

# MOBILITÉ ET DE PLANIFICATION URBAINE: LA MÉTHODE ABC DANS L'OUEST LAUSANNOIS FACE AUX BESOINS DE L'ÉCONOMIE

SOPHIE NOIRJEAN, GÉOGRAPHE, UNIVERSITÉ DE LAUSANNE / AMÉNAGISTE, URBAPLAN FRIBOURG

---

S'appuyant sur le postulat qu'une meilleure intégration des politiques publiques contribue à la fois à rendre la ville supportable pour la nature, et l'environnement urbain supportable pour l'homme, cet article reprend les résultats d'une étude<sup>1</sup> qui s'intéresse à une forme novatrice d'intégration de la mobilité et de la planification urbaine: la politique ABC. L'ambition de cette politique est de localiser les activités<sup>2</sup> aux endroits les mieux appropriés du territoire en fonction de leurs profils de mobilité, c'est-à-dire en fonction des types de déplacements qu'elles génèrent et, consécutivement, de leurs besoins en places de stationnement. Cette idée simple est séduisante car elle découle du bon sens: il est dans l'intérêt d'une entreprise attirant un grand nombre de personnes par jour (employés / visiteurs) d'être située à proximité d'une bonne desserte en transports publics<sup>3</sup>, même si elle doit pour cela limiter son offre en places de stationnement. Au contraire, une entreprise de logistique / transports privilégiera la proximité des axes routiers importants.

## 1 PROBLÉMATIQUE

### 1.1 Contexte urbain: l'ouest lausannois en perspective

Les modèles d'urbanisation actuels consomment non seulement de précieuses ressources territoriales mais sont aussi largement responsables des atteintes à l'environnement, de la congestion du trafic, des coûts élevés d'équipement, des phénomènes croissants de ségrégation et de spécialisation territoriale, c'est-à-dire de toute une série d'éléments qui éloignent la ville d'un modèle de développement durable.

L'Ouest lausannois conjugue un manque d'identité urbanistique générale et une forte densité de trafic individuel motorisé - causant d'importants problèmes de sécurité, de pollution et de congestion - doublée d'une offre en transports publics non satisfaisante: sur 430'000 déplacements quotidiens enregistrés, 68% sont effectués en voiture (Schéma directeur de l'Ouest lausannois, 2004:20). Partant, les risques suivants menacent la région:

- une baisse de la qualité du cadre de vie. Celle-ci pourrait se traduire par une désaffectation des lieux de la part des habitants et des entreprises;
- une limitation de la capacité constructive des terrains due à la législation fédérale sur l'environnement (OPair, art. 9)<sup>4</sup>.

Une telle évolution serait dommageable pour l'ensemble de l'agglomération: l'Ouest lausannois est en effet une des régions stratégiques du canton à fort potentiel de développement économique (présence de pôles économiques, des Hautes Ecoles, etc.).

Au niveau du développement de la région, il faut savoir que les réserves à disposition suffisent globalement pour répondre à l'accueil de nouveaux habitants et de nouvelles entreprises, pour autant que des mesures de planification soient prises. Le lancement de la méthode ABC se veut une réponse adaptée au développement de l'Ouest lausannois.

### 1.2 ABC et développement durable

En préambule, il est important de comparer les principes théoriques à la base du développement urbain durable<sup>5</sup> aux objectifs de la politique ABC:

- *la mixité et la densité* («reconstruire la ville sur la ville»).  
En privilégiant les localisations des entreprises qui génèrent beaucoup de déplacements dans les endroits bien équipés en transports publics, la méthode ABC entend contenir l'étalement urbain ;
- *l'intégration de la planification spatiale et de la planification des transports*.  
C'est le cœur même de l'idée ABC, qui va même au-delà en encourageant le développement des transports publics et non motorisés;

- *la redistribution des centralités urbaines en parallèle avec les équipements, les modes de transport et les choix de localisation résidentielle.*

Bien que ne traitant pas de la localisation résidentielle, la méthode ABC entend contribuer à la structuration du territoire le long des axes de transports publics;

- *la promotion de la recherche* (complexité et interdisciplinarité de la réalité urbaine).

La méthode ABC est à la conjonction de plusieurs disciplines: l'aménagement du territoire et la planification des déplacements, l'économie, la protection de l'environnement.

Ces bases étant posées, il apparaît que la théorie semble effectivement apporter une réponse allant dans le sens d'un développement durable. Mais qu'en est-il de la pratique? Il est généralement admis que les arguments et les représentations des milieux défendant les logiques d'entreprises se heurtent souvent aux objectifs et aux mesures découlant de logiques étatiques, considérées comme limitatives de la liberté d'entreprise. C'est précisément ce que nous avons cherché à mettre en évidence dans notre étude.

### 1.3 Contexte institutionnel et objet d'étude

Sept communes de l'Ouest lausannois ont signé en novembre 2000, sous l'impulsion du canton, une convention prescrivant le gel provisoire des autorisations de construire des installations à forte fréquentation. Ainsi furent posées les bases de l'élaboration d'un instrument de planification à l'échelon régional: le Schéma directeur de l'Ouest lausannois.

Pour cette période, des critères transitoires permettant de juger de l'opportunité des futurs projets ont été introduits par l'intermédiaire du questionnaire "ABC", qui accompagne toute demande d'implantation d'activités.

