

Editorial

• • • • •

Pierre-Alain Rumley
directeur de l'ARE
pierre-alain.rumley@are.admin.ch



**«Etudier conjointement les transports et
l'urbanisation pour favoriser un développement
durable»**

• • •

Entre 1970 et 2000 dans notre pays, le trafic voyageurs a presque doublé, route et rail confondus. Selon les perspectives d'évolution du trafic voyageurs, cette croissance soutenue va se poursuivre. D'ici 2030, il faut s'attendre à une hausse de 15 à 29% de voyageurs-kilomètres.

Comment gérer cette augmentation de trafic en respectant les objectifs du développement durable et en répondant aux besoins de la population sur les plans économique, écologique et social? Comment concilier notre demande de mobilité avec notre envie de vivre dans des espaces construits agréables et dans un environnement sain? Comment ne pas perdre de vue l'objectif d'une meilleure qualité de vie pour tous?

La réponse est simple: la planification des transports et celle de l'urbanisation ne doivent plus être étudiées dans des sphères distinctes; elles doivent maintenant être étroitement intégrées et coordonnées entre elles. La concrétisation de cette idée constitue un formidable défi pour l'aménagement du territoire. La Confédération, les cantons, les villes et les communes ont intérêt à travailler main dans la main.

Comprendre le trafic comme un système global sera la meilleure manière d'articuler la planification des transports avec le

développement territorial. Penser globalement signifie tenir compte du trafic motorisé ET de la locomotion douce, et étudier conjointement les moyens privés ET publics de se déplacer. Une telle approche implique la prise en compte des atouts et des faiblesses de chacun de ces moyens de transport. Pour favoriser un développement durable, la Confédération a la volonté d'accorder la priorité aux transports publics. Elle va donc évaluer l'opportunité de ses investissements dans les infrastructures routières ou ferroviaires en analysant leurs effets sur toutes les facettes du territoire.

Dans ce numéro thématique, vous pourrez vous informer sur les efforts les plus récents pour mieux articuler transports et urbanisation au niveau fédéral, cantonal et dans les agglomérations. Vous découvrirez également les stratégies développées à l'étranger pour parvenir à des solutions durables et équilibrées permettant de satisfaire à la fois les besoins de mobilité et le développement de l'urbanisation. Certes, planifier un itinéraire est une chose... arriver à destination en est une autre, mais nous avons de bons instruments de navigation et nous avons pris le bon cap.

(traduction)



Marge de manœuvre pour configurer les transports en Suisse

• • • • •

Kurt Infanger
kurt.infanger@are.admin.ch
Stefan Rommerskirchen
stefan.rommerskirchen@progtrans.com
Lutz Ickert
lutz.ickert@progtrans.com



Les nouvelles perspectives d'évolution du trafic en Suisse prévoient pour l'ensemble des prestations de transport une nouvelle croissance, plus significative pour le trafic marchandises que pour le trafic voyageurs. Le rail parviendra à reconquérir des parts de marché, cependant, la voiture restera le moyen de transport dominant. La tournure

que va prendre cette évolution jusqu'en 2030, notamment sa dynamique et sa structure, dépendent toutefois de variables-clés telles que l'évolution démographique et économique, l'aménagement d'infrastructures, la politique des transports et celle du développement territorial.

Depuis que l'être humain a inventé des machines pour se déplacer, sa mobilité a progressé de façon spectaculaire. Le nombre de trajets qu'il parcourt chaque jour et le temps qu'il consacre à se déplacer n'ont pour ainsi dire pas changé, mais les distances parcourues se sont allongées proportionnellement à la vitesse des moyens de transports utilisés. De 1970 à 2000, l'ensemble des prestations du trafic voyageurs en Suisse a pour ainsi dire doublé. La progression dans le trafic marchandises est encore plus impressionnante: la nouvelle répartition de la production au plan international a induit, en une trentaine d'années, un triplement des prestations du trafic marchandises par la route.

Modélisation des transports au DETEC

En collaboration avec l'EPF de Zurich, l'OFROU et l'OFT, l'ARE a établi un modèle de base bimodal pour le trafic voyageurs routier et ferroviaire à l'échelle nationale. Ce modèle a permis de calculer le scénario de base des perspectives. La modélisation des transports de marchandises, quant à elle, a commencé à être développée début 2006.

La modélisation du trafic permet, par exemple, d'évaluer les conséquences de variantes ou de projets d'infrastructures, d'estimer le volume du trafic et les modifications des flux de trafic, d'analyser la répartition modale et les éventuels goulets d'étranglement du réseau de transports (embouteillages) ainsi que de prévoir les économies de temps et d'argent potentiellement réalisables par les usagers. Le modèle pour le trafic voyageurs sera mis à disposition des cantons, villes et régions ou de leurs bureaux d'ingénieurs; il pourra leur servir à établir leurs documents de planification.

Michael Arendt, michael.arendt@are.admin.ch

L'accentuation des phénomènes d'étalement de l'urbanisation et de séparation des fonctions d'habitat, de travail, de formation, d'approvisionnement et de loisirs induit un accroissement des besoins de mobilité. Ces dernières années, le trafic de loisirs, en particulier, a crû de façon phénoménale en raison de l'évolution de notre société. Ont joué un rôle-clé le développement des loisirs, la fréquence plus élevée des emplois à temps partiel et l'augmentation du nombre de retraités. Le trafic de loisirs représente aujourd'hui environ la moitié du transport de personnes.

Certes, notre pays dispose d'une excellente infrastructure de transports, mais la croissance de la mobilité génère des problèmes de trafic de plus en plus graves, en particulier dans les villes et les agglomérations. Les conséquences sont connues: bouchons, perte de temps, coûts supplémentaires, problèmes environnementaux et dégradation de la qualité de vie. Dès lors, comment améliorer les choses?

Façonnons l'avenir des transports

Pour fonder ses décisions, la Confédération fait élaborer tous les dix ans environ des perspectives d'évolution du trafic. Les plus récentes viennent d'être établies jusqu'à l'horizon 2030 (cf. indications bibliographiques). Elles constituent un instrument essentiel pour planifier les infrastructures routières et ferroviaires et pour conduire les politiques menées dans les domaines des transports, de l'aménagement du territoire, de l'énergie et de l'environnement.

L'évolution du trafic voyageurs et marchandises est influencée par des rapports de causes à effets complexes. Une certaine marge de manœuvre subsiste toutefois. Plusieurs scénarios d'évolution sont envisageables. Un regard rétrospectif sur les 25 dernières années nous permet de mesurer l'essor de la mobilité et des télécommuni-

cations depuis 1980. Cela nous permet de réaliser que les études prospectives ne sont que des mises en perspective, et ne sont pas des prévisions. Il est en effet important de ne pas entretenir de faux espoirs quant à la fiabilité de telles projections à long terme.

L'évolution du trafic est fonction d'une variable essentielle: l'évolution démographique. La population est à l'origine de toute demande de mobilité, tant pour le trafic voyageurs que pour le trafic marchandises. Par ailleurs, l'économie a aussi une influence sur le trafic. En choisissant différentes hypothèses complémentaires en matière de politique des transports et d'organisation du territoire, nous débouchons sur des variantes sous forme de scénarios. Les perspectives à long terme dépendent donc en grande partie des hypothèses de départ et sont presque toutes sujettes à évolution, parfois inattendue. Tout scénario, même s'il est établi à l'aide de procédés statistiques, ne peut être garanti par un calcul de probabilités.

