

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: 1 (2004)

Heft: 3

Artikel: Aménagement du territoire et mobilité : deux thèmes indissociables?

Autor: Meylan, Pierre / Cottier, Cédric / Thiébaud, Stéphane

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-957423>

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](#)

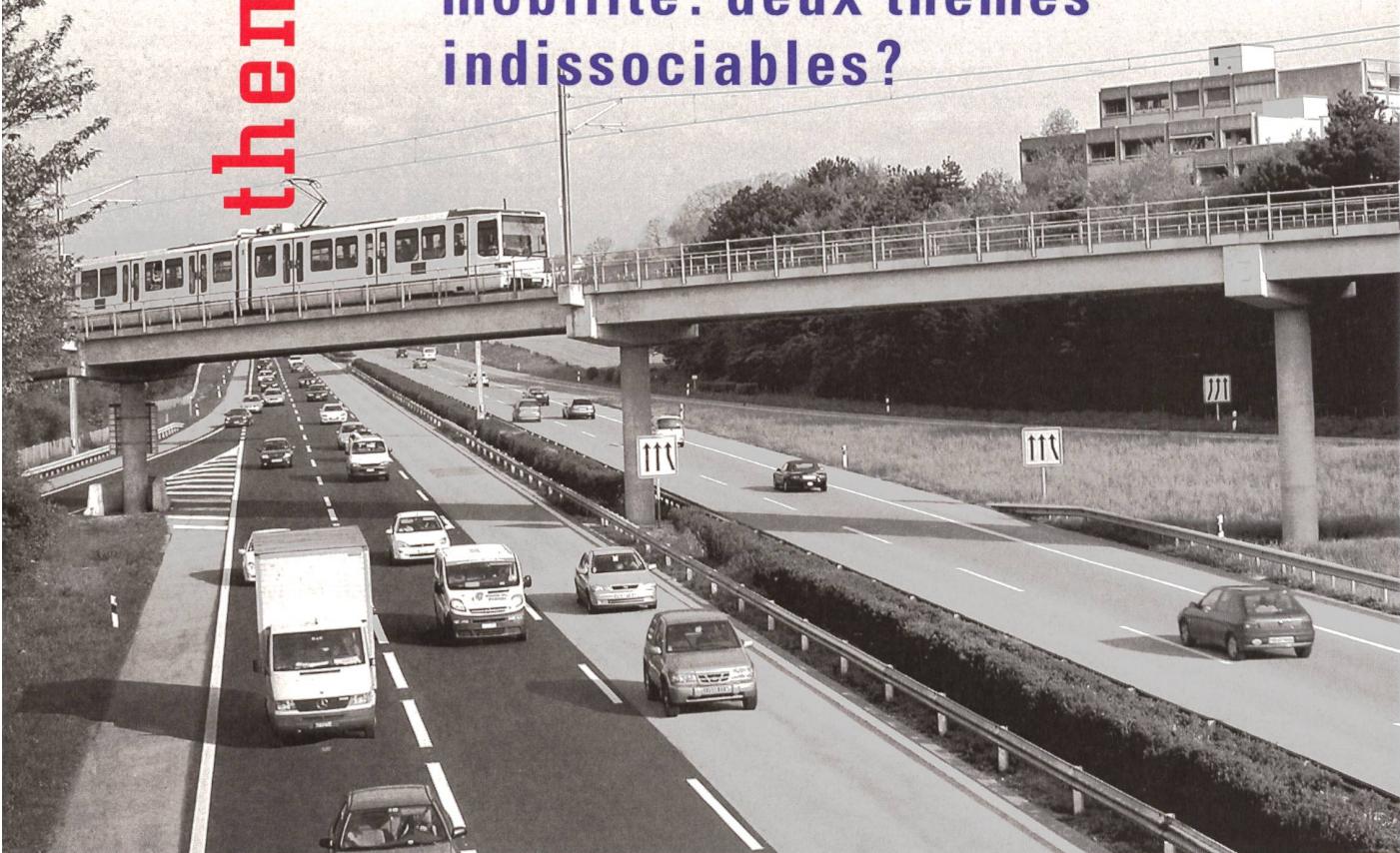
Terms of use

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: 25.01.2026

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

Aménagement du territoire et mobilité: deux thèmes indissociables?



Photos : Perrine Bruyas

Tronçon de la N1 entre l'échangeur d'Ecublens et le rond-point de la Maladière (Lausanne) à 8 heures du matin.

