



Projets générant une importante fréquentation (PIF)

Les projets générant une importante fréquentation dans le plan directeur cantonal

Guide

Date	07.10.2024
Version	1.0
Classification	Non classifié
Auteurs	Organe spécialisé pour les projets générant une importante fréquentation (selon art. 91e OC)

Table des matières

1.	Contexte	3
2.	Sites destinés à des PIF dans le plan directeur cantonal	3
2.1	Critères appelant une adaptation du plan directeur	4
2.2	Analyses (travail préliminaire)	5
2.2.1	Conditions devant être remplies par un site destiné à un PIF (principes d'aménagement 1 à 5)	5
2.2.2	Impact du site destiné à un PIF (principe d'aménagement 6)	5
2.3	Étude de base et dépôt de la demande	7
2.4	Processus d'inscription au plan directeur	8
2.4.1	Coordination et consolidation	8
2.4.2	Procédure de participation et arrêté du Conseil-exécutif	8
2.5	Inscription dans le plan directeur	8
3.	Possibilités de réglementation	9

1. Contexte

Les projets générant une importante fréquentation (PIF) ont des incidences importantes sur le territoire et l'environnement, raison pour laquelle ils doivent être prévus dans les instruments d'aménagement du territoire, comme l'exige l'article 8, alinéa 2 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT)¹. Cette condition est remplie par l'inscription dans le plan directeur ou dans les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU). Les PIF générant de 2000 à 5000 trajets TJM (trafic journalier moyen) doivent figurer dans les CRTU, tandis que les PIF générant plus de 5000 trajets TJM doivent être inscrits dans le plan directeur cantonal (art. 91b de l'ordonnance sur les constructions [OC]²). La coordination des activités du point de vue territorial est ainsi garantie et les exigences de l'article 8, alinéa 2 LAT sont satisfaites.

Le présent guide porte sur l'examen et la désignation des sites destinés à des PIF d'importance cantonale. Il comporte des recommandations et se veut une référence pour la mise en œuvre uniforme des consignes d'ordre supérieur. La procédure exacte d'examen des sites destinés à des PIF d'importance régionale doit être définie par les régions dans le respect des exigences cantonales. Les explications relatives au plan directeur cantonal contenues dans le présent guide peuvent se révéler utiles à cet égard.

Le présent guide s'adresse avant tout aux autorités communales chargées de l'aménagement ainsi qu'aux services cantonaux spécialisés. Le chapitre 5 du guide « Projets générant une importante fréquentation » (canton de Berne, OACOT/beco/TTE 2017) contient des explications sur les exigences de la planification directrice. Il s'est toutefois avéré qu'un complément fondé sur l'expérience serait utile.

2. Sites destinés à des PIF dans le plan directeur cantonal

La désignation de nouveaux sites destinés à des PIF et le réexamen de sites existants dans le plan directeur cantonal s'effectuent dans le cadre de la procédure ordinaire de controlling ayant lieu tous les deux ans. Les projets portant sur de nouveaux sites ou la modification de sites déjà inscrits au plan directeur peuvent ainsi être soumis au canton (Office des affaires communales et de l'organisation du territoire [OACOT], Service de l'aménagement cantonal) dans la perspective du prochain controlling. L'illustration 1, ci-dessous, présente la procédure prévue à cet égard.

¹ Loi fédérale du 22 mars 1979 sur l'aménagement du territoire (loi sur l'aménagement du territoire, LAT ; RS 700)

² Ordonnance du 6 mars 1985 sur les constructions (OC, RSB 721.1)