Croissance du trafic sans limites, ni frontières

Suivant le scénario retenu, l'ensemble des prestations de trafic voyageurs, route et rail réunis, passera de 15 à 29% de 2000 à 2030, ce qui correspond à une croissance plus modérée que ces 30 dernières années. Avec une hausse de 22 à 78%, les transports publics – résultant de la politique suisse des transports – se développeront plus que la moyenne et pourront regagner des parts de marché. Le trafic individuel motorisé devrait connaître une croissance de 20%, la voiture restant le moyen de transport le plus en vogue.

Le trafic de loisirs continuera à gagner en importance (croissance de 26 à 31%). Le trafic de transit devrait se développer de manière dynamique et augmenter de près de 46% entre 2000 et 2030 en raison de la croissance

du trafic touristique transitant par la Suisse.

Quant au trafic pendulaire, sa croissance devrait être inférieure à la moyenne, en raison notamment de la diminution du nombre de personnes actives ou en formation. Sa part actuelle de 24% du trafic voyageurs devrait reculer de 2 à 3%.

Défis pour les villes et les agglomérations

Le trafic marchandises connaîtra une croissance deux fois plus élevée que le trafic voyageurs. L'ensemble de ses prestations continuera d'augmenter d'ici 2030, dans une fourchette de 32 à 78% suivant les scénarios. Une grande partie de cette augmentation sera absorbée par le rail dont la part devrait s'accroître de 39% à 43, voire 47% en 2030, traduisant un renversement de la tendance actuelle.

Les différents scénarios présentent les perspectives de croissance du trafic voyageurs et marchandises en Suisse ces 25 prochaines années. Les varian-

tes sont fondées sur différentes hypothèses quant à l'évolution du contexte économique. La politique des transports et celle de l'organisation du territoire y jouent également un grand rôle. Cela signifie que les défis à relever dans ces deux domaines politiques sont énormes. D'un côté, les villes et les agglomérations doivent agir; par ailleurs, on est toujours à la recherche de nouvelles idées et à l'affût de nouvelles solutions pour favoriser un développement durable du trafic de loisirs et du trafic touristique.

Documents et liens:

¹ ARE (2004): Perspectives de l'évolution du trafic marchandises à l'horizon 2030 – hypothèses et scénarios. Mandataires: ProgTrans AG, Bâle, et Infras AG, Zurich. A télécharger: www.bbl.admin.ch/bundespublikationen, no 812.040.f ou sur le site: www.are.ch.

² ARE (2006): Perspectives d'évolution du trafic voyageurs en Suisse à l'horizon 2030. Mandataires: ProgTrans AG, Bâle, et Infras AG, Berne. A télécharger: www.bbl.admin.ch/bundespublikationen, no 812.048.f ou sur le site: www.are.ch.

(traduction)



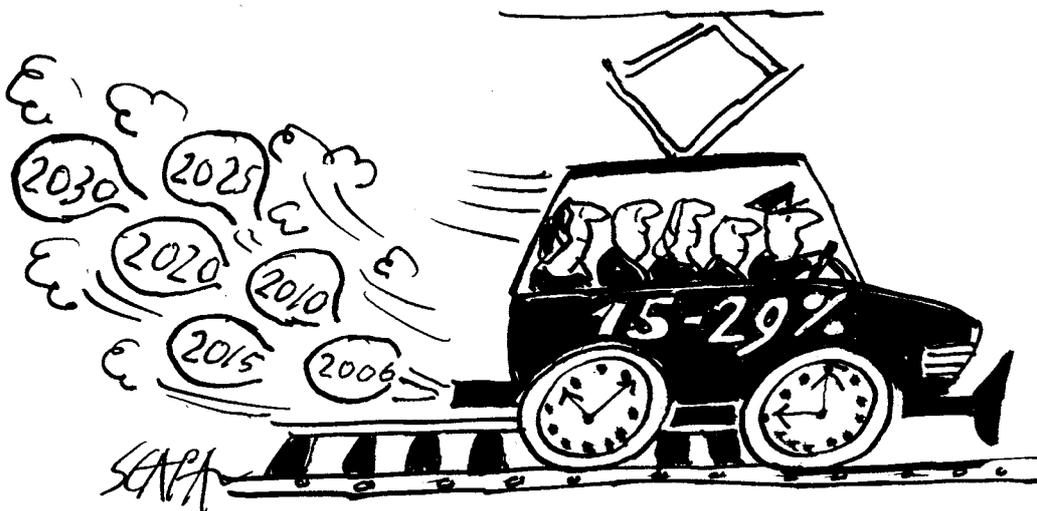
Kurt Infanger (1951), ingénieur dipl. EPF, ingénieur des transports. Chef de la section Bases à l'ARE. Est chargé de tâches d'aménagement et de coordination des transports depuis bientôt 30 ans. Il est aujourd'hui responsable de la mise à jour et de la réactualisation des données de base de la politique d'aménagement et des transports, de la réalisation d'analyses de trafic et d'études prospectives.



Stefan Rommerskirchen (1950), économiste dipl., dr ès sc. pol., membre fondateur, actionnaire majoritaire et directeur du bureau ProgTrans AG. Exécute depuis 30 ans des mandats dans le domaine des transports: prévisions, paramètres-clés, incidences du volume du trafic sur le trafic voyageurs et marchandises.



Lutz Ickert (1974), ingénieur dipl., ingénieur des transports. Chef de projet au bureau ProgTrans AG. Activité principale: établir des prévisions de trafic en vue de la réalisation de projets d'infrastructure en se basant sur des données de la planification des transports et produire des perspectives générales à long terme sur la base de paramètres économétriques.



Mieux structurer le milieu urbanisé – modérer la croissance du trafic

• • • • •

Fred Baumgartner
fred.baumgartner@are.admin.ch
Helmut Schad
helmut.schad@are.admin.ch



Le comportement des personnes diffère fortement selon le type d’habitat, le sexe, l’âge et le revenu. Une exploitation spécifique des données du microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports montre les inter-

actions étroites entre les structures spatiales et la mobilité des personnes. De bonnes structures d’approvisionnement et une densité élevée du tissu urbanisé dissuadent les gens de recourir à la voiture.

L'étalement des constructions, l'augmentation des embouteillages dans les villes et les agglomérations, l'altération du cadre de vie, l'accroissement des besoins de surfaces et le financement difficile des infrastructures de transport plaident pour que les milieux politiques accordent la priorité au développement intégré de l'urbanisation et des transports.

Moins de voitures individuelles dans les communes plus importantes

Le microrecensement 2000¹ fournit une profusion de données qui permettent d'approfondir l'étude des interactions entre les structures spatiales et la mobilité des personnes: les adresses géocodées des personnes interrogées peuvent être agrégées à d'autres données telles que le recensement des entreprises, le recensement de la population, la statistique géocodée des zones à bâtir et les arrêts de transports publics. Cette corrélation permet d'obtenir des informations différenciées sur le milieu bâti dans lequel évoluent les personnes interrogées. Il est ensuite possible d'analyser les corrélations entre la mobilité de ces personnes et leurs caractéristiques socio-démographiques.

Posséder une voiture incite à se déplacer plus loin

La structure du tissu urbanisé est à mettre en relation avec des indicateurs relatifs à la mobilité, par exemple la distance journalière parcourue par personne. Deux sortes de corrélations apparaissent:

- La distance journalière parcourue est corrélée à des caractéristiques telles que la densité des constructions du quartier de résidence, la proximité des commerces et du centre de la commune, mais aussi la densité des constructions, le nombre d'habitants et la cen-

tralité de la commune de domicile. L'une des raisons qui expliquent ce phénomène est la répartition spatiale des possibilités d'activités. Cette répartition détermine le rayon d'action des personnes et les distances journalières parcourues par elles.