### 1.4 Objectifs et méthodologie

Si la politique ABC constitue une réponse de la part des planificateurs et des spécialistes de la mobilité aux défis du développement urbain, nous aimerions en outre savoir si cette réponse est cohérente et adaptée aux problèmes de transports rencontrés dans l'Ouest lausannois. Dans le cadre de la politique ABC, la logique de planification et la logique économique sont-elles en adéquation ou s'affrontent-elles? Si oui, sur quels points en particulier? Le modèle ABC est-il perçu comme un frein à la liberté d'entreprise?

Ces questions reflètent les préoccupations des services de l'Etat: les Service de la mobilité (SM) et le Service de l'aménagement du territoire (SAT) avec qui nous avons collaboré dans cette étude.

Afin de «sonder» le monde économique, nous avons effectué une série d'entretiens. Nous avons prévu initialement de rencontrer des représentants d'entreprises récemment implantées dans l'Ouest lausannois ayant été soumises au questionnaire ABC. Hélas, le manque d'ancienneté de la méthode ainsi que le caractère confidentiel et politiquement sensible des dossiers actuellement en phase de procédure ne nous l'a pas permis. Nous avons donc recruté des interlocuteurs représentant la position des milieux économiques parmi les groupes d'acteurs suivants:

- le Service de l'économie et du tourisme (SET)
- les syndicats des communes;
- les associations de promotion économique;
- les entreprises de promotion immobilière.

## 2 EXEMPLES DE MESURES D'INTÉGRATION DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

Dans le domaine de l'intégration des politiques de l'aménagement du territoire et des déplacements, d'autres expériences sont menées actuellement en Suisse sur la mise place d'outils permettant de favoriser l'implantation des installations (notamment celles dites à forte fréquentation) dans des sites où l'accessibilité par les transports publics est de bonne qualité. Les instruments envisagés relèvent soit de l'affectation du sol, c'est le cas de la méthode ABC, soit d'une incitation économique, ou encore d'une limitation de la génération de trafic:

- il a ainsi été proposé, à Zurich, de percevoir sur les installations à forte fréquentation des taxes d'incitation en fonction du nombre de places de stationnement nécessaires: plus une installation est périphérique, plus le nombre de places de stationnement nécessaires est élevé et plus le montant des taxes à verser est important. Ces redevances sont redistribuées spécifiquement à des mesures infrastructurelles pour le trafic individuel motorisé, les transports publics et le trafic doux;
- dans le cas de Berne, la coordination entre plan directeur cantonal et politique des transports est renforcée par l'entremise du plan de mesures<sup>6</sup> 2001. Un "modèle de pondération des trajets"<sup>7</sup> a été défini comme instrument de coordination, modèle qui calcule la croissance maximale admissible des prestations kilométriques sur la base des

objectifs du plan de mesures en matière d'émissions et de valeurs limites d'immissions. Il répartit ensuite cette "marge de manœuvre" ainsi calculée sous la forme de "contingents de trajets" de la manière suivante: un peu plus de la moitié des trajets est réservée à la croissance de base dans tout le canton, le reste est affecté aux pôles de développement prioritaires cantonaux et à l'encouragement des centres et des agglomérations. Puisque le modèle tient aussi compte de la longueur moyenne des trajets, les installations sises à proximité de pôles d'habitation ou d'activités, donc généralement pourvues d'une bonne desserte en transports publics, sont ainsi favorisées;

- dans l'Ouest lausannois, l'"indice de génération de trafic" (IGT) a été inscrit en tant que "mesure d'urgence" dans le cadre de la convention évoquée signée par des communes de l'Ouest lausannois et le canton de Vaud. C'est un instrument visant la limitation du trafic par des moyens relevant de l'aménagement du territoire: un maximum de 500 mouvements de véhicules par jour et par hectare a été retenu.

L'IGT comporte cependant l'inconvénient de rapporter les trajets générés à une surface de terrain. Or la dimension du terrain ne joue parfois aucun rôle dans les impacts sur le territoire, sur l'environnement et sur le système de transports. C'est ainsi qu'il a été abandonné au profit de la méthode ABC;

- le canton de Genève, quant à lui, associe l'exigence d'un plan de mobilité d'entreprise à la procédure de permis de construire, pour toute entreprise soumise à l'étude d'impact sur l'environnement<sup>8</sup>.

Contrairement à la majorité des mesures énoncées ci-dessus, le plan de mobilité d'entreprise ne concerne pas uniquement les grands générateurs de trafic, mais bel et bien toutes les entreprises. Comme il peut tout à fait être conçu également lors d'un agrandissement de l'entreprise, il peut s'avérer complémentaire de la méthode ABC, cette dernière concernant les nouvelles localisations.

Elaboré par l'entreprise elle-même, le plan de mobilité reçoit généralement un soutien technique ou sous forme d'incitations financières des autorités. L'entreprise s'engage à réduire ses possibilités de stationnement tout en mettant en œuvre une série de mesures destinées à faciliter, pour ses employés, l'usage des transports publics (amélioration de la desserte, avantages financiers pour les utilisateurs), de la mobilité douce (infrastructures piétonnières et cyclistes, solutions en cas de mauvais temps, mise à disposition de «kits cyclistes») ou visant à réduire les déplacements (services sur site, p.ex.: poste, atelier bicyclettes, etc.)

Des études ont montré que le succès et la qualité d'un plan de mobilité dépendait en grande partie de la motivation interne de l'entreprise (MANONI, 2003), dans le sens que l'élaboration d'un plan de mobilité constitue pour l'entreprise une alternative à une re-localisation coûteuse.