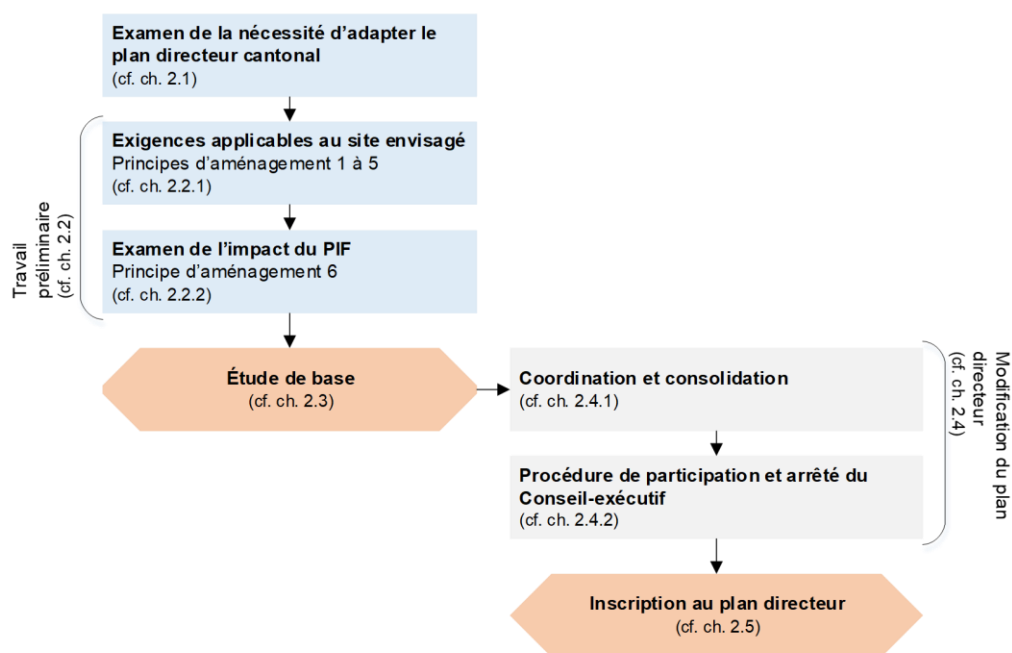


Illustration 1 Procédure d'adaptation du plan directeur

2.1 Critères appelant une adaptation du plan directeur

La fiche de mesure B_02 du plan directeur ainsi que l'article 91b OC règlent l'inscription des PIF dans le plan directeur cantonal. L'obligation de faire figurer un projet dans le plan directeur a pour effet que la désignation d'un nouveau PIF ou l'apport d'importantes modifications à un PIF existant ne peuvent être approuvés dans le cadre de la procédure d'édiction des plans qu'une fois le site concerné inscrit au plan directeur cantonal ou régional (état de coordination réglée) ; il en va de même pour l'octroi d'un permis de construire.

Les sites destinés à des PIF ne sont examinés dans le cadre du plan directeur que si les bases légales ou la situation concrète changent considérablement. Tel est notamment le cas

- lorsque la réalisation d'un nouveau PIF est envisagée (ou qu'un changement d'affectation dans le cadre d'un PIF existant donne lieu à des trajets supplémentaires provoquant un dépassement de la limite de 2000 trajets TJM) ou
- qu'une modification importante est prévue concernant une installation générant une importante fréquentation ou un site destiné à un PIF ou encore qu'une adaptation doit être apportée au plan directeur du point de vue de l'urbanisation, du réseau routier ou de la protection de l'environnement. Une modification importante peut être rendue nécessaire par un changement d'affectation ayant une incidence sur les trajets, une intention concrète de développer un site ou une modification de périmètre.

Si les responsables de l'aménagement (en règle générale la commune, éventuellement aussi une région ou le canton) estiment qu'une adaptation du projet dans le plan directeur est nécessaire, ils prennent contact le plus tôt possible avec le canton (OACOT, Organe spécialisé pour les projets générant une importante fréquentation [OSPIF]).

2.2 Analyses (travail préliminaire)

Lorsqu'une adaptation du plan directeur cantonal est nécessaire relativement à un projet (cf. ch. 2.1), il convient de procéder à diverses analyses. Il s'agit en premier lieu de vérifier si les exigences posées au site destiné à un PIF (cf. ch. 2.2.1) sont respectées. Lorsqu'il s'avère que le périmètre examiné se prête à une affectation générant une importante fréquentation, il est nécessaire, dans un deuxième temps, de déterminer quel sera l'impact du PIF envisagé (cf. ch. 2.2.2). Le résultat de ces analyses, y compris les recommandations concernant la réglementation, est présenté dans une étude de base (cf. ch. 2.3).

Le temps nécessaire à l'élaboration de l'étude de base varie en fonction de la complexité du site, de la disponibilité des données (recensement du trafic) ainsi que du contexte ; ces travaux peuvent prendre de neuf à douze mois selon une estimation générale. Il est recommandé de prévoir un délai suffisant pour la réalisation des analyses, les procédures de consultation et les discussions afin de garantir la qualité des travaux effectués et de permettre le déroulement sans heurt des étapes ultérieures (cf. ch. 2.3).

