



Le concept de mobilité ici développé repose sur une hypothèse : il est possible de lutter contre les effets néfastes de la voiture moins par la coercition, l'interdiction ou l'extension d'emprises routières nouvelles, que par le redéploiement de l'offre des modes de déplacement et de la qualité des espaces de circulation existants. Deux actions, dont les modalités précises de mise en œuvre sont à construire avec les acteurs concernés, sont proposées.

La première vise à **ré-équilibrer "mobilité externe" et "mobilité interne"**. Nos enquêtes exploratoires révèlent que si la première est vécue par les habitants comme très performante (« ma femme va en train à Genève et moi en voiture à Lausanne », « 20 mn d'un côté, 40 de l'autre », ...), la seconde peut être considérée comme inexistante (« Quand on habite en villa, on prend la voiture, on va au centre commercial,

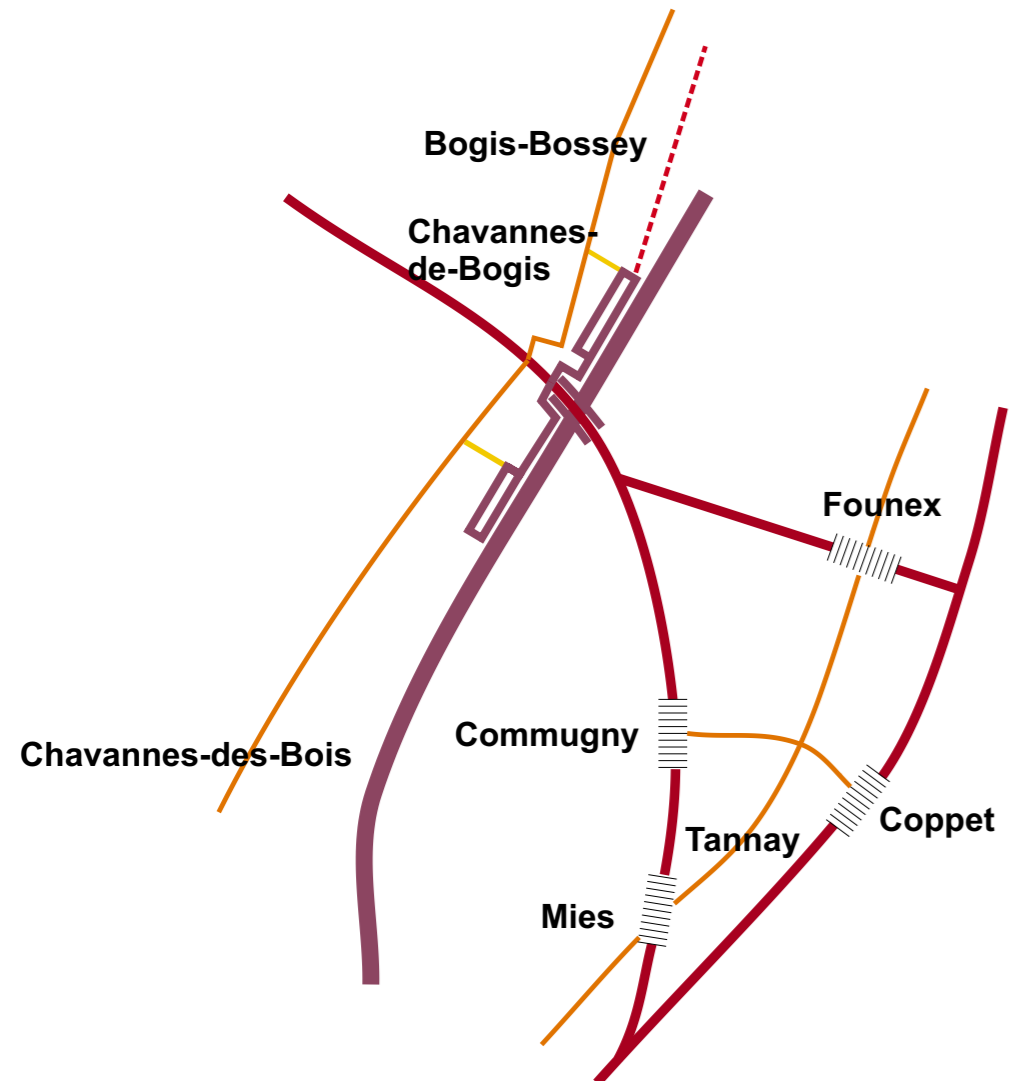
mais on ne rencontre personne », « on s'enferme et on méconnaît la rue d'à côté »). **Trois schémas complémentaires** auxquels il faut donner la même importance permettent donc d'exprimer le rééquilibrage recommandé : côté "mobilité externe" une hiérarchisation fonctionnelle des voies routières (transit, accès, distribution) ; côté "mobilité interne" une reconnexion paysagère de tout un réseau de cheminements capillaires (piéton, vélo, vitesses lentes) ; entre deux, une offre rationalisée de transports publics destinée à infléchir les habitudes et à générer une mutation progressive des comportements.