- Il se produit également un enchaînement indirect de causes et d'effets: les caractéristiques spatiales ont une influence sur la décision d'acquiescer une voiture individuelle et/ou un abonnement des transports publics, car les différents moyens de transport présentent des avantages spécifiques liés au contexte spatial. Inversement, le fait de posséder une voiture individuelle ou un abonnement des transports publics est en corrélation avec les distances que les personnes franchissent: celles qui disposent d'une voiture parcourent de plus grandes distances journalières.

Si l'on s'en tient à une comparaison entre personnes présentant un profil socio-économique très semblable, les distances journalières les plus courtes sont observées chez les personnes qui

- vivent dans des communes à haute densité,
- habitent à proximité immédiate d'un quartier densément urbanisé,
- occupent un logement dans des immeubles locatifs,
- ont de courtes distances à faire pour avoir accès à des services tels que commerces, poste, banque, pharmacie.

Plus la taille de la commune est importante, plus les distances journalières diminuent. Ce phénomène découle indirectement du fait que les gens possèdent moins souvent une voiture individuelle dans les communes importantes.

Les distances journalières parcourues diffèrent fortement selon le type de milieu urbanisé ou le type d'habitat. Le tableau montre de façon éloquentes les différences liées au milieu urbanisé et à la possession d'une voiture ou d'un abonnement des transports publics pour les

personnes correspondant au profil sociodémographique suivant: âge: de 18 à 29 ans, marié(e), un enfant, revenu mensuel de 5'000 CHF, semaine de 42 heures pour les hommes et de 24 heures pour les femmes. Si le revenu est supérieur, les distances journalières parcourues sont nettement plus longues: pour les mêmes milieux urbains, de 25% plus longues pour un revenu de 10'000 francs par mois.

La proximité des commerces et des services limite les déplacements

La proximité des commerces de détail a une influence sur le comportement en matière de transports. Plus les surfaces commerciales accessibles dans le quartier sont petites, plus la distance moyenne parcourue pour faire des achats augmente de même que la proportion de trafic individuel motorisé. La clientèle des grands centres commerciaux provient, par exemple, pour moitié de quartiers résidentiels pourvus de surfaces commerciales très restreintes. La quote-part de la locomotion douce est plus élevée dans les quartiers dotés d'un nombre appréciable de commerces de taille moyenne. Les personnes qui habitent dans des maisons individuelles ou jumelles utilisent plus que la moyenne leur voiture pour faire des achats. Les personnes qui ont une voiture à disposition effectuent pour faire leurs achats des trajets en moyenne plus longs que celles qui n'en ont pas en permanence à disposition.

L'aménagement du territoire peut freiner l'augmentation du trafic

L'idée semble prometteuse: soutenir ou créer, au moyen de l'aménagement du territoire, des structures qui limitent le volume de trafic sans entraver les activités des résidents. Les analyses effectuées confirment ainsi les exigences de l'aménagement du territoi-

Où planifier des installations à forte fréquentation?

Les constructions et installations qui ont un impact important sur le territoire et l'environnement, en raison du trafic qu'elles génèrent, doivent être planifiées dans les plans directeurs cantonaux. C'est ce que tend à démontrer une nouvelle publication. Pour ce faire, les buts et les principes du droit de l'aménagement du territoire, ainsi que les principes du développement durable, sont déterminants. Les objectifs relatifs à l'évolution de l'économie, de la société et de l'environnement doivent être pris en considération de manière équilibrée, puis pondérés. Le plan directeur cantonal devra indiquer l'emplacement des installations à forte fréquentation ainsi que leur potentiel d'utilisation. La publication montre les mesures mises en place pour déterminer le potentiel d'utilisation. Le choix des mesures appropriées incombe aux cantons.

«Empfehlungen zur Standortplanung von verkehrsintensiven Einrichtungen in der kantonalen Richtplanung», Ed. Office fédéral de l'environnement OFEV et ARE, Mai 2006

re concernant les projets d'agglomération:

- densifier les quartiers d'habitation et l'urbanisation des localités par l'encouragement du développement vers l'intérieur;
- renforcer les centres principaux et secondaires pour créer une offre diversifiée et facilement accessible pour l'approvisionnement et
- mettre en valeur les qualités urbanistiques, en particulier celles des espaces publics.

Favoriser, dans les villes de grande et moyenne importance, le développement de l'urbanisation vers l'intérieur et la diversification des struc-

Type de localité	Type de milieu urbanisé	Distances journalières [km/personne]			
		Femme		Homme	
		seulem. abo TP	seulem. voiture	seulem. abo TP	seulem. voiture
Grande ville	plusieurs étages, dense	15	19	23	29
Grande ville	maisons groupées en rangées	17	22	26	33
Commune d'agglomération	plusieurs étages, dense	17	22	26	33
Commune d'agglomération	maisons individuelles	20	26	31	39
Centre régional	maisons individuelles	19	24	29	37
Petite commune rurale	maisons individuelles	21	27	32	40

Tableau 1: Distances journalières selon le type de milieu urbanisé (modélisation)

tures commerciales permet de créer des conditions favorables au développement des transports publics et aux déplacements en vélo et à pied. Pour les communes périphériques également, il est utile de maintenir la qualité d'approvisionnement des centres régionaux bien accessibles, pour tenter d'éviter un nouvel allongement des distances parcourues.

(traduction)



Fred Baumgartner (1945), architecte et aménagiste, dirige la section Urbanisation et paysage de l'ARE



Helmut Schad (1962), géographe, est un des collaborateurs de la section Planification des transports et des infrastructures de l'ARE

Sources

- ¹ La mobilité en Suisse. Résultats du microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports. ARE et OFS, Berne et Neuchâtel, 2001
- ² Recommandations pour la planification d'installations à forte fréquentation dans les plans directeurs cantonaux, ARE et OFEV, mai 2006

«Il est nécessaire de réinventer la ville»

• • • • •

Interview: Elias Kopf

Photographies: Annett Altvater



Si en 1950, la liberté totale de se déplacer à sa guise n'était pas encore considérée comme un dû, elle est devenue aujourd'hui, pour la majorité des Suissesses et des Suisses, une composante naturelle de leur mode de vie. Cette évolution a des causes et des conséquences techniques et économiques, mais aussi psychologiques et sociales. Vincent Kaufmann, professeur de sociologie à l'EPF de Lausanne, analyse la relation entre transports et urbanisme, la met en perspective avec d'autres facteurs so-

ciaux et se tourne vers l'avenir. Alors que les villes vont gagner en rayonnement et en qualité de vie, le transfert modal et la fin de l'ère du tout automobile devraient provoquer d'importants bouleversements économiques, et par conséquent sociaux.

Vincent Kaufmann est professeur de sociologie urbaine et d'analyse de la mobilité à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne. Né en 1969 à Genève, il a soutenu sa thèse de doctorat sur le «choix» modal en 1998. Il a été chercheur à l'Université de Lancaster, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées et à l'Université de Cergy-Pontoise.

«Les hommes ont besoin de la mobilité. Il sont toujours en train de trouver de nouveaux espaces».

Qu'est-ce que vous pensez de cette phrase? Est-elle d'actualité?

La mobilité est un fait ambivalent. En effet, la mobilité a deux faces: d'un côté elle est valorisée, de l'autre elle est imposée. La flexibilité du travail peut servir d'exemple. Dans ce domaine, l'homme n'est pas toujours en train de trouver de nouveaux espaces, il est obligé de fréquenter de nouveaux espaces, sous peine d'être exclu du marché du travail. N'oublions pas qu'en Suisse un chômeur est théoriquement obligé d'accepter un emploi jusqu'à deux heures de transport de son domicile...