Les analyses incombent en principe à la commune dans laquelle est implanté un site destiné à un PIF, ce qui n'exclut toutefois pas une délégation à l'entité responsable du projet. En sa qualité d'autorité d'aménagement, la commune détient une connaissance optimale de la situation spécifique, des lieux ainsi que des intentions existant quant au développement du site. D'autres protagonistes sont également impliqués (services spécialisés communaux et cantonaux, région, autorités fédérales, exploitants du site, bureaux d'architectes et bureaux spécialisés dans la gestion de la mobilité). Au besoin, les services cantonaux (OSPFI) les assistent, accompagnent les démarches et mettent à disposition des données de base.

2.2.1 Conditions devant être remplies par un site destiné à un PIF (principes d'aménagement 1 à 5)

Le plan directeur définit les critères devant présider à la pesée des intérêts lors de la désignation de sites pouvant se prêter à une affectation générant une importante fréquentation. Il n'est possible de réaliser un PIF que lorsque le site envisagé respecte tous les critères. Il s'agit notamment des aspects suivants (cf. fiche de mesure B_02, qui présente plus en détail les exigences posées) :

- Point 1 : exigences concernant le type d'espace dont doit relever la commune dans laquelle est envisagé un PIF
- Point 2 : exigences concernant la situation géographique du site susceptible d'accueillir un PIF
- Point 3 : exigences concernant l'accessibilité à vélo et à pied
- Point 4 : exigences concernant la desserte par les transports publics
- Point 5 : exigences concernant l'accessibilité en TIM

2.2.2 Impact du site destiné à un PIF (principe d'aménagement 6)

Exigences

Lorsque les exigences posées au site envisagé sont remplies (cf. ch. 2.2.1), il convient de déterminer si l'impact du projet prévu peut être assumé par les alentours, si les atteintes portées à l'environnement à proximité des routes sont tolérables et si la capacité du réseau routier est suffisante. Les aspects suivants doivent être pris en compte :

Impact sur les alentours

- Il s'agit d'examiner si l'impact attendu est compatible avec les dispositions des autres instruments d'aménagement, tels que les stratégies, les plans directeurs (communaux), les plans d'affectation et d'éventuels objectifs urbanistiques.
- Il convient en outre d'examiner si l'impact est compatible avec les affectations des alentours.

Atteintes portées à l'environnement à proximité des routes

- Il s'agit d'examiner si le respect des valeurs limites d'immission (protection de l'air) d'ici 2030 est remis en cause par l'augmentation du trafic due au projet. L'examen doit se fonder sur les données actuelles relatives à la charge de trafic (TJM) sur les tronçons concernés ainsi que sur les pronostics concernant le surcroît de trafic et la répartition de ce dernier sur les axes touchés.
- Afin de jauger l'impact du nouveau projet en termes de bruit, il convient de définir les tronçons sur lesquels une augmentation perceptible du bruit (+ 1 dB) est attendue. L'exploitation d'installations fixes nouvelles ne doit pas entraîner un dépassement des valeurs limites d'immission consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication ou la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement (art. 9 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit [OPB]).

Impact sur la capacité du réseau routier

- Il convient de déterminer, au moyen d'une étude préliminaire selon la norme SIA 112, les tronçons sur lesquels l'on peut s'attendre à une augmentation du trafic de plus de 10 % ainsi que la qualité attendue du trafic aux nœuds routiers attenants. Il s'agit en outre d'apporter la preuve que tous les nœuds situés à proximité du PIF (périmètre d'influence, cf. ch. 2.2.3 ci-dessous, phase 3) présentant une qualité du trafic seulement « suffisante » conserveront une qualité au moins d'un tel niveau, même en cas d'augmentation du trafic plus faible (< 10 %).
- En ce qui concerne les transports publics (routiers), il s'agit de démontrer quelles seront les répercussions de l'évolution de la qualité du trafic sur la qualité de l'exploitation des transports publics routiers (ponctualité, respect de la cadence et des correspondances) et, le cas échéant, de présenter les mesures de gestion de la mobilité déjà mises en place.
- La qualité du trafic cycliste et piéton doit également faire l'objet d'un examen. En ce qui concerne le trafic cycliste, il convient avant tout de démontrer que les infrastructures cyclables de la hiérarchie des réseaux prévue dans le plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables continueront de fonctionner, même en cas d'augmentation du TIM. Il convient par ailleurs de prouver que la qualité du trafic ne se détériorera pas, ni dans les lignes droites, ni aux croisements et nœuds routiers.

