



Efficacité en termes d'utilisation de l'espace : du concept à la mise en œuvre

Dans un contexte d'accroissement de la population et de densification de l'habitat, la gestion de l'espace urbain et la part consacrée aux infrastructures de transport sont au cœur des préoccupations des villes. Si les discussions autour de la mobilité électrique occupent actuellement le devant de la scène, la décarbonisation de la mobilité individuelle n'apporte pas de solution au défi central auquel sont confrontées les villes : la concurrence pour l'espace. Le colloque de printemps 2022 de la Conférence des villes pour la mobilité a abordé la thématique de l'efficacité des modes de transport en termes d'utilisation de l'espace. Des représentants des villes, du milieu académique, de l'économie et de la société civile ont échangé à cette occasion leurs expériences et idées sur le sujet.

Dans son introduction à cet après-midi d'échanges, le Président de la Conférence, le conseiller communal de Lucerne **Adrian Borgula**, a souligné l'importance de l'espace public, un bien particulièrement rare dans un contexte urbain. Pouvons-nous aspirer à plus de mobilité tout en réduisant le volume de trafic ? Comment minimiser l'impact de la mobilité sur notre territoire afin de redonner plus d'espace à la population et à la nature ? Si les villes, dynamiques et innovatives, occupent une place d'avant-garde sur cette thématique, les solutions avancées dans le cadre de ce colloque de printemps sont valables pour l'ensemble du territoire suisse. Adrian Borgula a par ailleurs saisi l'occasion pour remercier chaleureusement Paul Schneeberger, secrétaire de la CVM jusqu'au 30 septembre 2021, et Anina Schweighauser, qui a assumé ce même poste ad interim jusqu'au 31 janvier 2022, pour leur précieux engagements.

En guise d'introduction, le professeur **Yves Delacrétaz** a rappelé que l'utilisation de l'espace pour la mobilité a de tout temps été une question épineuse. Dans la Rome antique, la circulation des chars était devenue tellement dense que Jules César dût promulguer une interdiction de circuler de jour. Cette intervention fût tellement efficace que d'autres villes de la République suivirent cet exemple. M. Delacrétaz a souligné la nécessité d'avoir une vision globale du territoire, de ne pas considérer la mobilité comme une question isolée : l'espace urbain étant rare, la compétition y est forte et un arbitrage entre les différents besoins est indispensable. Dans ce contexte, donner « son » espace à chaque mode de transport est une illusion. Par ailleurs, l'électromobilité et l'automatisation des véhicules n'apportent pas de solution au problème central des villes : le manque d'espace. En effet, un embouteillage de véhicules conventionnels serait remplacé par un autre embouteillage, de véhicules électriques cette fois-ci. En guise de perspectives, quatre pistes permettant d'optimiser l'utilisation d'un espace limité ont été proposées : limiter la nécessité d'utiliser une voiture, répartir la demande dans le temps, miser sur la vitesse lente et, enfin, miser sur la marche.

Après cette introduction sur les enjeux liés à l'espace en milieu urbain, **Andreas Bühlmann**, chargé de projet chez EBP, s'est attelé à la question délicate mais ô combien importante de la définition du concept d'utilisation optimale de l'espace. Si l'idée derrière ce concept est en règle générale bien comprise, il n'existe pas de consensus quant à la manière de le mesurer dans la pratique. En collaboration avec la CVM et le canton d'Argovie, EBP a analysé la littérature existante sur cette thématique et a réalisé un document de travail qui a été mis à disposition des villes. Dans les travaux pratiques, il convient de distinguer l'« utilisation de la surface » de l'« occupation de la surface », de considérer les



flux de personnes et non ceux de véhicules, et de tenir compte du temps d'utilisation des surfaces. Dans tous les cas, il ressort que les TP présentent une efficacité de surface bien supérieure à celle du TIM. En somme, l'efficacité d'occupation de l'espace des différents moyens de transport varie en fonction de l'offre et de la demande, de la vitesse et de l'état de l'infrastructure. Elle peut varier en fonction du type d'espace, et évoluer au fil du temps.