La seconde vise à **promouvoir le concept de la frange intermodale**. Celui-ci ne consiste pas à doubler des voiries pour répartir des charges de trafic, mais au contraire à différencier le gabarit, l'équipement ou le caractère de deux voies

parallèles, en leur attribuant des vitesses de référence contrastées (cf. la série des coupes ci-dessous). Nos premières enquêtes à nouveau montrent que les gens sont désorientés dans les zones villas, qu'ils ne croisent pas leurs voisins, souffrent d'une indifférenciation des ambiances (« Ici, toutes les rues se ressemblent », « Vous dessiner le quartier ? Mais c'est impossible, je n'y habite que depuis trois ans ! », « On en arrive à ne plus savoir de quel côté est le lac »). Créer une différence de potentiel d'usages, de comportements et d'ambiances entre deux voies de desserte, c'est alors **augmenter l'habitabilité de l'espace intermédiaire**, y réintroduire une orientation, de l'identité et un minimum d'échanges possibles : d'un côté, je rejoins l'autoroute en trois minutes, de l'autre je vais promener mon chien, croiser des enfants ou des voisins en cherchant du pain au village.

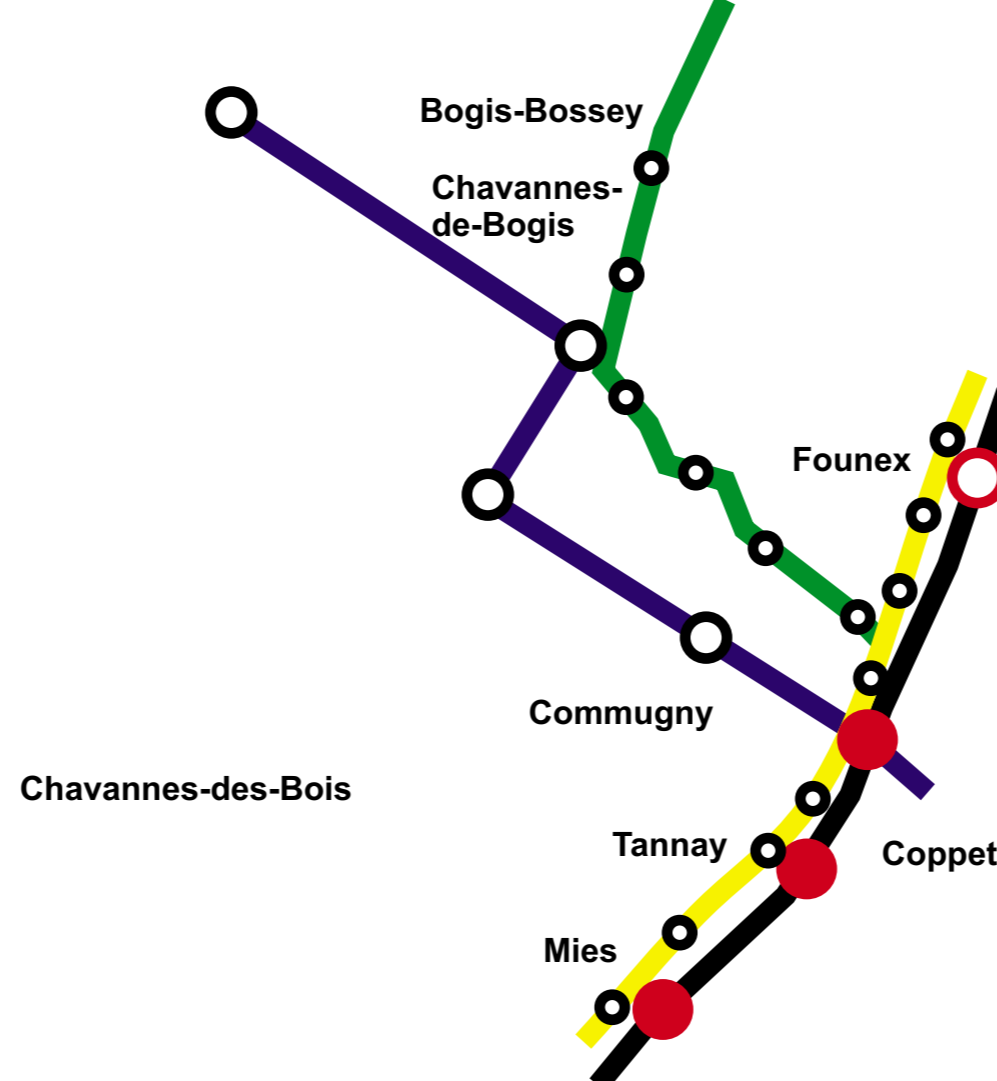
## TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS VERS UNE HIÉRARCHISATION DES FONCTIONS