Modalités des examens

Il est recommandé de procéder aux examens de manière échelonnée. Un processus divisé en trois phases est proposé ci-dessous. Les phases peuvent toutefois se chevaucher.

Phase 1 : définition d'un cadre

Au cours de la première phase, il s'agit de délimiter le cadre de l'analyse. Une telle démarche implique d'établir un état des lieux du contexte ainsi que des projets pertinents situés dans le périmètre d'examen (cf. définition ci-dessous) et de dresser une liste des services et des protagonistes à impliquer. En outre, les données de base (en particulier celles concernant le trafic) devant encore être recueillies ainsi que le mode de collecte doivent être décrits. L'ampleur et le degré d'approfondissement de l'analyse doivent être fixés au cas par cas.

Le périmètre d'examen englobe tous les projets liés du point de vue fonctionnel, qu'il s'agit d'analyser comme un tout (ils sont considérés comme une source de trafic unique) dans le cadre de l'examen de l'impact. Les PIF tout autant que les projets ne générant pas une importante fréquentation sont pris en compte. Ces derniers ne doivent pas figurer dans le plan directeur ; dans certains cas, cependant, un examen ne portant que sur les PIF serait trop limité. *Le périmètre d'examen ne correspond pas nécessairement au périmètre contraignant désigné pour l'aménagement du site destiné à un PIF ni ne préjuge de ce dernier.*

Les objectifs poursuivis, les compétences, les services impliqués et les procédures doivent être clairement définis à l'issue de cette phase. Les données de base nécessaires doivent avoir été réunies et l'acquisition de tout élément encore manquant doit avoir été organisée. Le périmètre d'examen doit avoir été délimité et les chiffres à analyser concernant les trajets doivent être disponibles.

Phase 2 : analyse du périmètre d'examen

La deuxième phase, au cours de laquelle le périmètre d'examen fait l'objet d'une étude attentive du point de vue de l'urbanisme, des transports et de l'impact environnemental, sert à préparer l'analyse de l'impact du périmètre d'examen sur le périmètre d'influence (phase 3).

À l'issue de cette phase, les liens fonctionnels entre les alentours, la capacité du réseau routier et l'impact environnemental doivent avoir été bien cernés, la situation initiale et les potentiels présents dans le périmètre d'examen doivent avoir été décrits dans les grandes lignes. En outre, la marge de manœuvre au sein du système de transport dans lequel s'inscrit le site du PIF doit être connue.

Phase 3 : examen de l'impact et définition d'une réglementation

La troisième phase est consacrée à la réalisation des calculs et à l'analyse de l'impact des affectations présentes dans le périmètre d'examen sur les alentours, la capacité du réseau routier et l'environnement (cf. ch. 2.2.2) au sein du périmètre d'influence (cf. définition ci-dessous).

Le périmètre d'influence est plus grand que le périmètre d'examen et sert à évaluer l'impact de ce dernier sur le tissu bâti et le système de transport dans lesquels il s'inscrit ainsi que sur l'environnement. Le périmètre d'influence correspond à la zone sur laquelle le périmètre examiné (périmètre d'examen) est susceptible d'avoir une incidence et doit être délimité en fonction du contexte.

Le résultat de ces travaux permet d'évaluer la capacité du site envisagé à assumer un PIF, laquelle est un critère déterminant l'ampleur de la réglementation nécessaire dans le plan directeur (cf. définition ci-dessous). La commune devant accueillir le PIF et le canton (OSPIF) se concertent pour soumettre une proposition à cet effet dans le cadre du controlling du plan directeur. Une typologie applicable aux PIF (cf. ch. 3) a été définie dans le but de permettre une élaboration uniforme de la réglementation.

La réglementation d'un site destiné à des PIF dans le plan directeur porte sur le périmètre du site et prévoit une limite supérieure de trajets tolérables admis (cf. définition ci-dessous). L'ampleur de la réglementation peut varier d'un site à l'autre (cf. ch. 3).

La fixation d'une limite au nombre de trajets garantit que le site destiné à des PIF peut être assumé. La limite fixée ne représente pas le nombre maximal possible de trajets mais le nombre tolérable de trajets visé par les mesures d'aménagement. Une distinction est faite entre les trajets TJM_{PIF} (somme des trajets occasionnés par tous les PIF présents sur le site) et les trajets TJM (somme des trajets occasionnés par toutes les affectations présentes sur le site).