Au niveau individuel, la mobilité renvoie à la fois à la liberté et à l'obligation. Quelle est l'influence de la croissance de la mobilité au plan sociétal?

Du point de vue des valeurs, la mobilité est d'abord positive. Au titre de la découverte, de l'émancipation, on est invité à bouger, à se déplacer. Partir en vacances est un bon exemple. On peut très bien passer des vacances chez soi, en découvrant son environnement; mais l'idée de partir loin s'associe au temps libre.

Au niveau du travail, il y a encore une idée de distance. Si vous avez un colloque scientifique à Pékin ou à Berlin – Pékin est en principe plus valorisé parce que c'est plus loin, c'est plus prestigieux, c'est un signe de reconnaissance. Socialement, le lien entre l'éloignement et la valorisation du déplacement est très présent.

Tout le monde n'a pas accès aux déplacements de longue distance. Ceux qui ont les moyens, profitent des possibilités de déplacements offertes par les systèmes de transport. Ceux qui ont peu ou pas d'argent sont en revanche limités. Est-ce que les formes de mobilité que

vous avez décrites concernent avant tout une élite privilégiée?

Pour répondre à cette question il faut repartir du niveau des personnes. La mobilité c'est une dimension des inégalités. Pour en parler, j'ai proposé le terme de «motilité». La motilité désigne la capacité des gens à se déplacer, or cette capacité est inégalement répartie dans la population. La motilité n'est pas seulement la capacité physique, mais aussi l'accès économique, les compétences en matière d'organisation des déplacements et l'appropriation des moyens de transports et de communication en fonction de projets. Par exemple, si on a peu d'argent, on peut voyager avec une compagnie aérienne comme Easy-Jet à bas coûts, ce qui nécessite une compétence d'anticipation. Si vous vous y prenez trois mois en avance, vous aurez des prix qui sont très bas pour un voyage en avion. Si vous vous y prenez trois jours avant, ça ne sera pas possible, ça sera très cher. Donc, pour voyager à bas prix, parce qu'on a peu d'argent, on doit être stratégique, tactique. Chaque personne a une capacité à se mouvoir qui est définie par un certain nombre d'accès, par exemple, un accès aux systèmes de transport. Il s'agit ici d'une question de localisation, qui renvoie à la fois à la personne et au contexte. Dans la motilité, les compétences sont essentielles: un permis de conduire, la connaissance des réseaux de transports publics, des conditions de circulation, etc. Mais il y a des compétences encore plus fondamentales, qui concernent l'organisation dans la vie quotidienne. Par exemple, une mère qui a une activité professionnelle développe considérablement les capacités de coordonner dans le temps et l'espace ses activités familiales et professionnelles, ce qui nécessite des compétences en matière d'organisation de la mobilité. Ces compétences ont pour but de trouver des solutions de déplacements ingénieuses, qui permettent aux gens de mener une vie quotidienne agréable.

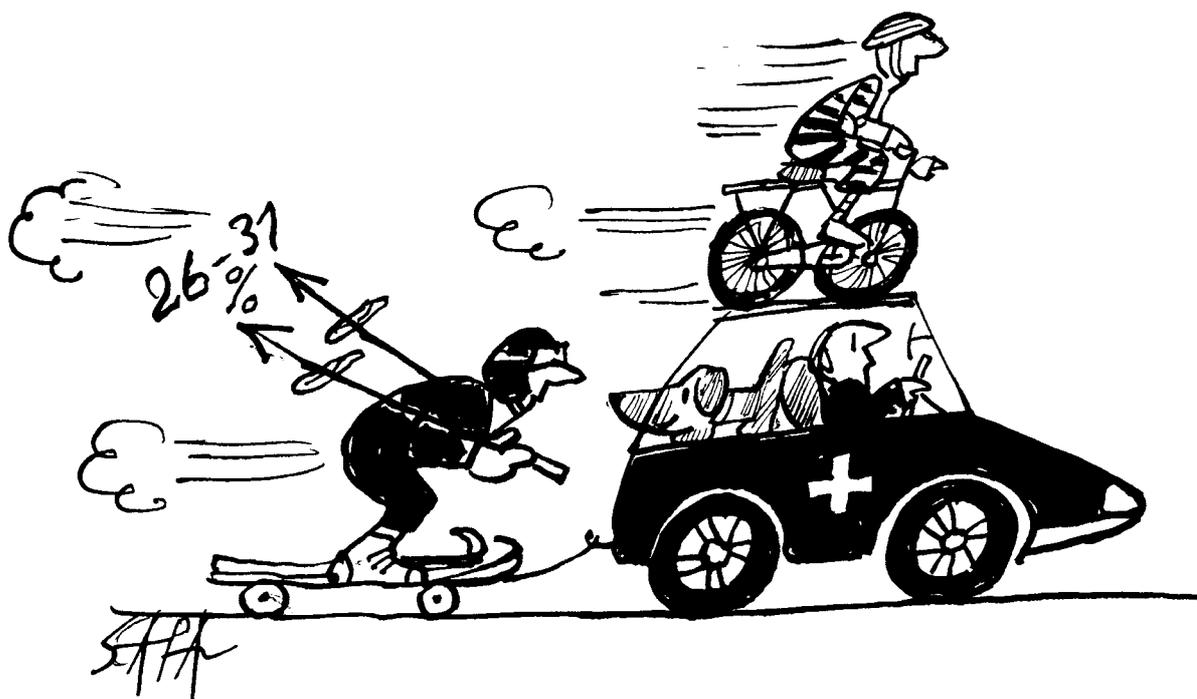
Mais revenons à la question des inégalités que la notion de motilité révèle. La motilité est inégalitaire à deux niveaux: les personnes peuvent en être fortement ou faiblement dotées en termes d'accès et/ou de compétences; elles peuvent habiter dans des contextes offrant des potentiels plus ou moins riches en matière de possibilités de déplacements et d'aménités.

On a parlé des inégalités socio-économiques, mais il y a aussi des inégalités qui relèvent de la démographie. Tout le monde est confronté à ces changements, quelle est leur influence sur la mobilité?

Quand on est jeune, on est très actif et les excursions, les voyages, toutes sortes de déplacements sont un plaisir. Quand on est âgé de 75 ans, il est difficile d'être mobile, cela devient pénible. Le grand accroissement du trafic en week-end est lié à la mobilité des jeunes. La mobilité de loisir chez les moins de 40 ans monte en puissance. Ici, l'offre de transports joue un rôle important. L'offre de transports en commun facilite surtout les déplacements aux «heures pointes» et favorise les déplacements en voiture pour les loisirs, car l'offre reste plus réduite le week-end et le soir.

On parle beaucoup en Europe de la «renaissance» des villes. Est-ce que cette renaissance est due à ces personnes âgées qui reviennent habiter en ville?

Le mouvement de retour des habitants en ville existe. Il y a des gens de 60 ans qui disent qu'ils souhaiteraient un logement plus petit et en ville. Le marché du logement en ville n'est pas évident, il existe un certain nombre d'obstacles. Quand on a 60 ans et qu'on habite à la périphérie, on a des voisins, des amis, il est difficile de s'arracher de son milieu pour aller dans un quartier urbain central, même si on trouve qu'en principe c'est bien. Il y a donc beaucoup de



personnes âgées qui restent à la périphérie où se pose avec acuité la question des soins à domicile, des coûts de la santé, de la solitude.

Est-ce qu'il existe d'autres segments de la population qui contribuent à la «renaissance» de la ville?