### 3 LA POLITIQUE ABC DES PAYS-BAS

C'est aux Pays-Bas que la politique ABC<sup>9</sup> a été conçue et introduite en 1991 dans un document du Ministère du logement, du développement spatial et de l'environnement appelé VINEX, qui trace les contours stratégiques du développement territorial pour la nation. Cette politique vise une diminution des distances entre les lieux de résidence, de travail et des services. En particulier, le choix de localisation des activités doit permettre la diminution de l'utilisation de l'automobile dans les déplacements domicile - travail ainsi qu'un transfert modal de l'automobile vers les transports en commun et la bicyclette. Le but de la politique ABC est de placer «la bonne entreprise au bon endroit» et de définir une stratégie de localisation des activités en croisant deux variables:

- l'accessibilité du lieu;
- le "profil de mobilité" de l'entreprise.

#### 3.1 Choix de localisation /Principes

La première démarche implique un découpage du territoire en profils d'accessibilité:

- Sites A: sites très accessibles par les transports publics. Ils sont généralement situés à proximité des gares ou de nœuds de transports publics importants et tendent à se trouver dans les centres;
- Sites B: sites "intermédiaires" combinant une bonne desserte automobile avec une bonne desserte en transports publics;
- Sites C: sites à très bonne desserte par la route, c'est-à-dire situés à proximité de jonctions d'autoroute, souvent situés à la périphérie des centres;

Dans un deuxième temps, à l'aide des critères du nombre d'employés<sup>10</sup> de l'entreprise, de visiteurs<sup>11</sup> et du trafic de marchandises, on établit un profil de mobilité à l'entreprise cherchant un nouveau site, dans le but de la localiser dans un site qui correspond à son profil.

	Type A	Type B	Type C
<b>Intensité d'emploi</b>	Forte	Moyenne	Faible
<b>Dépendance à l'automobile pour les déplacements professionnels</b>	Faible	Moyenne	Forte
<b>Densité de visiteurs</b>	Forte	Moyenne	Faible
<b>Dépendance au transport routier de marchandises</b>	Faible	Moyenne	Forte
<b>Exemples de branches</b>	Bureaux, services, équipements collectifs	Manufactures, hôpitaux	Industrie, transport

**Tableau 1** Indicateurs pour évaluer les profils de mobilités des entreprises

Afin d'appuyer les effets sur les pratiques de mobilité, la méthode ABC utilise comme levier la limitation des places de stationnement dans les sites A et B. Cette mesure est légitimée par la qualité de la desserte en transports publics de ces secteurs, sensée faciliter le report modal. Les normes de stationnement utilisées (entre 1 et 4 places de stationnement pour 10 employés constituent des ordres de grandeur et ne sont pas obligatoires.

Les effets de la politique ABC sont à double sens: si les entreprises recherchent une localisation en fonction des profils d'accessibilité existants, les collectivités publiques, elles, cherchent à améliorer leur accessibilité en fonction des entreprises qu'elles cherchent à attirer.

### 3.2 Eléments d'évaluation de la méthode ABC aux Pays-Bas

Bien que n'étant pas définitifs, les premiers résultats d'évaluation de la politique ABC, après plus d'une décennie, apparaissent mitigés.

#### Cadre conceptuel

Fondamentalement, le reproche le plus important qu'on peut faire à la politique ABC est qu'elle ne s'intéresse qu'à la destination des flux et non pas à leur origine. Autrement dit, si la majorité des personnes se rendant à leur travail habite dans des endroits non équipés en transports publics, le report modal voiture – transports publics sera nul.

En outre, elle ne prend pas en considération les schémas de mobilité des individus, qui obéissent à des logiques extrêmement complexes: les déplacements professionnels sont souvent combinés avec d'autres activités et forment ainsi des "boucles complexes"<sup>12</sup>.

La méthode ABC ne propose pas de solutions quant à l'amélioration de l'offre en transports publics, que les collectivités publiques ne peuvent plus supporter seules.

#### Mise en place et application par rapport aux objectifs

L'avantage principal de la politique ABC consiste en sa simplicité. Le principe de "la bonne entreprise au bon endroit" assure son efficacité. De plus, le fait que la politique ABC ait été exécutée par le biais d'un outil déjà existant, la loi sur l'aménagement du territoire, a eu comme résultat que presque toutes les communes néerlandaises ont intégré les profils ABC dans leurs plans locaux d'affectation, même si nombre de territoires se trouvent affectés en zone résiduelle (ni A, ni B, ni C) (MEISSNER, 1999:115).

Cependant, le «nerf de la guerre» réside dans la politique du stationnement, qui fait l'objet d'âpres négociations au niveau communal et qui n'est pas très rigoureusement appliquée. En effet, les entreprises s'opposent fortement à la limitation des places de stationnement et les autorités communales y sont sensibles.

#### Bilan des localisations

Rappelons que seules les nouvelles implantations d'entreprises sont touchées par la politique ABC et non pas les implantations existantes. Selon une étude de 1995 citée par PRIEMUS (1999:109), près de la moitié des entreprises seraient implantées "au mauvais endroit"! Il s'agit pour la plupart d'entreprises qui auraient dû se trouver dans un secteur A ou B. Le manque de disponibilité des sites A (généralement centrés et donc déjà très denses en emplois) constitue vraisemblablement une piste d'explication.