2.3 Étude de base et dépôt de la demande

Les analyses concernant le respect des exigences et l'examen de la capacité du site à assumer un PIF ainsi que le besoin de réglementation (délimitation du site, y compris du périmètre soumis à la réglementation et fixation d'une limite supérieure au nombre de trajets, cf. aussi ch. 3) qui en découle sont documentés et motivés dans l'étude de base. Les explications doivent être complètes, vérifiables et plausibles.

La commune concernée remet (év. par voie électronique) l'étude de base, accompagnée d'un bref courrier présentant la demande, au Service de l'aménagement cantonal de l'OACOT avant la fin de l'année précédant le controlling du plan directeur, qui a lieu tous les deux ans (pour l'année de controlling X, l'étude de base et la demande doivent parvenir au canton avant la fin de X-1).

2.4 Processus d'inscription au plan directeur

Les modifications portant sur des sites déjà désignés ou la désignation de nouveaux sites destinés à des PIF font l'objet d'un examen dans le cadre du controlling ordinaire du plan directeur, qui a lieu tous les deux ans. Le controlling du plan directeur se déroule selon une procédure standard.

Le canton détient la compétence pour les processus concernant le plan directeur. L'office spécialisé compétent pour la fiche de mesure B_02 (OACOT) coordonne les travaux et constitue en collaboration avec l'OSPIF la documentation nécessaire aux adaptations à apporter au plan directeur (cf. ch. 2.4.1). La population est informée dans le cadre de la procédure de participation publique et a la possibilité de prendre position. Parallèlement, les adaptations envisagées font l'objet d'un examen préalable de la part de la Confédération, après quoi elles sont arrêtées par le Conseil-exécutif. Les adaptations effectuées doivent ensuite être approuvées par la Confédération (cf. ch. 2.4.2).

2.4.1 Coordination et consolidation

La coordination et la consolidation du processus de désignation de nouveaux sites ou d'adaptation de sites déjà désignés impliquent la constitution et l'examen de la documentation ainsi que l'organisation de la procédure de consultation interne à l'administration. L'examen de la documentation dure environ quatre mois, à condition que la qualité de l'étude soit satisfaisante. La consultation interne relève de la procédure standard.

L'OACOT, en sa qualité d'office spécialisé compétent, se charge de coordonner les travaux. Les services représentés au sein de l'OSPIF examinent l'étude et en proposent une évaluation selon des critères techniques. Un projet de modification de la fiche de mesure, du rapport explicatif ainsi que des géodonnées est élaboré sur cette base. Le rapport explicatif fournit une présentation de la situation initiale, les raisons de l'adaptation ainsi qu'une description du projet. L'impact de la modification sur le territoire et l'environnement sont démontrés à l'aide des principes d'aménagement de la fiche de mesure B_02. La pesée des intérêts, obligatoire, permet de fixer une limite contraignante au nombre de trajets, de définir le périmètre de réglementation ainsi que de constater l'état de la coordination (coordination réglée, en cours ou information préalable). En outre, il est possible de prévoir des mandats ou des mesures portant sur les étapes suivantes.

2.4.2 Procédure de participation et arrêté du Conseil-exécutif

À l'issue de la procédure de consultation interne, le Conseil-exécutif donne le feu vert pour le lancement de la procédure de participation publique et d'examen préalable par la Confédération. La procédure de participation publique dure trois mois. Le projet peut être retravaillé en fonction des prises de position et du rapport d'examen préalable de la Confédération.

Lorsque le Conseil-exécutif a arrêté les adaptations à apporter au plan directeur, celles-ci deviennent contraignantes pour les autorités dans l'ensemble du canton. Dès que la Confédération a approuvé les adaptations (une étape exigée par le droit fédéral), le processus de controlling est achevé.

2.5 Inscription dans le plan directeur

Le site examiné est inscrit dans la fiche de mesure B_02 du plan directeur, dans laquelle est également indiquée l'ampleur de la réglementation (cf. ch. 2.2.2 ainsi que ch. 3), qui découle du besoin de pilotage

constaté. L'état de la coordination indique le degré d'harmonisation des éléments ayant une incidence sur le territoire³.

