations sont variées, les espaces extérieurs bien aménagés sont majoritairement sans voitures et les places de stationnement pour vélos en nombre suffisant. En revanche, dans les cinq exemples examinés, la gestion de la mobilité n'est pas réalisée avec la même systématique dans chaque cas. Dans certains sites, le nombre de places de stationnement destinées aux habitants est inférieur au minimum légal. Un nombre inférieur de places de stationnement n'est en revanche pas prévu pour les bureaux, les commerces et les entre-

prises. Pour ces utilisations, la réduction du nombre de places de stationnement dépend de la qualité de la desserte par les transports publics. Comme celle-ci est bonne dans tous les sites, le nombre de places de stationnement est tout de même de 40 % à 60 % inférieur à la norme. Des prescriptions relatives au nombre de trajets automobiles autorisés n'existent que dans l'exemple du Nuovo Quartiere Cornaredo. Dans ce cas précis, le plan d'affectation intercommunal prévoit un nombre de trajets TIM maximum par heure pour le trafic les soirs de la semaine.

Autres possibilités

Les sites offrent différentes possibilités pour réduire le TIM et encourager le transfert vers les transports publics ou le vélo. La pratique montre que les cantons, les communes et les villes pourraient aller encore plus loin dans le pilotage de la mobilité. Pour cela, ils ont à disposition les mesures suivantes :

- Fixer des valeurs cibles pour les trajets TIM au niveau cantonal : dans les pôles de développement cantonaux et autour des installations générant un trafic important (par ex. les grands commerces), les cantons devraient fixer le nombre maximum de trajets TIM autorisés dans le plan directeur.
- Exiger des concepts de mobilité : lors du développement des sites dans des périmètres où le trafic est très important, les communes et les villes devraient exiger l'élaboration d'un concept de mobilité dans le plan d'affectation ou d'affectation spéciale. L'organisme responsable du site définit, lors de la demande de permis de construire, des valeurs cibles exactes pour les trajets TIM et les mesures permettant d'atteindre cet objectif. Au moment de l'octroi du permis de construire, la manière dont l'organisme responsable entend contrôler le respect des mesures ainsi que les conséquences d'une non-réalisation des objectifs doivent également être définies.