On est en train de travailler sur cette question dans le cadre d'un projet du Projet National de la Recherche PNR-54 «Urban Sustainable Habitat for Families». L'objectif de cette recherche est de savoir dans quelle mesure il est possible de faire revenir les familles en ville. Quelles sont les conditions d'urbanisme, d'équipement, de vie de quartiers, d'architecture pour maintenir et développer l'habitat urbain des familles en Suisse? Il y a une tendance du retour à la ville des jeunes, seuls ou en couples, entre 25 et 35 ans, qui n'ont pas encore d'enfants, qui ont un bon revenu et qui vont chercher en ville une ambiance, des équipements culturels dont ils font un usage fréquent.

Pour les familles en revanche, le retour en ville n'existe pas, au contraire, et les politiques qui leur sont destinées ont parfois des effets contraires. On a travaillé sur ce thème à Paris récemment ; un des grands problèmes à Paris est le réaménagement des quartiers. La ville de Paris essaie de maintenir des catégories sociales intermédiaires et des familles, mais cette politique attire des jeunes à haut revenu et favorise la spéculation. D'une façon plus générale, on a constaté que les villes qui mènent des politiques de modération de circulation et d'offre culturelle de vie en quartier attirent de plus en plus des jeunes populations. En Suisse, à Berne, c'est évident, ainsi qu'à Zurich, Bâle et Genève.

Si on dit que la ville doit être «habitable» par tous les segments de population, on pourrait penser que cela signifie moins de mobilité parce que les gens sont satisfaits de leur environnement et se déplacent moins.

Rendre le même espace agréable pour tout le monde, c'est une vraie question de recherche. Il y a un phénomène qu'on note chez les habitants de grandes villes, comme Zurich ou Paris. Les gens qui habitent dans les centres-villes s'échappent souvent le week-end. Ils font des centaines de kilomètres. Lausanne, par exemple, est une ville où de nombreuses personnes partent le week-end. C'est impressionnant, cette ville est vide pendant le week-end. Les motivations des gens pour partir sont souvent du type: on habite en ville, donc le week-end on a besoin d'autre chose, de la campagne. Les personnes qui habitent dans des quartiers extérieurs, et en particulier ceux qui ont une maison individuelle, restent en revanche volontiers chez eux, dans leur jardin.

Quelles sont les conséquences politiques de cette situation?

Si on veut favoriser le retour en ville, l'habitat urbain, la mobilité durable, il



Derrière la montée du temps libre il y a une tendance générale. On mélange plus les activités que par le passé, les relations entre les activités dans la vie quotidienne se recomposent.

Si on se replace dans les années 60, on observe des modes de vie partitionnés: on allait au travail pour travailler, c'était la sphère du travail, après on repartait et on se retrouvait dans une sphère privée, domestique. C'était le modèle où chaque sphère d'activités: travail, maison, loisirs avait une unité qui se construisait à la fois dans le temps et dans l'espace. Entre ces temps et ces espaces il y avait des temps de transport qui étaient des liaisons, des interstices.

Si on revient à l'époque contemporaine, on constate que les horaires sont moins fixes et les sphères d'activités se mélangent. L'espace privé s'enchâsse dans l'espace du travail et réciproquement. C'est devenu normal de travailler à la maison ou de travailler ailleurs qu'au bureau. Ce mélange des activités est une tendance de l'évolution d'un mode de vie liée aux changements technologiques.

Quelles sont les conséquences sur la mobilité?

Il y a des thèses multiples. La première est la principale, c'est que la mobilité a cessé d'être un interstice entre les activités, mais qu'elle devient un temps à part entière. On utilise le temps du déplacement en transport commun pour lire; le phénomène des journaux gratuits n'est pas un hasard. Le meilleur exemple est qu'on utilise le train pour travailler. Le train devient un lieu du travail pour les pendulaires.

Une bonne partie de l'économie des transports est fondée sur l'hypothèse de temps de déplacements interstitiels. Elle part du principe que la personne qui doit se déplacer cherche à minimiser son temps de déplacement; or, avec l'utilisation du temps pour déployer des activités en cours de trajet, c'est de moins en moins vrai. Ce

faut que les villes augmentent la qualité de vie qu'elles offrent pour éviter que tout le monde ait envie de partir en week-end. Il ne s'agit pas seulement de la politique du logement. Il s'agit de rendre confortable, agréable et attrayant le contexte «ville», ce qui suppose une intervention lourde.

Comment doit-on organiser le logement pour réduire les flux de circulation? Est-il déjà trop tard pour dominer ces flux, car «la ville est bâtie», comme Ursula Koch le disait autrefois?

C'est paradoxal, si on veut vraiment favoriser l'habitat urbain, il faut «densifier» la ville. Paris en est un bon exemple. C'est une des villes les plus denses et une des villes les plus attrayantes pour habiter, si vous regardez les aspirations de la population d'Ile-de-France. Une des pistes à suivre consiste à densifier une ville tout en augmentant sa qualité de vie. Il y a des modèles urbanistiques qui sont efficaces par rapport à cela. Ce sont souvent des modèles anciens.

On peut donner comme un exemple la ville de Carouge dans la région de Genève. Carouge est une ville nouvelle qui a été bâtie au XVIII^e siècle pour faire une concurrence à Genève. C'est une ville nouvelle de l'époque, à deux-trois étages sur rez, des immeubles en îlots avec des jardins à l'intérieur. C'est assez dense et très compact. C'est un type urbain très apprécié. Il ne s'agit pas de refaire Carouge à l'identique, mais on pourrait en actualiser les principes d'architecture pour faire de la ville contemporaine attrayante.

Il ne faut surtout pas dire: la ville est bâtie, finie! La ville n'est jamais finie, sinon on tombe dans une espèce de discours patrimonial, où il ne faut surtout rien toucher, parce que c'est un témoin d'une époque passée.

On a parlé d'architecture et de planification. Si l'on revient au niveau individuel, on constate que le temps libre est en train d'augmenter. Quelle est l'influence de ce développement sur la mobilité, la circulation et le trafic?

confort prend en revanche de l'importance.

Les transports publics coûtent cher. Comment peut-on les rentabiliser au mieux?

Il y a trois catégories de population qui utilisent beaucoup les transports publics: les jeunes qui vont à l'école, les gens qui n'ont pas d'accès à la voiture, mais pas par choix, et des personnes âgées. Ces trois segments restent le fond de commerce du transport public. Je pense que les réseaux de Zurich et de Bâle échappent à cela, contrairement aux grandes villes romandes. C'est un problème de ces villes, il n'y a jamais eu de saut qualitatif dans l'offre qui aurait pu attirer d'autres gens. A Genève c'est peut-être en train de changer, mais pas encore dans les communes d'agglomération.

Si vous améliorez l'offre, vous avez plus de monde dans les transports publics, mais vous accroissez le déficit en chiffres absolus. C'est redoutable. Berne en est un bon exemple; tout le monde y utilise les transports publics, mais ces derniers sont financièrement dans une situation difficile.

Y a-t-il à l'étranger des régions ou des villes où l'on a trouvé des modèles ou des solutions à ce problème? Des régions qui pourraient servir de modèle pour la Suisse?

Je dirais que non, j'ai souvent l'impression de l'inverse; c'est-à-dire que la Suisse est prise comme un modèle pour des problèmes qui concernent le transport public. Le fait que le transport public soit financé par les caisses générales, des villes, des cantons etc. semble extraordinaire dans certains pays.

Mis à part le financement, il y a des moyens de rentabiliser l'offre de transports publics dont on ne parle pas suffisamment. Amarrer l'urbanisation autour des stations est une chose importante pour les rentabiliser.