- Coordination réglée : site destiné à un PIF dont les principales incidences sur le territoire sont coordonnées.
- Coordination en cours : site destiné à un PIF dont les éléments ayant une incidence sur le territoire ne sont pas encore entièrement coordonnés entre eux. Les étapes ultérieures de ce processus sont toutefois clairement cernées, rendant certain le règlement de la coordination en temps utile.
- Examen préalable : site destiné à un PIF encore trop peu défini pour pouvoir faire l'objet d'une coordination, mais dont la désignation est néanmoins nécessaire.

L'arrêté du Conseil-exécutif et l'approbation par la Confédération rendent toute modification du plan directeur contraignante pour les autorités. L'obligation d'inscription dans le plan directeur est satisfaite du moment qu'un site destiné à un PIF est classé dans la catégorie « état de coordination réglée ». Les autorités compétentes pour la procédure d'édiction des plans et pour la procédure d'octroi du permis de construire ultérieures doivent tenir compte des prescriptions contraignantes à leur égard contenues dans la fiche de mesure B_02.

3. Possibilités de réglementation

Les PIF existants et les nouveaux PIF ne sauraient être traités de la même manière. Tel est notamment le cas en ce qui concerne l'intégration d'un PIF dans son environnement spatial (y c. système de transport) ; par conséquent, le besoin de réglementation diffère d'un PIF à l'autre. Un classement des PIF en différentes catégories se veut une aide à cet égard.

Il convient de distinguer deux catégories principales (I et S), pouvant être subdivisées en cinq types au total (cf. ill. 2). La catégorie I comprend les PIF pour lesquels le plan directeur pilote uniquement l'installation proprement dite ; le nombre maximal de trajets est alors fixé pour chaque installation. Dans la catégorie S, en revanche, se trouvent les PIF pour lesquels le plan directeur pilote le site ; le nombre maximal de trajets est alors fixé pour l'ensemble du site.

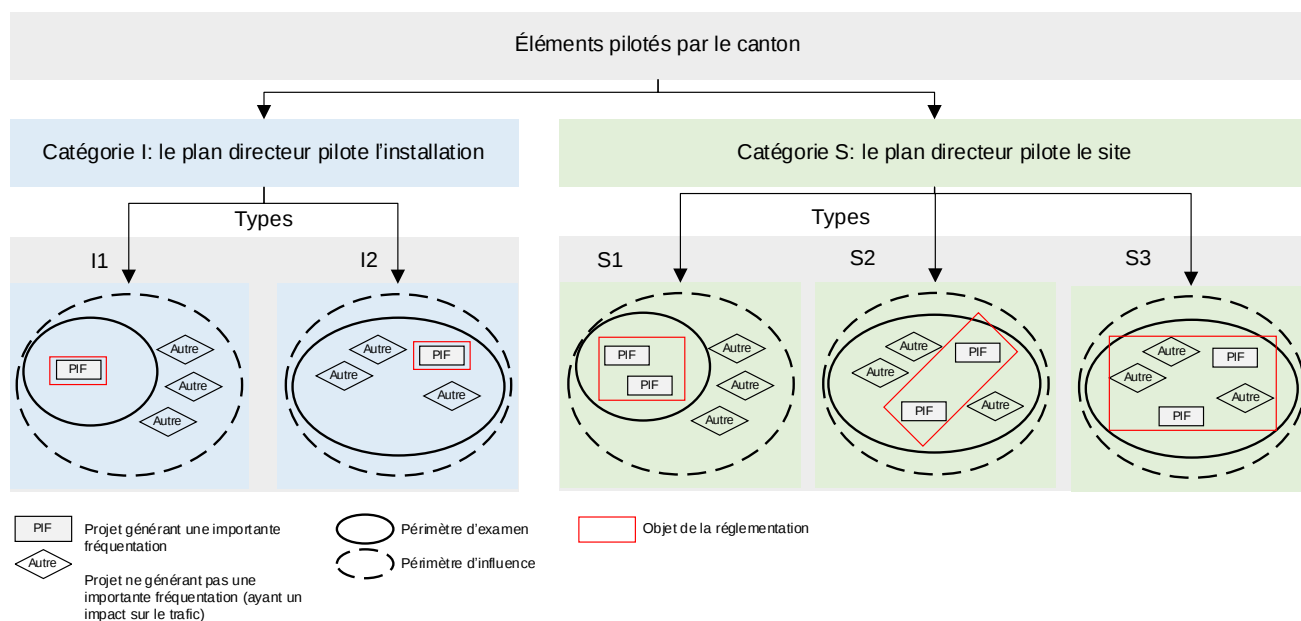


Illustration 2 Possibilités de réglementation

³ Le classement dans les différentes catégories relatives à l'état de la coordination se fonde sur les explications du plan directeur cantonal ainsi que du « Guide pour la planification directrice de l'Office fédéral du développement territorial » (1997)

Type I1 : La réglementation porte sur chaque installation générant une importante fréquentation située sur un site.