## Effets sur les pratiques

Le principal objectif de la méthode ABC est de faire diminuer le volume de trajets domicile – travail effectués en voiture. Un exemple de succès rencontré par la politique ABC est le déménagement du Ministère du logement, du développement spatial et de l'environnement dans un site A, près de la gare de La Haye: 40% des employés utilisaient précédemment la voiture pour se rendre au travail, il ne sont plus que 28% actuellement. En général, l'usage des transports publics a passé de 30% à 65% (MARTENS et GRIETHUYSEN, 1999:5).

Par rapport à d'autres études citées par les mêmes auteurs et en vertu, d'une part, du nombre d'entreprises implantées «au mauvais endroit» et, d'autre part, des normes de stationnement non respectées, il est pour l'heure impossible de dégager de tendance claire.

## 4 L'ÉLABORATION DE LA MÉTHODE DANS L'OUEST LAUSANNOIS

Depuis novembre 2000, les travaux sont menés par le GROPIIL (groupe de pilotage constitué des syndicats des communes et des chefs de services / départements de l'Etat). Dans un premier temps, le moratoire et l'IGT a permis d'éviter une "explosion" des centres commerciaux. Puis, la convention a fait place à un instrument de planification directrice, le Schéma directeur de l'Ouest lausannois.

### 4.1 Le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL)

Le Schéma directeur de l'Ouest lausannois est le fruit d'un travail de concertation entre les communes concernées et le canton. Il a pour objectif général de poser les bases pour un développement socio-économique harmonieux de la région. Il privilégie une approche des transports à la fois multimodale et coordonnée avec le développement urbain. Voici ses objectifs principaux concernant les transports:

- augmenter l'offre en transports publics (TP), aux niveaux spatial (localisation), temporel (fréquence) et qualitatif (confort, rapidité). La part modale doit augmenter à terme d'un quart au moins et passer ainsi de 11% à 14 % en déplacements de personnes.;
- la maîtrise du développement des transports individuels motorisés (limiter l'augmentation annuelle de trafic individuel motorisé à 1,5%) par le biais de:
  - o conditions favorables pour le développement des autres modes (TP et TNM)
  - o transfert modal favorisé par la régulation du stationnement
  - o localisation des installations génératrices de trafic de manière judicieuse (notamment par la politique ABC)
- favoriser les transports non motorisés (TNM), en assurant des liaisons structurantes à grande échelle dans l'agglomération ainsi qu'un maillage fin dans les quartiers et les centres, par la mise en place d'un réseau garantissant la continuité (aussi avec les interfaces de transports publics).

L'application dans les plans d'affectation des principes d'aménagement préconisés par le Schéma directeur de l'Ouest lausannois nécessitant certains délais, le GROPIIL a convenu d'une série de critères transitoires applicables à chaque projet de construction ou d'affectation. Ces critères sont évalués à l'aide d'un questionnaire permettant un examen de conformité du projet, le questionnaire "ABC".

Le questionnaire ABC consiste non seulement en un examen de conformité du projet aux principes du Schéma directeur de l'Ouest lausannois, mais se veut encore une véritable plate-forme de dialogue entre les partenaires publics et privés. C'est le service technique de la commune sur laquelle est situé le projet qui remplit le questionnaire, et, au besoin, le groupe ABC (composé de représentants communaux et cantonaux).

L'objectif de l'introduction de la méthode ABC est double: au niveau des communes, elle sert à encourager l'adéquation des principes du Schéma directeur de l'Ouest lausannois dans la planification locale, tandis qu'au niveau cantonal, elle sert d'expérience-pilote dans le but d'introduire la méthode dans le plan directeur cantonal, actuellement en révision.

### 4.2 Présentation de la méthode ABC

Pour rappel, le principe de la politique "ABC" implique que les activités à forte ou moyenne densité de salariés / visiteurs se localisent dans les secteurs dotés d'une bonne accessibilité par le réseau de TP et comportent une réorganisation

sévère des prévisions d'offre des stationnements, alors que les activités à faible densité d'utilisateurs et dépendantes du transport sur route se localisent dans les secteurs à bonne accessibilité routière.

Pour mettre en application ce principe, les initiateurs de la méthode ABC dans l'Ouest lausannois ont tout d'abord découpé le territoire en cinq profils d'accessibilité:

- localisation M: dotée d'une très bonne accessibilité en TP *et* en transport individuel motorisé (TIM);
- localisation A: dotée d'une très bonne accessibilité en TP;
- localisation B: dotée d'une relativement bonne accessibilité en TP *et* TIM;
- localisation C: dotée d'une très bonne accessibilité par TIM;
- localisation H: dotée d'une modeste accessibilité en TP.

Avec l'ajout, par rapport à la politique des Pays-Bas, des profils M et H, les initiateurs ont voulu gagner en précision, notamment en créant une zone presque essentiellement réservée aux centres commerciaux / parcs de loisirs, la localisation M (pour «multimodale»). Les tableaux 1 et 2 établissent les niveaux de desserte (TP et TIM):

niveau d'offre	arrêts	distance maximale	fréquence <sup>13</sup>
TP1	gare Renens (gare Lausanne) <sup>14</sup>	500 m	< 30 min
TP2	gare Bussigny gare Malley <sup>15</sup>	500 m	15-30 min
TP3	arrêts M1 arrêts LEB arrêts bus TL 7	300 m	5-10 min
TP4	arrêts bus TL 2 et 9	300 m	5-10 min
TP5	arrêts bus de rabattement	300 m	10-15 min
TP6	arrêts bus de quartier	300 m	>15 min
TP0	-	hors distances	-