Plus on arrivera à amarrer l'urbanisation autour des infrastructures de transports en commun, plus on arrivera facilement à remplir les bus et autres trains.

Comment voyez-vous la Suisse de l'an 2050 sur le plan de la mobilité et du logement?

Je pense qu'en 2050 les villes seront beaucoup plus attrayantes pour l'habitat. Les villes au sens morphologique. Je crois que le retour des habitants en ville est quelque chose de plus profond que l'on croit, c'est à dire qu'on est dans une société qui s'individualise et par voie corollaire il y a un moment où on a besoin de se sentir appartenir à un tout. Et le fait d'habiter en ville permet de reconstituer l'impression de ce tout, par le côtoiement, la fréquentation de certains lieux, par des événements festifs urbains. Des choses qui permettent de retrouver un lien, que l'on ne trouve évidemment pas en périurbain. Je pense qu'en 2050 la ville suisse sera devenue quelque chose d'apprécié et de souhaité pour résider, car nous aurons su la rendre sensoriellement agréable en la débarrassant de ses nuisances. Sur le plan de la mobilité, j'ai par contre une grande crainte.

Qui est de nouveau un paradoxe. Je pense que les jours de la voiture individuelle telle que nous la connaissons aujourd'hui sont comptés; pour des questions d'épuisement des réserves pétrolières essentiellement.

En 2050, on aura sans doute inventé de quoi la remplacer, de ce côté-là, pas de gros soucis: faisons confiance à la créativité des ingénieurs! La crainte que j'ai renvoie à notre dépendance économique vis-à-vis de l'automobile. Par exemple, en France il y a un consensus politique relativement sincère pour dire qu'il y a trop de voitures en ville. Mais les politiques ont en même temps une crainte que si les gens commencent à acheter moins de voitures, cela sera une catastrophe nationale. Et je pense que cela est aussi vrai pour la Suisse. Car si on additionne les emplois directs ou indirects des constructeurs et de leurs sous-traitants, qu'on y ajoute les garagistes et l'ensemble des professions qui dépendent de l'automobile, cela représente une part importante des emplois. C'est me semble-t-il l'enjeu majeur de l'automobile: Comment passer d'une économie qui est largement basée là-dessus à une économie qui arrive à fournir de l'emploi avec autre chose. Et là j'ai une crainte pour 2050. ●



Faire évoluer les réseaux de transport vers plus de durabilité

• • • • •

Michel Matthey
michel.matthey@are.admin.ch



Dans le plan sectoriel des transports, la Confédération présente une vue d'ensemble de l'état et du développement souhaité des différents modes de transport en Suisse. Ce plan englobe la route, le rail, les lignes aériennes et, dans les limites des compétences de la Confédération, les voies na-

vigables. Il fixe les objectifs, les principes et les priorités qui permettront de poursuivre un développement coordonné et durable des réseaux de transport d'importance nationale. Par ailleurs, il analyse les problèmes à résoudre et les contraintes à respecter au moment de concrétiser des solutions.

Le plan sectoriel des transports planifie et coordonne tous les modes de transport dans le respect des objectifs du développement durable. C'est l'instrument de référence pour les décisions du Conseil fédéral et de l'administration dans le domaine des infrastructures de transport. Il sert à harmoniser les tâches de la Confédération et celles des cantons en matière de plans directeurs cantonaux (élaboration et approbation) et de projets d'agglomération (élaboration et examen).

Parmi les dossiers importants dans le domaine des infrastructures de transport figurent le développement futur des infrastructures ferroviaires, la hiérarchisation des réseaux routiers, la réforme 2 des chemins de fer, la mise en œuvre du fonds d'infrastructure, l'achèvement et l'entretien du réseau de routes nationales et les conventions de prestations avec les entreprises ferroviaires. Comme la Confédération prend des décisions dans le domaine des infrastructures de transport chaque fois qu'elle accorde des concessions, des autorisations ou un soutien financier à des projets de transport, le plan sectoriel des transports doit permettre à moyen et long terme d'améliorer la cohérence des décisions prises par la Confédération. Il permet également de veiller à l'efficacité des moyens financiers engagés par la Confédération et de promouvoir un développement durable des infrastructures. Il favorise une meilleure coordination des projets, détecte les initiatives concurrentes (doublons) et permet d'exploiter les synergies. En résumé, il permet d'économiser du temps, de l'argent et de l'énergie.

Mettre en œuvre les «Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse»

Le plan sectoriel des transports englobe les infrastructures du trafic individuel motorisé, des transports publics et de la locomotion douce. Il assure

la coordination de tous les modes de transport des personnes et des marchandises (route, rail, lignes aériennes et voies navigables).

La Stratégie 2002 pour le développement durable du Conseil fédéral a dégagé trois objectifs prioritaires dans le domaine des transports:

- Fournir un accès à des transports sûrs pour tous les groupes de population et toutes les régions du pays; assurer la possibilité d'échanges entre les différentes régions du pays et avec l'étranger tout en réduisant les atteintes à la qualité de la vie que cette circulation pourrait occasionner (dimension sociale).

- Soutenir le développement économique et satisfaire les besoins de mobilité de façon rentable; maintenir les dépenses engagées par les pouvoirs publics pour de nouvelles infrastructures dans des proportions économiquement supportables; limiter les coûts induits (dimension économique).

- Maîtriser la mobilité en ménageant les énergies et l'environnement et en réduisant le plus possible les nuisances et les atteintes à l'être humain et à l'environnement (dimension environnementale).

Les objectifs, principes et priorités du plan sectoriel sont par ailleurs axés sur la mise en œuvre de postulats définis dans les «Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse», notamment la mise en réseau des villes suisses, l'intégration au réseau européen de transports, le renforcement de l'espace rural et le développement de l'urbanisation vers l'intérieur.

Une optique d'ensemble qui tient compte des particularités régionales

Le plan sectoriel contient une analyse des infrastructures de transports existantes et un projet sous l'angle des trois dimensions du développement durable que sont l'environnement, l'économie et la société. Il renseigne

A1 Maintenir la fonctionnalité des infrastructures de transport

A2 Améliorer la qualité des liaisons entre les centres

A3 Assurer l'accessibilité de l'espace rural et des régions touristiques, et garantir une desserte minimale pour la population résidente

A4 Soutenir l'urbanisation vers l'intérieur et préserver la qualité du milieu bâti

A5 Assurer la sécurité des transports

A6 Réduire les atteintes à l'environnement et préserver les bases naturelles de la vie

A7 Améliorer l'efficacité du système des transports et maintenir à un niveau acceptable la charge financière des pouvoirs publics

Objectifs de la politique en matière d'infrastructures de transport

sur l'ampleur et l'importance des problèmes à affronter ces 20 prochaines années. Cette analyse permet de définir les besoins et de cerner les domaines d'intervention de la Confédération (cf. fig.1).

Les objectifs, stratégies et priorités définies dans le plan sectoriel concrétisent la stratégie de durabilité du Conseil fédéral et tiennent compte des priorités des autres politiques fédérales (transports, organisation du territoire, environnement, finances; cf. encadré).

Le plan sectoriel aborde les problèmes identifiés dans le secteur des infrastructures dans une optique d'ensemble. Il n'est toutefois pas cantonné au niveau abstrait, mais tient compte des particularités des régions et coordonne les mesures de la Confédération avec les conceptions de développement des cantons.