Caractéristiques du projet et objet des analyses

- en règle générale, installation unique
- le plus souvent, système de transport simple
- périmètre d'examen se confondant avec l'installation

Objet de la réglementation

- Le site est désigné dans le plan directeur cantonal et un nombre de trajets maximal contraignant est fixé pour chaque installation s'y trouvant.

Type I2 : les activités ne relevant pas du PIF sont également prises en compte dans le périmètre d'examen.

Caractéristiques du projet et objet des analyses

- en règle générale, installation unique
- système de transport plus complexe en raison de la situation centrale ou du degré d'imbrication entre le site et ses alentours
- périmètre d'examen comprenant l'installation générant une importante fréquentation ainsi que les installations ayant une autre affectation avec lesquelles il existe un lien fonctionnel

Objet de la réglementation

- Le site est désigné dans le plan directeur cantonal et un nombre de trajets contraignant est fixé pour l'installation générant une importante fréquentation.
- Le nombre de trajets générés par les installations ayant une autre affectation présentes sur le site est mentionné à titre indicatif.

Type S1 : L'analyse porte sur le site et un nombre de trajets maximal contraignant est fixé pour l'ensemble des installations générant une importante fréquentation. Le nombre maximal de trajets pour chaque installation est fixé de manière contraignante pour les propriétaires fonciers à l'étape suivante (procédure d'édiction des plans et procédure d'octroi du permis de construire).

Caractéristiques du projet et objet des analyses

- plusieurs installations liées du point de vue fonctionnel
- le plus souvent, système de transport simple
- périmètre d'examen comprenant toutes les installations générant une importante fréquentation entre lesquelles il existe un lien fonctionnel

Objet de la réglementation

- Le site ainsi que le nombre maximal de trajets pour toutes les installations générant une importante fréquentation présentes sur le site sont réglés de manière contraignante dans le plan directeur cantonal.

Type S2 : le périmètre d'examen comprend également les installations ne générant pas une importante fréquentation.

Caractéristiques du projet et objet des analyses

- plusieurs installations
- existence d'un lien fonctionnel entre les installations générant une importante fréquentation et les installations affectées à d'autres activités
- système de transport complexe
- périmètre d'examen comprenant toutes les installations générant une importante fréquentation ainsi que les installations ne générant pas une importante fréquentation avec lesquelles il existe un lien fonctionnel

Objet de la réglementation

- Le site destiné au PIF ainsi que le nombre global de trajets occasionnés par toutes les installations générant une importante fréquentation présentes sur le site sont réglés de manière contraignante dans le plan directeur.
- Les trajets occasionnés par les installations ne générant pas une importante fréquentation présentes sur le site sont mentionnés à titre indicatif.

Type S3 : Contrairement à la démarche adoptée pour les types S1 et S2, les installations ne générant pas une importante fréquentation font non seulement partie du périmètre d'examen, mais font elles aussi l'objet d'une réglementation. Le nombre maximal de trajets pour chaque installation ou zone construite est défini de manière contraignante pour les propriétaires fonciers à l'étape suivante (procédure d'édiction des plans et procédure d'octroi du permis de construire).

Caractéristiques du projet et objet des analyses

- en règle générale, plusieurs installations générant une importante fréquentation
- existence d'un lien fonctionnel entre les installations générant une importante fréquentation et les autres installations
- existence de potentiels dans le secteur
- système de transport complexe
- périmètre d'examen comprenant toutes les installations générant une importante fréquentation ainsi que les autres installations avec lesquelles il existe un lien fonctionnel

Objet de la réglementation

- Le site destiné au PIF fait l'objet d'une réglementation contraignante dans le plan directeur, qui définit notamment le nombre maximal de trajets pouvant être générés par toutes les activités présentes sur le site.