

Stratégies, lignes d'actions et mesures

COORDONNER MOBILITÉ, URBANISATION ET ENVIRONNEMENT

La *coordination* entre urbanisation, mobilité et *environnement* est un défi majeur du développement territorial. L'élaboration de programmes d'actions et de mesures qui tiennent compte des interactions entre ces divers domaines se concrétise par exemple dans le Projet de territoire suisse, la Politique des agglomérations, le Plan sectoriel des transports ou la Stratégie Biodiversité Suisse.

La dispersion de l'urbanisation se poursuit dans toute la Suisse. Dans le canton, les maisons individuelles ont plus que doublé depuis 1970, si bien qu'aujourd'hui plus de la moitié des bâtiments résidentiels sont des villas. La croissance démographique s'est majoritairement concentrée hors des centres cantonaux, même si cette tendance s'est ralentie depuis l'entrée en vigueur du PDCn en 2008.

L'étalement urbain a contribué à différents phénomènes, tels qu'une diminution de la densité et l'augmentation du trafic routier, de la pollution de l'air et des nuisances sonores ainsi qu'à la dégradation de la qualité paysagère. De plus, il augmente les coûts d'équipement car ceux-ci sont comparativement plus élevés dans les zones de faible densité. L'étalement urbain menace la vitalité des centres, des bourgs et des villages dont dépend pourtant, au premier chef, la qualité de vie de leur région. En outre, il s'accorde mal avec le vieillissement de la population suisse et les aspirations résidentielles des familles qui donnent un poids prépondérant à la proximité des services et équipements.

Du point de vue de la mobilité, l'étalement urbain renchérit la mise en place de transports publics et de réseaux de *mobilité douce* attractifs, tandis qu'il stimule la croissance de la mobilité individuelle motorisée. Le PDCn vise une *mobilité multimodale*. L'amélioration de l'offre en train et en bus doit pouvoir se fonder sur des bassins de clientèle suffisants pour fonctionner avec un taux de couverture acceptable et une fréquence suffisante pour rendre les transports publics concurrentiels à la voiture.

Mais si une bonne desserte en transports publics est nécessaire à un développement coordonné, cette condition n'est pas suffisante. Le développement doit s'inscrire dans une approche plus large, décrite dans le projet de territoire, englobant notamment l'accès aux services et équipements, les aspects environnementaux ou la prise en compte des aspects liés à la nature et au paysage. En favorisant le développement des centres, le projet de territoire vise à économiser le sol, à optimiser l'utilisation des volumes bâtis existants, à limiter et à rentabiliser les équipements, à lutter contre les nuisances, notamment la pollution, mais aussi à développer une offre efficiente en transports publics, tout en facilitant la mobilité douce.

Le PDCn fixe trois lignes d'action:

- A1 Localiser l'urbanisation dans les centres**
- A2 Développer une *mobilité multimodale***
- A3 Protéger l'homme et l'*environnement* contre les risques liés aux activités humaines**

STRATÉGIE