Un regard neuf

Le plan sectoriel des transports tient compte des concepts développés

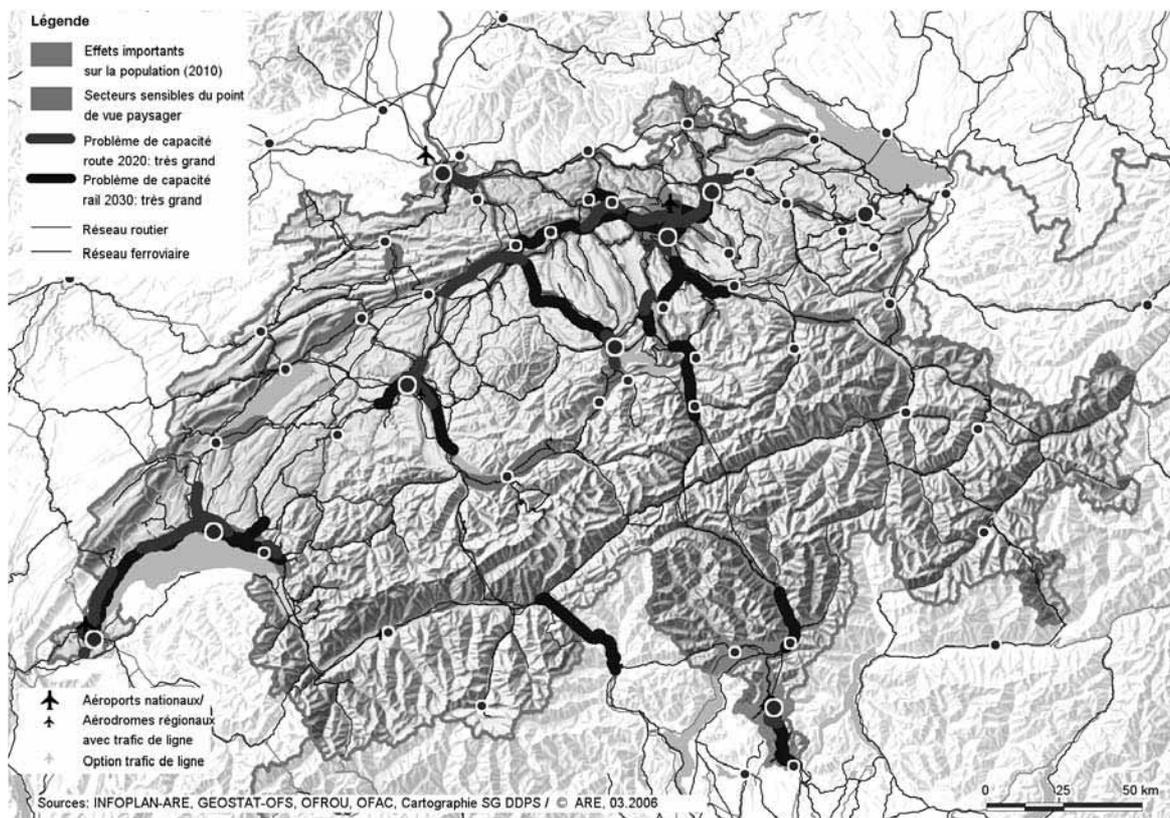


Fig. 1: Problèmes pressentis dans le domaine des infrastructures de transport

dans les plans sectoriels route et rail/TP, lesquels ont fait l'objet d'une large consultation en 2002. Il prend en considération les suggestions formulées alors, notamment celle de prévoir une coordination entre les modes de transport et d'intensifier la collaboration avec les cantons. En outre, il donne des indications sur les moyens de concrétiser dans l'espace les objectifs, stratégies et mesures.

Le plan sectoriel a été élaboré en étroite collaboration avec les cantons et avec les services fédéraux en charge de tâches à incidences spatiales. Les conclusions intermédiaires ont fait l'objet de séances de travail entre février 2004 et juin 2005, dans le cadre de neuf ateliers auxquels participaient des représentants des cantons. Ces échanges ont permis de discuter de l'analyse de la situation, de l'orientation générale de la politique des infrastructures de transports et des prin-

cipes fondamentaux de l'action de la Confédération dans les différents sous-espaces. Afin d'assurer une coordination entre les buts, principes et priorités de la planification des infrastructures de transport et les objectifs du développement durable, des experts externes ont été invités à examiner sous l'angle de la durabilité les travaux déjà effectués. Cette évaluation précoce avait pour but de déceler des déséquilibres entre les trois dimensions du développement durable et d'optimiser le plan sectoriel.

Importance du partenariat

Les principes énoncés dans le plan sectoriel et les règles relatives à la planification et à la coordination des projets d'infrastructure de transport doivent favoriser une meilleure articulation entre les modes de transports, assurer la

coordination avec le développement de l'urbanisation et améliorer la durabilité des projets. Pour les phases ultérieures de planification, une grande importance continuera d'être accordée au partenariat avec les cantons, notamment lors de l'élaboration de conceptions sectorielles ou de concepts d'organisation du territoire, de plans directeurs cantonaux, de projets d'agglomération ou de projets ponctuels.

(traduction)



Michel Matthey dirige la section Planification des transports et des infrastructures de l'ARE. Né en 1947, architecte diplômé EPF, aménagiste FSU, il est un spécialiste des questions d'aménagement dans une perspective régionale au sens large.

Plan sectoriel, plan directeur et projet d'agglomération: tableau comparatif

• • • • •

Alexandra Bachmann, Michel Matthey et Rolf Geiger, ARE
alexandra.bachmann@are.admin.ch; michel.matthey@are.admin.ch; rolf.geiger@are.admin.ch

Le projet d'agglomération est un nouvel instrument de la politique des transports et du développement territorial. Même pour les initiés, sa place et son importance parmi les instruments de planification existants ne sont pas simples à cerner. Le tableau systématique ci-dessus tente de clarifier ces questions. Il met en évidence les chevauchements, les différences et les interactions entre plan sectoriel, plan directeur et projet d'agglomération, tous trois permettant de réguler le développement des transports et celui de l'urbanisation. *(traduction)*