**Tableau 2** Niveaux d'offre en transport public

Dans cette optique, un certain nombre de planifications de transports publics ont été arrêtées, dont les délais de réalisation ne sont pas encore connus.

niveau d'offre	type de liaison	accès	distance
TIM1	jonction autoroutière	et par le réseau principal d'agglomération	< 1000 m
TIM2	grandes artères urbaines (boulevard urbain)	direct	-
TIM3	liaison principale d'agglomération <sup>16</sup>	direct	-

**Tableau 3** Niveaux d'offre en transport individuel motorisé

Dans le questionnaire ABC, les niveaux d'accessibilité du territoire, définis grossièrement grâce à des cartes au 1:25'000 et plus finement grâce aux niveaux de desserte, sont ensuite croisés avec le profil de mobilités des activités projetées. Le profil des activités projetées 1, 2, 3 ou 4 est déterminé selon les critères suivants:

- le nombre journalier de travailleurs, visiteurs, livreurs et clients par unité de surface;
- le potentiel d'utilisation des TP ou TNM par les visiteurs / clients.

Le tableau suivant illustre les types d'activités possibles en fonction de la localisation des projets (ou vice versa) et résume ainsi les principes de la politique ABC:

Types de localisation	Niveaux de desserte	Types d'activités
<b>M</b>	TP1, TP2 ou TP3 TIM1 ou TIM2	1: déterminé par le volume de visiteurs. C'est le profil des "grands générateurs de trafic", p.ex. les centres commerciaux
<b>A</b>	TP1, TP2 ou TP3	2: activités tertiaires, p.ex. administration publique
<b>B</b>	TP4 TIM1, TIM2 ou TIM3	3: mixte, p.ex. entreprise ayant un grand service d'administration mais également un service de vente, hôpital
<b>C</b>	TP5, TP6 ou TP0 TIM1	4: entreprise orientée sur le trafic routier, p.ex. entreprise de logistique
<b>H</b>	TP5	entreprises de moins de 10 employés, logement

**Tableau 4** Localisations, niveaux de desserte et profils de mobilité

### 4.3 Éléments de comparaison avec les Pays-Bas

Les Pays-Bas ont introduit la méthode ABC dans une démarche de type top-down et se sont limités à trois profils, vraisemblablement dans un souci de simplifier l'application. En outre, les profils d'accessibilité sont à inscrire dans les plans d'affectation des zones. Les acteurs économiques sont ainsi clairement et dès le début informés des possibilités de valorisation qu'offrent les terrains, l'action de la politique ABC s'inscrit ainsi tout en amont des démarches. Dans l'Ouest lausannois, le GROFIL prévoit d'introduire les profils d'accessibilité dans la planification directrice, laissant ainsi plus de marge de manœuvre pour développer l'offre en transports publics, par exemple en encourageant la participation des acteurs privés en fonction de leurs intérêts.

Contrairement aux Pays-Bas, où on ignore encore si l'effet est réellement incitatif, il n'existe dans l'Ouest lausannois aucune forme de "subsides de localisation" de la part de l'Etat. En revanche, l'Etat dispose d'une carte importante à jouer dans son rôle d'exemple, c'est-à-dire en localisant ses propres équipements publics selon les principes ABC.

Si le bilan de la politique ABC s'avère d'ores et déjà mitigé aux Pays-Bas, il est encore trop tôt pour tirer un bilan de son application dans l'Ouest lausannois. En revanche, il est déjà possible de se faire une opinion des chances d'efficacité en relevant les points positifs et les points négatifs.

## 5 LES BESOINS DE L'ÉCONOMIE

Avec le développement du tertiaire supérieur et des fonctions tertiaires de l'industrie, les besoins en zones d'activités ont constamment changé ces trente dernières années:

- le changement le plus visible est celui de la tertiarisation de l'industrie. En effet, le tertiaire industriel s'est développé en amont (gestion des stocks tendus, R&D, pilotage technique de la production) et en aval (commercialisation, distribution, services après-vente) de la production. Ces nouvelles activités appellent une main-d'œuvre qualifiée et polyvalente, qui devient un facteur de localisation de premier ordre;
- les lieux de production modernes fonctionnent en grappes et constituent des réseaux multifonctionnels. Contrairement au passé, les différents stades du processus de production ne sont pas concentrés en un seul lieu, d'où l'importance de minimiser le temps et la distance des contacts avec les partenaires commerciaux.

De ces changements découlent de nouvelles conditions d'implantation des entreprises qui favorisent, généralement, les grandes agglomérations. Traditionnellement, les facteurs de localisation sont directement liés à la fonction de production: coût des matières premières, coût de la main-d'œuvre, productivité du travail, etc. En raison des récentes mutations du secteur de la production et de l'explosion des activités de service, de nouveaux facteurs de localisation viennent supplanter ces facteurs "classiques". SAVY, cité par CUNHA (1995:213), en dénombre cinq:

- La disponibilité de sites équipés en infrastructures.
- Un environnement comprenant un cadre de vie et de travail agréable.
- La présence ou la proximité de milieux de recherche.

- La proximité de services spécialisés, en particulier de service aux entreprises.
- Des modalités adaptées de financement et d'aide publique.