Le transit, l'accessibilité et la distribution



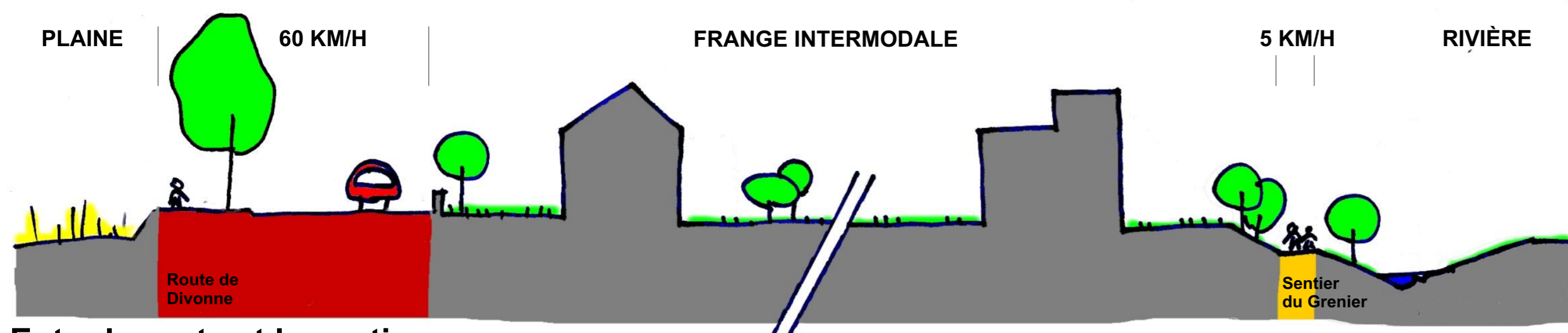
## TRANSPORTS PUBLICS VERS UNE MUTATION DES USAGES

Des vitesses différenciées

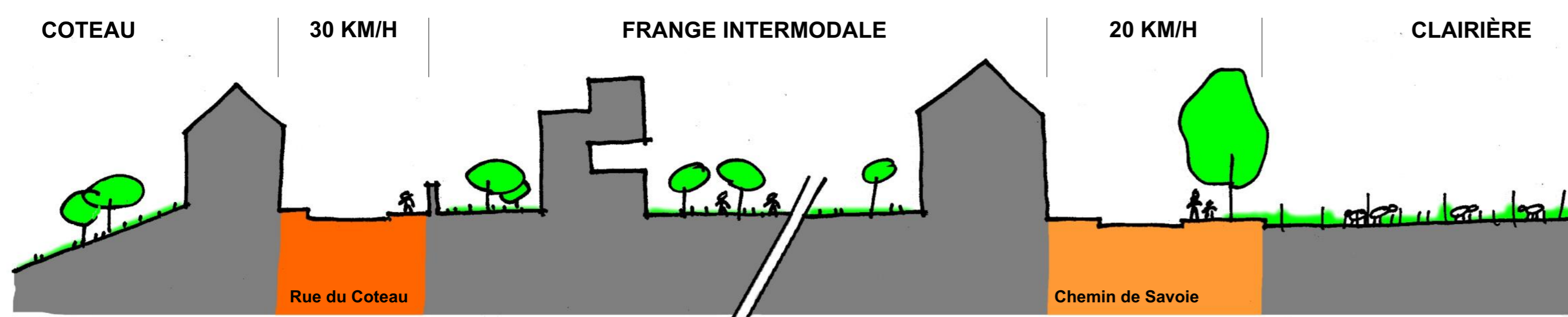


## MOBILITÉ DOUCE VERS UNE RÉTICULATION DU PAYSAGE

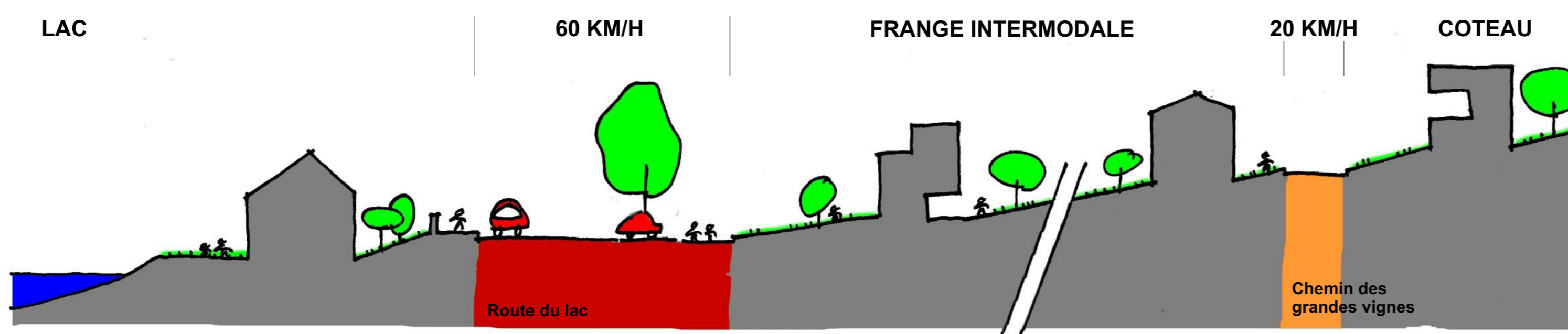
Une mobilité interne retrouvée



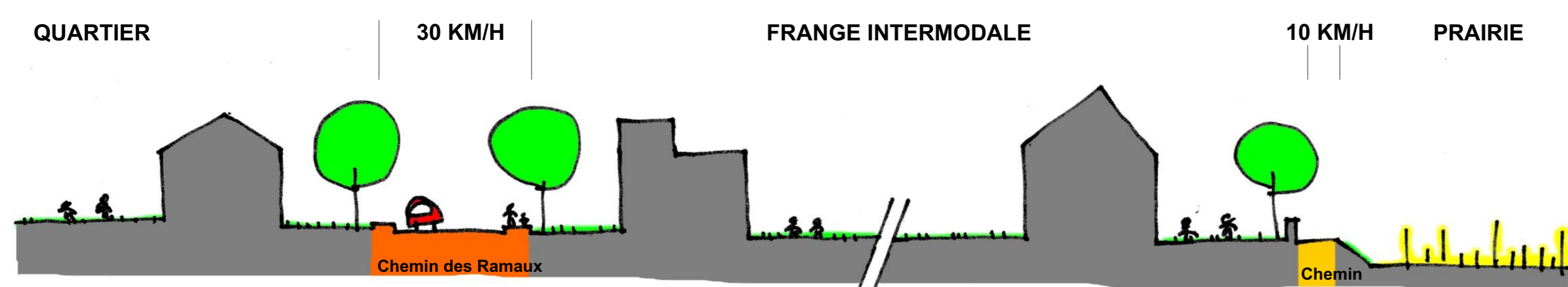
Entre la route et le sentier



Entre la rue et la ruelle



Entre la route et la ruelle



Entre la rue et le sentier

Autoroute  
Vitesse de référence: 120 km/h

Noeud autoroutier  
Vitesse de référence: 80 km/h

Route collectrice  
Vitesse de référence: 60 km/h  
Gabarit type: 7 m

Route de campagne  
Vitesse de référence: 50 km/h  
Gabarit type: 6 m

Rue villageoise  
Vitesse de référence: 40 km/h  
Gabarit type: 6 m

Ruelle de quartier  
Vitesse de référence: 20 km/h  
Gabarit type: 4 m

Chemin agricole  
Vitesse de référence: 15 km/h  
Gabarit type: 3.5 m

Chemin  
Vitesse de référence: 10 km/h  
Gabarit type: 2.5 m

Sentier  
Vitesse de référence: 5 km/h  
Gabarit type: 1.2 m