Les participants à la conférence ont ensuite eu le plaisir de découvrir ce que nos voisins autrichiens ont entrepris et continuent à entreprendre en matière d'occupation optimale de l'espace. **Lina Mosshammer**, chargée de projet au VCÖ – Mobilität mit Zukunft, a tout d'abord souligné que la surface occupée par les infrastructures de transport en Autriche a crû de 28% entre 1990 et 2019, ce qui correspond à la surface de la ville de Vienne. Elle a ensuite présenté les projets « Pickerl » (redonner plus d'espace aux habitants et habitantes de la capitale en supprimant les places de stationnement superflues), « Rues bleues-vertes » (créer un équilibre entre espaces verts et chaussée), et « [Street-mix](#) » (modeler sa rue). La grande offensive de développement des voies cyclables dans la capitale et l'aménagement de zones de rencontre ont également été thématiques. En guise de conclusion, Lina Mosshammer a rappelé qu'il convient de profiter de toutes modifications ou travaux de transformation dans l'espace routier pour octroyer davantage de place à la mobilité active, la détente et les espaces verts, les rues devant devenir un bien commun aux fonctions multiples.

De retour en Suisse, la conseillère d'Etat du canton de Bâle-Ville, Madame **Esther Keller**, a détaillé les raisons qui ont poussé cette ville à ancrer dans sa législation la notion d'utilisation efficace de l'espace. Dans un premier temps, elle a dépeint les processus politiques qui ont mené à cette décision, tout ayant commencé par une initiative populaire. Ensuite est venu le moment de concrétiser la notion d'utilisation efficace de l'espace : dans les grandes lignes, il a été choisi de considérer comme efficaces le trafic piéton et cycliste, les véhicules motorisés occupant moins de 5 m² de surface au sol, ainsi que les voitures individuelles lorsqu'au moins trois personnes se trouvent à bord. Des directives ont également été édictées concernant le stationnement. Sur cette base, une stratégie de la mobilité a été développée. Huit champs d'action ont été définis, allant du privilège à accorder à la mobilité active à la réduction de l'occupation du sol par les transports, en passant par le déploiement des offres de mobilité collective. En conclusion, Madame Keller a rappelé ce qui aura été le credo de cette journée, à savoir que les citoyennes et citoyens veulent plus de mobilité mais moins de trafic.

Enfin, il est revenu à **Christian Zeyer**, Directeur de swisscleantech, de situer la notion d'utilisation efficace de l'espace dans le contexte politique suisse. Après avoir dressé un tableau des positions actuelles des partis en matière de politique de transport, il a souligné l'absence de prise en compte du facteur « utilisation de l'espace » dans les débats. Or, un dialogue s'impose rapidement puisque la démocratisation de la mobilité électrique conduira à moyen terme déjà à un problème de financement de nos infrastructures. Dans ce contexte, il deviendra indispensable d'intégrer ce facteur de performance des modes de transport en termes d'utilisation de l'espace dans l'équation de la mobilité, tant dans le but d'assurer la pérennité de nos infrastructures qu'afin de limiter l'empreinte territoriale de ces dernières. En conclusion, M. Zeyer invite les différents acteurs politiques à s'asseoir autour d'une table et à arrondir les angles, afin de trouver les dénominateurs communs qui nous permettrons de garantir la mobilité de demain.

Mettant fin à ces riches discussions, le président de la CVM et conseiller municipal de Lucerne **Adrian Borgula** a effectué un résumé des messages centraux de ce colloque de printemps. Il a souligné que ces discussions ne constituaient pas un aboutissement, mais plutôt un point de départ pour de futures travaux. L'espace est un bien qui deviendra de plus en plus précieux en Suisse, tout particulièrement



dans un contexte de densification de l'habitat urbain. La CVM poursuivra ses travaux, afin que l'utilisation optimale de l'espace devienne un facteur incontournable dans toutes les réflexions autour de la politique des transports.

Informations complémentaires :

Plus d'informations : www.skm-cvm.ch

Questions complémentaires : info@skm-cvm.ch