Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 37 (2000)
Heft: 1426

Artikel: Lier mobilité et usage du sol
Autor: Piguet, Frédéric
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1025996

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 06.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Lier mobilité et usage du sol

Par Frédéric Piguet, géographe-moraliste

La mobilité des personnes a longtemps été conçue de manière indépendante des contraintes du territoire. Les nuisances liées au trafic ont ainsi augmenté, alors qu'aujourd'hui il est possible de les réduire considérablement. Invitée au dernier déjeuner-débat de l'Association écologie économie pour un développement durable (AEE+DD), Madame Nicole Zurchat Vial, responsable du Service de l'aménagement du territoire de l'Etat de Vaud, a fait le lien entre mobilité et usage du sol.

Une des nouvelles données de base de l'aménagement du territoire est la forte croissance du secteur des services. Les ressources humaines de haut niveau sont la pierre angulaire de l'innovation technologique qui a cours dans ce secteur. Or, la qualité de l'environnement est primordiale lorsque les entreprises se localisent là où les conditions sont les plus attractives pour la main-d'œuvre qualifiée. Cette donnée est un des atouts de la mise en œuvre du développement durable.

Les jeux ne sont néanmoins pas gagnés d'avance dans la mesure où la mobilité individuelle, qui est un élément de la qualité de vie, est aussi altérée par les nuisances des moyens de transport. L'objectif consiste à réduire l'impact environnemental tout en facilitant l'accessibilité des lieux de travail.

Pour reprendre le mot d'un des participants à ce déjeuner-débat, jusqu'à présent «la conception des transports est hors-sol». L'environnement a été mal pris en compte face au développement des transports. Nicole Zurchat Vial précise que, depuis le Congrès International des architectes modernes (CIAM) réuni notamment à La Sarraz en 1933 sous l'impulsion de Le Corbusier, le territoire a été organisé en zones (zone pour dormir, zone pour travailler, zone pour se divertir...) et les transports permettaient de passer d'une fonction à l'autre. Il convient de changer ce mode de faire, si l'on désire éviter que les nuisances liées à la mobilité continuent de détériorer la qualité de vie. Pour cela, il faut «passer de la fonction à l'action», «faire le lien entre l'usage du sol et la mobilité».

Construire près des gares

Au service de cet objectif, il est possible de favoriser le développement des activités humaines dans les zones qui sont proches des transports en commun, comme les gares. Cela peut paraître évident, mais cette règle n'a pas encore totalement été exploitée. Les zones proches des gares sont idéales pour l'implantation d'entreprises, de logements et pour jouer le rôle d'interface de transports (échange avec la voiture ou le bus, etc.). Un fort potentiel de développement existe: le canton de Vaud, par exemple, dénombre vingt-deux gares d'importance. D'ailleurs, le lancement de projets va être annoncé prochainement.

L'indice de génération de trafic

Il est aussi possible de limiter l'utilisation du sol en fonction du nombre de voitures. Cette stratégie concerne les pôles de développement et est actuellement à l'essai dans quelques projets pilote. Il convient d'accorder des permis de construire là où les routes aux alentours ne sont pas saturées. Il s'agit de définir avec les communes le nombre maximum de véhicules souhaités (par exemple 500 mouvements par jour sur telle route). Ensuite, les activités projetées sur l'ensemble des terrains desservis ne devront pas générer un flux supérieur au nombre fixé. Pour savoir à l'avance combien de véhicules sont induits par tel ou tel type d'activité, des études ont permis de définir un instrument appelé «indice de génération de trafic». Celui-ci est employé en Suisse depuis cinq ans. Dans le canton de Vaud, pour chaque projet pilote, une association regroupe des représentants des communes et du canton et soumet à l'examen de cet indice les projets de construction pour approbation préalable. Cette association veille à ne pas accorder à un propriétaire le droit de saturer à lui tout seul la circulation sur la route en question.

La mixité des activités

Pour faire le lien entre l'usage du sol et la mobilité, il faut encore bien sûr penser la «mixité des activités». A titre d'exemple, l'intérêt pour les centres anciens n'a jamais été aussi grand qu'aujourd'hui. Ils constituent d'ailleurs des lieux de balade fort prisés car leur organisation spatiale est attractive. La tendance actuelle est de les valoriser en se préoccupant de l'ensemble qu'ils forment. Par exemple, la restauration d'une église ancienne doit être faite en fonction des maisons environnantes, et non plus comme si elle était un objet séparé de son contexte. Le centre urbain ancien a une morphologie intéressante, puisque ses fonctions sont mélangées.

Tout autres sont les pôles qui regroupent un seul type d'activités. Leur situation est justifiée lorsqu'il s'agit d'une zone industrielle qui génère beaucoup de nuisances ou des produits spécialement dangereux. Hormis ces cas extrêmes, le regroupement des activités par fonction n'a plus cours, et il convient de mêler à l'habitat les équipements de proximité tels que poste et école par exemple. La morphologie urbaine ainsi constituée ne génère pas a priori une demande exagérée de mobilité. Un quidam n'a ainsi pas l'obligation de prendre systématiquement un véhicule sur de longues distances pour passer d'une zone d'activités à une autre puisque les fonctions dont il a besoin sont associées, au lieu d'être dispersées sur l'ensemble du territoire. ■

AEE+DD, Ghislaine Jacquier, rue Centrale 30, 1247 Anières. Tél. (022) 751 14 30.

L'AEE+DD cherche à opposer des alternatives constructives à la conception dominante d'une gestion économique réduite aux seules forces du marché. L'AEE+DD veut être une force de proposition permettant de dégager une vision durable de notre développement. Ses membres se réunissent pour écouter un conférencier, dix fois l'an, un vendredi par mois, de 12h15 à 14h, dans un restaurant genevois.