Dans l'Ouest lausannois, nombre de sites répondent à ces contingences théoriques. Or un problème subsiste à propos de la réelle disponibilité de terrains équipés. Selon une étude citée par CUNHA (1999) et LAUSANNE RÉGION (2004), les 92% des réserves de terrains identifiés en 1993 comme indispensables pour assurer le développement économique à long terme du canton de Vaud<sup>17</sup> souffriraient des problèmes suivants:

- ils sont insuffisamment équipés: pour qu'un permis de construire puisse être délivré, la parcelle doit être préalablement équipée (LAT, art. 22 §2b). L'équipement étant du ressort de la commune, il n'est pas rare qu'il y ait un décalage entre le volume des surfaces potentiellement disponibles au niveau de l'affectation et la surface des terrains effectivement équipés.
- ils sont planifiés de façon inadaptée: les besoins des acteurs de l'économie ne correspondent pas forcément à l'offre existante, par exemple, en matière de volume de la surface, qualité du site, prix, etc.
- ils ne sont tout simplement pas à vendre: nombre de surface à bâtir font l'objet de spéculations et sont, de fait, non disponibles.

C'est ainsi qu'on arrive à une situation où, d'un côté, les autorités estiment les réserves en terrain à bâtir largement suffisantes et de l'autre côté, les acteurs désireux de construire déplorent le manque de terrains à bâtir.

## 6 CONTENU DES ENTRETIENS

Les entretiens ont été menés parmi des personnes qui représentent ou comprennent les intérêts économiques: promoteurs, syndics, représentants de la promotion économique. De manière générale, il s'avère que la méthode ABC est plutôt bien acceptée en ceci qu'elle met un terme à un moratoire de plus de deux ans sur la construction des "installations à forte fréquentation".

### 6.1 La mise en application

Si l'équation "ABC = frein" n'a pas été exprimée comme telle, une forte méfiance à l'égard de la politique ABC a toutefois été exprimée parmi les représentants des acteurs privés. Cette méfiance repose particulièrement sur la crainte d'un allongement des procédures de planification et de permis de construire, dû à l'introduction d'une réglementation supplémentaire. On peut relever à cet égard que la politique ABC n'est pas une exigence légale supplémentaire, mais un outil permettant d'aiguiller, en amont déjà, les entreprises vers des sites qui conviennent à leur profil. Quitte à ce qu'elles-mêmes participent au développement de leur desserte en transports publics.

Pour les entreprises actives dans la valorisation de terrains, le système de financement des lignes de transports publics par les entreprises pose le problème de la temporalité: pour les industriels, c'est-à-dire les clients des personnes que nous avons interrogées, "tout doit aller vite. (...) L'entreprise qui achète ne peut pas se permettre d'attendre. Elle veut avoir un produit fini, comme celle qui construit doit être sûre de pouvoir remplir ses locaux."

### 6.2 Le stationnement

C'est le levier d'action de la méthode ABC, le stationnement, qui pose problème. En somme, la politique ABC est plutôt perçue positivement, tant est qu'elle ne cherche pas à limiter le nombre de places de stationnement (!): en effet, comme nous l'avons vu, de bonnes infrastructures et la proximité des services sont des facteurs décisifs dans le choix de localisation d'une entreprise. Or bien souvent, accessibilité signifie accessibilité *routière*, notamment d'après ce que nous rapporté un collaborateur du DEV<sup>18</sup>: les entreprises étrangères recherchent en Suisse la localisation de leurs "headquarters". Ces organes qui coordonnent toutes les activités de l'entreprise concentrent un personnel formé de cadres supérieurs à salaires élevés et habitués aux voitures de fonction, venant peut-être d'un pays où il n'est pas habituel d'emprunter les transports publics quand on a les moyens de d'offrir un véhicule privé. Notre interlocuteur relève ainsi la difficulté de rendre compétitifs des terrains assortis d'une offre en stationnement réduite.

### 6.3 La disponibilité des terrains

De manière générale, on retrouve dans nos deux groupes des remarques concernant le manque de disponibilité des terrains bien desservis en transports publics.

D'une part, tous les acteurs sont sensibles au problème de non-disponibilité réelle des terrains inscrits en zone d'activités (spéculation, non-adéquation, sous-équipement. D'autre part, les représentants des milieux économiques ont



particulièrement déploré l'inadéquation de l'offre en transports publics par rapport à la politique ABC. D'ailleurs, tous nos interlocuteurs sont fondamentalement favorables à un développement des transports publics, c'est la question du financement qui divise.

#### **6.4 Prise en compte de la mobilité en amont de la planification**

Selon un représentant de la promotion immobilière, le rôle du modèle ABC est d'être "équitable" et de ce fait "repose sur un calcul mathématique". Or il constate que la mathématique ne constitue pas une condition des plus favorables à la naissance de projets innovateurs.. Il y voit donc un instrument trop contraignant appliqué tel quel et propose que les principes de développement du Schéma directeur de l'Ouest lausannois soient assortis de commissions, avec lesquelles il serait possible de négocier d'abord au cas par cas, avant de prendre des décisions.

#### **6.5 Et la localisation de l'habitat?**

Nous avons constaté chez nos interlocuteurs non convaincus par la politique ABC la volonté de déplacer la question de la localisation des entreprises vers la localisation de l'habitat. En effet, nos interlocuteurs estiment qu'il est inutile de coordonner transport et activités si le point de départ des déplacements, l'habitat, est éparpillé.