Le présent article est réalisé à partir d'une discussion entre trois spécialistes de la mobilité: Monsieur Sylvain Guillaume-Gentil (bureau Transitec S.A., Lausanne), Monsieur Pedro de Aragao (bureau Cert – Aragao, Lausanne) et Monsieur Yves Delacrétaz (Service de la mobilité du canton de Vaud). Au cours de cette entrevue, il s'est agi de déceler comment ces personnes percevaient leur rôle et leur discipline en regard des processus de planifications auxquels ils sont amenés à participer dans le cadre de leur travail. Les relations entre les spécialistes des déplacements et l'aménagement du territoire ont, de l'avis de tous nos interlocuteurs, évolué et nous avons tenté d'explorer les pistes de cette évolution au travers du regard de ces professionnels d'un domaine qui nous concerne tous au quotidien.

Un rôle nouveau et des préoccupations nouvelles

Les professionnels des déplacements sont, à leurs yeux, à la fois acteurs et spectateurs d'une tendance lourde qui transforme leur métier. De plus en plus, l'ingénieur en transports et en circulation se mute en un spécialiste de la mobilité. La démarche de la discipline évolue. Auparavant,

l'ingénieur se limitait à poser un diagnostic et à approcher le trafic en terme de gestion des flux. Mais aujourd'hui, calculer les charges sur le réseau ne suffit plus. Les disciplines du territoire tendent à se confondre et on est progressivement passé d'une approche technique et sectorielle à une approche pluridisciplinaire où les différents enjeux tendent à se confondre. La mobilité relève d'un phénomène global complexe où se croisent aussi bien les aspects humains, sociaux que les aspects structurants et spatiaux du territoire. Ce passage progressif d'une démarche séquentielle à une démarche transversale se ressent au sein même de l'organisation de l'Etat du canton de Vaud et dans la répartition des tâches entre les différents services, notamment entre le Service de l'aménagement du territoire (SAT), le Service des routes (SR), le Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN) et le Service de la mobilité (anciennement Service des transports).

Ce changement d'approche peut être attribué à un contexte, lui aussi, en mouvement où la problématique environnementale (pollution de l'air, nuisances sonores, etc.) et la qualité des espaces publics vont, aujourd'hui, de pair avec les questions liées aux déplacements. A titre illustratif, on peut citer l'exemple du plan Opair (imposé par

Entretiens réalisés pour
collage par :

- Pierre MEYLAN,
architecte urbaniste
- Cédric COTTIER,
architecte urbaniste
- Stéphane THIÉBAUD,
architecte urbaniste



l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air) qui est le détonateur de plusieurs études en matière de circulation et de transports publics. Les limites des solutions traditionnelles qui consistaient à résoudre des problèmes techniques de manière ponctuelle sont désormais atteintes. L'attitude réactive qui consiste à répondre à un événement précis est peu à peu remplacée par une attitude plus active où les problèmes sont anticipés et intégrés dans une réflexion générale située plus en amont dans le processus de planification.

Mobilité et urbanisme: un mariage de raison

La tendance consistant à approcher les questions de mobilité de façon plus englobante révèle, du point de vue de nos interlocuteurs, les limites d'une approche traditionnelle des urbanistes et des ingénieurs à résoudre de manière satisfaisante les problèmes de transports privés et publics. Les urbanistes ont souvent dessiné des formes urbaines à l'intérieur desquelles l'ingénieur en circulation avait pour mission de régler les problèmes de voiries. Or, les spécialistes de la mobilité constatent, qu'aujourd'hui, ces formes urbaines ne se sont pas réalisées conformément

aux intentions des aménagistes. L'urbanisation a, le plus souvent, été induite par les réseaux de déplacements autour des nœuds routiers et autoroutiers. Ce constat implique une approche des questions de mobilité de façon plus transversale. Par exemple, la région de l'Ouest lausannois qui fait actuellement l'objet d'une étude pilote par l'intermédiaire d'un schéma directeur, entreprend la mobilité non plus seulement en terme quantitatif mais tente de faire le lien entre mobilité et urbanisme en planifiant «la bonne activité au bon endroit». En clair, la localisation d'une nouvelle fonction est dépendante à la fois des caractéristiques d'accessibilité du territoire et à la fois des besoins de l'activité en matière de mobilité (forte ou faible demande en matière de transports publics, privés et non motorisés).

La formation idéale pour la mobilité: ingénieur

Si toutefois tous s'accordent à dire que les processus se complexifient, la formation d'ingénieur reste, pour nos intervenants, la formation la plus appropriée pour résoudre les problèmes de déplacements. La formation d'ingénieur, par sa capacité d'approche systémique, garantit une réflexion en réseau et reste privilégiée pour

*Tronçon de la N1 entre
l'échangeur d'Ecublens
et le rond-point de la
Maladière (Lausanne)
à 10 heures 30 du matin.*

Zusammenfassung

Raumplanung und Mobilität: untrennbar ?