### **7 ANALYSE ET CONCLUSIONS**

Dans le présent cas, la méthode ABC découlant du Schéma directeur de l'Ouest lausannois n'est (encore) inscrite ni dans la planification directrice, ni dans la planification locale. Elle fait partie d'un questionnaire d'examen de conformité (mesure transitoire) dans lequel d'autres critères que la mobilité sont appréciés

Par rapport à la question de la localisation de l'habitat, nous considérons légitime de s'y arrêter. Nous sommes toutefois d'avis qu'il ne s'agit pas de mener une politique *aux dépens* d'une autre, mais bel et bien de commencer à empoigner le problème là où on dispose de données. Or les trajets domicile – travail sont recensés.

Une communication claire et simple autour de l'outil ABC permet assurément d'améliorer son acceptabilité. La politique ABC ne doit pas être vue comme une réglementation supplémentaire qui rallonge les procédures, mais comme un moyen de gagner du temps sur les procédures. A ce propos, nous regrettons l'indigence de sources portant sur les profils de mobilité des entreprises. En effet, nous sommes convaincus qu'une étude établissant une typologie des entreprises selon leurs besoins en mobilité contribuerait, d'une part, à préciser les profils de mobilité et donc à simplifier la démarche des entreprises et, d'autre part, à faciliter la communication liée à la politique ABC en établissant des liens immédiats entre profils d'accessibilité et profils de mobilité.

Le rôle de plate-forme de discussion que joue la commission ABC à travers son questionnaire semble ainsi effectivement positif pour l'avancement des projets, pour la négociation et pour la pesée des intérêts, comme pour la dynamique de la méthode elle-même, qui peut être modifiée au gré des expériences. C'est une expérience novatrice de par son aspect participatif (Etat, communes, experts externes, etc.). Ainsi, la méthode ABC est en train de réduire la concurrence territoriale entre les communes de l'Ouest lausannois, laquelle avait tant contribué à l'aspect «anarchique» du développement de l'Ouest lausannois.

Afin, d'une part, d'éviter les problèmes de la concurrence territoriale liée au nombre de places de stationnements et, d'autre part, par souci de cohérence, il serait souhaitable de voir la politique ABC appliquée à l'échelle de l'agglomération, voire du canton, par l'intermédiaire du plan directeur cantonal.

Dans l'Ouest lausannois, nombre de sites sont légalisés en zones d'activités alors que dans le même temps, les acteurs économiques déplorent le manque de terrains disponibles immédiatement. Les institutions dédiées à la promotion économique ont un rôle à jouer dans l'adéquation de l'équipement des terrains avec les besoins des entreprises. De leur côté, les communes doivent mener une politique foncière active, de manière à lutter contre la hausse des prix due à la spéculation foncière et à débloquer des terrains pour la vente.

Une importante question reste en suspens: qu'en est-il réellement du manque de disponibilité des terrains bien ou très bien desservis par les transports publics? Cette question mérite d'être posée, il en va de la légitimité de la méthode. Comment justifier les restrictions de places de stationnement si la contre-partie, l'accessibilité par les transports publics, ne peut pas être garantie?

C'est pourquoi il nous paraît indispensable de procéder à un recensement de tous les terrains encore disponibles situés à proximité des nœuds de transports publics, au minimum sur le périmètre d'action de la méthode ABC.

Il y a là une chance à saisir pour les autorités du Canton de Vaud ainsi qu'un défi consistant à aménager des mesures d'accompagnement à la politique ABC.

---

<sup>1</sup> NOIRJEAN, 2004. Travail de diplôme réalisé dans le cadre du cours postgrade DEA-DESS en études urbaines: "Développement durable, gestion des ressources et gouvernance", Université de Lausanne, IDHEAP, Université de Genève.

<sup>2</sup> c'est-à-dire toute installation susceptible d'engendrer un certain trafic par les employés et/ou les visiteurs. Pour des raisons stylistiques, nous utiliserons l'appellation générique "entreprise" ou "installation" pour définir toute forme d'établissement de production, de services, de commerce, de culture.

<sup>3</sup> Contrairement à la tendance actuelle, nous utiliserons le terme "transports publics" pour exprimer les types de moyens de transports liés à une infrastructure et non "transports collectifs", terme comprenant aussi les moyens de transports liés au co-voiturage, taxis, etc.

<sup>4</sup> Ordonnance du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair), RS 814.318.142.1

<sup>5</sup> Issus de la Charte d'Aalborg

<sup>6</sup> Lorsque plusieurs installations contribuent au dépassement des valeurs limites d'immissions dans une zone donnée, la législation sur la protection de l'air charge les gouvernements cantonaux, responsables de l'exécution sur leur territoire, de veiller à un assainissement au moyen des plan de mesures qui revêt le caractère d'une ordonnance administrative (qui lie les autorités).

<sup>7</sup> Mesure B\_01 du Plan directeur cantonal, Canton de Berne, février 2002, "Harmoniser les transports, l'urbanisme et la protection de l'air (système de pondération des trajets)".

<sup>8</sup> c'est-à-dire à partir d'une certaine taille (dès 300 places de stationnement)

<sup>9</sup> Par souci de simplification, nous utiliserons indifféremment les termes de "politique ABC", "méthode ABC" ou encore "outil ABC" pour exprimer le terme néerlandais de "*ABC-Localitebeleid*" (littéralement traduit: "politique de localisation ABC").

<sup>10</sup> On parle aussi d'"intensité d'emploi", c'est-à-dire le nombre d'employés par unité de surface. Ainsi, une densité dite intensive (élevée) équivaut à 40 m<sup>2</sup> ou moins par employé, tandis qu'une densité de 100 m<sup>2</sup> ou plus par employé est jugée extensive (basse).