Das Gespräch am runden Tisch mit drei Mobilitätsspezialisten (S. Guillaume-Gentil – Transitec SA, Lausanne, P. de Aragao – Cert-Aragao, Lausanne und Y. Delacrétaz – Service de la mobilité du canton de Vaud) hat es ermöglicht, deren Sichtweisen und Meinungen zu den neuen Planungsprozessen, die Raumplanung und Mobilität verbinden, zu erfahren. Die Profis der Fortbewegung haben eine neue Rolle, zugleich als Darsteller und Zuschauer. Die bisher technischen und sektoriellen Ansätze verwandeln sich zunehmend zu transdisziplinären Vorgehen, die menschliche, soziale, aber auch strukturierende und räumliche Aspekte überlagern. Die Siedlungsentwicklung wurde oft von den Verkehrsnetzen, Strassen- und Autobahnknoten geprägt. Die Mobilitätsfrage muss heute global angegangen werden. Die Mobilitätsanforderungen von Unternehmen müssen gleichermaßen wie die Erreichbarkeitskriterien berücksichtigt werden, d.h. «das richtige Unternehmen am richtigen Ort» planen. Trotz komplizierter werdender Verfahren bleibt die Ingenieurausbildung dank ihres systemischen Ansatzes prädestiniert, die Verkehrsprobleme zu lösen und diesbezügliche Projekte auszuarbeiten. Die neue Stellung der Verkehrsingenieure darf jedoch das schwierige Arbeitsumfeld nicht vergessen lassen, wo die Verfahren stets schwerer und komplexer werden und wo politischer Druck und Interessengruppen hinzukommen. Der öffentliche Raum und die Kommunikation erhalten damit eine neue Bedeutung, die die Verfahren ergänzt. Die transdisziplinäre und globale Sicht wird weitgehend mit den Raumplanern und Soziologen, deren «Nutzer-Verhalten-Typen» ein entscheidender Beitrag für das Verständnis der Mobilitätsproblematik darstellen, geteilt. Die Öffnung des sektoriellen Bezugsrahmens und die Pluralität der Kompetenzen ist von nun an eine absolute Notwendigkeit.

l'élaboration de projets, compétence partagée avec l'urbaniste. L'apport des compétences des métiers connexes est utile et complémentaire, principalement pour enrichir l'analyse et la compréhension du phénomène de la mobilité. Ainsi, la «force de l'habitude» ou les «typologies de comportements des usagers», notions constatées ou élaborées par les sociologues sont d'un apport déterminant pour la compréhension des comportements de déplacements. Toutefois les formations en sciences humaines et sociales ne préparent pas à la démarche de projet où les connaissances techniques demeurent indispensables.

Ainsi, le métier s'est doté de nouvelles dimensions qu'il a fallu apprivoiser. L'espace public relève d'une nouvelle sensibilité (2D à 3D) qui vient

compléter la démarche au même titre que la communication. Celle-ci tend à prendre une place prépondérante dans leur travail. La négociation est devenue incontournable pour défendre un projet où chaque citoyen se positionne comme un ingénieur en circulation. Ce dernier, par son savoir et son regard externe, joue de plus en plus le rôle d'arbitre dans les conflits. Son expérience est souvent sollicitée pour rassurer les interlocuteurs. Le partage de l'expérience entre les professionnels est également devenu monnaie courante et il n'est pas rare que les associations professionnelles organisent des visites de réalisations jugées pertinentes qui serviront par la suite de références.

Une marge de manœuvre parfois limitée

Le nouveau statut de l'ingénieur en mobilité ne doit pourtant pas faire oublier le contexte difficile dans lequel s'insère leur travail. Ainsi, nos interlocuteurs, relèvent une radicalisation de toutes les parties dans les processus de planification. Toutefois, ce durcissement est associé à un état d'esprit privilégiant la concertation même si chaque intervenant protège son domaine de préférence (environnementaliste, économiste, paysagiste, etc...). Chaque spécialiste défendant ses positions, les processus de planification sont souvent lourds et complexes (durcissement des débats). A cela s'ajoutent des pressions des politiques et des organes d'influence (WWF, ATE, TCS, etc...) très fortes qui peuvent parfois menacer la crédibilité même des ingénieurs en déplacements.

Souvent appelés à la rescoussse, ceux-ci sont de plus en plus souvent confrontés à des situations d'urgence où il s'agit de faire des choix précipités lourds de conséquences, alors que le diagnostic lui-même n'est posé que de manière approximative.

La vision pluridisciplinaire et globale est toutefois largement partagée avec les urbanistes. La convergence d'intérêts entre professions n'est pas un phénomène de mode mais relève d'un élargissement indispensable du champ de réflexion. La collaboration entre disciplines se réalise à plusieurs niveaux aussi bien sur des planifications à large échelle que sur des aménagements locaux. Pour aboutir à un bon projet, la pluralité des compétences est devenue une nécessité absolue. Tel est, en tous les cas, l'avis partagé des trois spécialistes interviewés. ■