<sup>11</sup> Le nombre de visiteurs est également pris en considération, dans le cas des établissements ou commerces recevant du public: 100 m<sup>2</sup> par visiteur par jour correspond à un usage intensif (densité élevée) alors que 300 m<sup>2</sup> par visiteur et par jour correspond à un usage extensif (densité faible) (ROUSSEL et THEYS, 1999:24).

<sup>12</sup> Ateliers du séminaire de 3<sup>e</sup> cycle "Les territoires de la mobilité, l'aire du temps: mobilité et dynamiques territoriales", CEAT, are, 2003

<sup>13</sup> Ici, la fréquence correspond à l'intervalle moyen entre 6h et 8h30 et 16h et 18h30 du lundi au vendredi.

<sup>14</sup> En principe pas comprise dans le périmètre d'étude des mesures transitoires, mais pas exclue non plus, puisque des représentants de la commune de Lausanne prennent aussi part aux travaux et réflexion. Utile à titre indicatif.

<sup>15</sup> En projet

<sup>16</sup> exemples: route cantonale, route de Neuchâtel, route de Cossonay, rue de Lausanne / Renens, avenue de Provence, Avenue de Rhodanie, etc.

<sup>17</sup> les "pôles de développement"

<sup>18</sup> La promotion économique dite exogène est confiée au Développement économique vaudois (DEV), dont le but principal est d'attirer des entreprises en provenance de l'étranger. Le DEV travaille sous mandat et approche de manière systématique les entreprises susceptibles d'intéresser le canton, par l'intermédiaire du DEWS (Development economic Western Switzerland), qui constitue la mise en commun des plates-formes de promotion économique des cantons de Vaud, Valais et Neuchâtel.

## 1 BIBLIOGRAPHIE

*Convention du 20 novembre 2000 relative aux transports dans l'Ouest lausannois*, Municipalités de Bussigny, Chavannes, Crissier, Ecublens, Renens, Villars-Sainte-Croix, Département des infrastructures, Canton de Vaud.

*Charte d'Aalborg*, Charte des villes européennes pour la durabilité, mai 1994

CUNHA A., 1995, "Métropolisation, ressources urbaines et choix de localisation des entreprises: le cas de la région lémanique" in: LERESCHE Jean-Philippe, JOYE Dominique et BASSAND Michel (dir.), *Métropolisations: interdépendances mondiales et implications lémaniques*, Genève: Georg, pp. 209-236.

CUNHA A., mars 1999: "Pôles de développement, promotion économique et aménagement du territoire: trois études de cas", DESS en management urbain, Université de Genève.

- Lausanne Région, PERRET-GENTIL (dir.), *Les potentiels de développement de la région lausannoise*, état intermédiaire janvier 2004
- MANONI S., 2003, *Plan de mobilité: un outil de maîtrise du trafic pendulaire*, Lausanne: IGUL, Mémoire de licence, 125 p.
- MARTENS M.J. et GRIETHUYSEN S. v., 1999, "The ABC location policy in the Netherlands – The right business at the right place", [http://www.inro.tno.nl/transland/cases\\_prio/01-ABCpolicy.PDF](http://www.inro.tno.nl/transland/cases_prio/01-ABCpolicy.PDF)
- MEISSNER A., 1999, "Umsetzungsmöglichkeiten der niederländischen ABC-Standortpolitik am Beispiel des Münsterlandes" in BRUNSIG et FREHN (éd.), *Stadt der kurzen Wege: zukunftfähiges Leitbild oder planerische Utopie?*, Dortmunder Beiträge zur Raumplanung n° 95, Institut für Raumplanung, Universität Dortmund, 139 p.
- MUGGLI R., 2002, "Installations à forte fréquentation: meilleure coordination entre protection de l'air et aménagement du territoire", *Cahier de l'environnement* n° 346, Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP), Office fédéral du développement territorial (ODT), Berne, 78 p.
- NOIRJEAN S., 2004, *Mobilité, planification urbaine et besoins de l'économie: la méthode ABC dans l'Ouest lausannois*, travail de diplôme DEA en études urbaines, Université de Lausanne
- PRIEMUS H., 1999, "Dutch Experience with Compact City Policy and ABC Location Policy" in BRUNSIG et FREHN (éd.), *Stadt der kurzen Wege: zukunftfähiges Leitbild oder planerische Utopie?*, Dortmunder Beiträge zur Raumplanung n° 95, Institut für Raumplanung, Universität Dortmund, 139 p.
- Questionnaire ABC*, version provisoire, novembre 2003.
- ROUSSEL M.-J, THEYS J. et al., 1999, "La politique "ABC" hollandaise" in "Maîtriser l'étalement urbain: une première évaluation des politiques menées dans quatre pays (Angleterre, Norvège, Pays-Bas, Hong-Kong)", Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Centre de prospective et de veille scientifique – Direction de la recherche et des affaires scientifiques, *2001 plus* n° 49.
- Schéma directeur de l'Ouest lausannois*, version adoptée pour consultation publique le 13 mars 2003.
- VODOZ L., PFISTER GIAUQUE B., JEMELIN C. (éd.), 2004, *Les territoires de la mobilité, l'aire du temps*, actes du séminaire de 3<sup>e</sup> cycle du même nom, 2003, CEAT, Lausanne: PPUR, 383 p.