	Plan sectoriel des transports	Plan directeur	Projet d'agglomération (urbanisation et transports)
Base légale	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire LAT art. 13.	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire LAT art. 6-12.	Loi sur le fonds d'infrastructure LFinfr et loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire LUMin (en préparation).
But	Coordination des activités à incidences spatiales de la Confédération dans le domaine des transports et harmonisation avec les objectifs de développement territorial des cantons.	Coordination intersectorielle des activités à incidences spatiales des collectivités publiques de tous les niveaux sur le territoire cantonal, notamment dans les domaines des transports, de l'urbanisation et du paysage et stratégie orientée vers le développement territorial souhaité.	Plan de mesures coordonné à long terme et présentant une hiérarchisation des priorités dans les domaines de l'urbanisation et des transports; sa mise en œuvre bénéficie d'un soutien financier de la Confédération.
Contenu	Buts et principes généraux, priorités et prescriptions de coordination délimitant le champ d'action de la Confédération dans le domaine des transports.	Objectifs, principes, priorités et prescriptions de coordination délimitant les champs d'action de toutes les collectivités publiques sur le territoire cantonal, dans le domaine du développement territorial.	Mesures hiérarchisées et clairement définies par les agglomérations pour influencer le développement de l'urbanisation et organiser tous les modes de transport.
Responsable	Confédération (en collaboration avec les cantons); Adoption par le Conseil fédéral.	Cantons (en collaboration avec la Confédération et les cantons voisins); Approbation par le Conseil fédéral.	Canton ou organisme autonome (désigné par le canton) au niveau de l'agglomération; examen par la Confédération et autorisation de financement par le Parlement fédéral (arrêté).
Force	Contraignant pour les autorités à tous les niveaux: tout nouveau projet doit être planifié et exécuté en conformité au plan sectoriel.	Contraignant pour les autorités à tous les niveaux: tout nouveau projet doit être planifié et exécuté en conformité au plan directeur.	Obligation de mise en œuvre: les prestations de la Confédération et de l'organisme responsable sont réglées conformément à l'arrêté fédéral.
Lien avec les instruments de financement des infrastructures de transport	Fixe les limites dans lesquelles les instruments de financement peuvent intervenir. Parmi ces instruments figurent par exemple: le programme de construction des routes nationales, le financement des transports publics, le fonds d'infrastructure ou les conventions de prestations avec les entreprises ferroviaires.	Fixe les conditions générales que doivent respecter les projets et les mesures qui seront réalisés grâce aux instruments de financement des infrastructures de transport.	Le projet d'agglomération est une condition préalable à l'octroi de financements du fonds d'infrastructure (transports d'agglomération). L'efficacité des projets d'agglomération est étudiée à l'aide de critères précis. Elle permet de différencier le montant de la participation fédérale.
Interactions	Indique comment la Confédération va s'acquitter de ses tâches dans le domaine des transports et fixe les conditions générales que doivent respecter les plans directeurs et les projets d'agglomération. De plus, le plan sectoriel est un instrument de mise en œuvre des mesures définies dans les projets d'agglomération, en particulier celles qui concernent les infrastructures relevant de la compétence de la Confédération.	Indique comment le canton conçoit son développement territorial et fixe ainsi les conditions générales que doivent respecter les plans sectoriels de la Confédération, les plans directeurs des cantons voisins et les projets d'agglomération. De plus, le plan directeur est un instrument de mise en œuvre des mesures définies dans les projets d'agglomération, en particulier dans le domaine de l'urbanisation, et de mise en œuvre des mesures en dehors du périmètre de l'agglomération.	Indique comment le canton et les communes conçoivent le développement de l'agglomération dans les domaines de l'urbanisation et des transports. Il constitue la base des plans sectoriels de la Confédération et des plans directeurs cantonaux. Le projet d'agglomération doit être coordonné avec le plan directeur cantonal et le plan sectoriel; les éléments essentiels qu'il contient doivent être indiqués dans le plan directeur.

La bonne activité au bon endroit: la politique «ABC»

• • • • •

Leonard Verest
leonard.verest@vd.ch



Au début des années nonante, le gouvernement néerlandais introduit un outil de planification territoriale qui vise à localiser «la bonne activité au bon endroit». Il s'agit d'un outil qui a pour but de coordonner l'urbanisation et la desserte en transport pour contribuer à rendre la notion de «ville com-

pacte» opérationnelle. L'outil ambitionne la maîtrise de l'utilisation de l'automobile par une politique de concentration des zones d'emplois. Celle-ci devrait conduire à des distances de déplacement plus courtes, réalisables en bicyclette ou en transports publics

D'abord quelques mots sur la ville compacte aux Pays-Bas. Cette notion trouve son essor lorsque l'on s'aperçoit que la politique des villes nouvelles a contribué à vider les centres des grandes villes de leurs habitants (Amsterdam a perdu par exemple près de 20% de sa population entre 1965 et 1982). Cette politique engendre notamment une sous-utilisation des équipements existants et une congestion du réseau routier. Ce constat de déclin des espaces urbains anciens n'est en réalité que la conséquence d'une politique de «déconcentration concentrée», vers des villes nouvelles.

Au début des années quatre-vingts, l'espace urbain redevient un thème central dans la planification territoriale. Le schéma directeur d'Amsterdam de 1985, intitulé «De stad centraal» (La ville au centre), lance officiellement la politique de la ville compacte. Il permet à Amsterdam d'obtenir d'importants crédits de la part du gouvernement pour requalifier des sites stratégiques et retenir ainsi la population.

A la fin de des années quatre-vingts, le gouvernement étend le principe de ville compacte à l'ensemble du pays. La priorité de la politique nationale en aménagement est donc clairement donnée à la concentration de l'urbanisation dans les villes et à la rénovation urbaine. Le gouvernement introduit notamment un objectif de maîtrise de l'usage de l'automobile. La banalisation de l'automobile est considérée comme une grave menace pour la qualité des aires fortement urbanisées (des estimations montrent que le nombre d'automobiles devrait passer de 5 à 8 millions entre 1990 et 2015). Pour enrayer cette tendance, le gouvernement prône la densification de l'espace urbain.

La politique ABC

La politique ABC consiste à définir une stratégie de localisation des activités (entreprises et services) en croisant le

«profil d'accessibilité» du lieu avec le «profil de mobilité» de l'entreprise ou du service (en termes de personnes et de marchandises). Les différentes parties du territoire sont classées en trois catégories, combinant les deux types de profils évoqués ci-dessus:

profil A:

activités tertiaires ou équipements ayant beaucoup d'employés ou attirant de nombreux visiteurs par hectare (par exemple, des bureaux ouverts au public, des théâtres ou musées), dont la localisation sera de type centre-ville, bénéficiant de tous les transports publics avec une connexion aux réseaux nationaux.

profil B:

activités attirant moins de personnes, mais qui doivent rester accessibles par automobile (production, distribution, centres de recherche, industries de « cols blancs »), dont la localisation devra combiner une double desserte automobile et transports publics, plus loin des centres.

profil C:

activités dépendant uniquement du transport routier, impliquant peu d'emplois par hectare, dont la localisation sera périphérique, sans transport collectif majeur.

Les entreprises ou services sont donc évalués selon leur «intensité d'emploi», c'est-à-dire leur nombre d'employés par unité de surface. Une densité de 40m² ou moins par employé est considérée comme «intensive», alors qu'une densité de 100m² ou plus par employé est jugée «extensive». Le nombre de visiteurs est également pris en considération, dans le cas des établissements ou commerces recevant du public ; ainsi un visiteur par jour pour 100m² est «intensif», alors que 300m² par visiteur et par jour correspondent à un usage «extensif».

Les normes de stationnement varient pour chacun de ces profils: la restric-

tion du nombre de places doit réduire à terme l'utilisation de l'automobile pour les déplacements pendulaires, lorsque le site est accessible en transports en commun. Dans les sites de catégorie A dans les grandes villes, la norme maximale est d'une place de stationnement pour 10 employés; elle est de 20 dans les zones B et non limitée dans les zones C.

Dans le pays, chaque région doit élaborer son plan d'application, pour adapter localement la politique ABC nationale. Les représentants de l'Etat, des provinces et des municipalités sont impliqués dans cette démarche et le plan est ensuite mis en consultation publique. Les municipalités sont tenues d'indiquer dans leurs plans d'affectation la localisation des différents profils d'accessibilité et les affectations qui leur correspondent. Lorsque le plan régional ou local ne répond pas à la stratégie de localisation du gouvernement, ce dernier peut contraindre les communes en invoquant la Loi sur l'aménagement du territoire.

Le gouvernement soutient activement sa politique. Les localisations de type A et B se voient attribuer une préférence lors des choix d'investissements publics. Les différents ministères sont sollicités pour montrer l'exemple lorsqu'ils doivent construire un nouvel équipement (hôpital, école, université, théâtre, etc.).

En 1996, la politique ABC a fait l'objet d'une première évaluation pour la période 1990 - 1995. Celle-ci montre que:

- la plupart des grandes municipalités ont intégré la politique dans leur plan général d'affectation. Cependant la mise en pratique concrète de la politique ABC est beaucoup plus difficile que prévu. Dans les négociations avec les entreprises, les pouvoirs publics locaux atténuent leurs exigences pour des raisons économiques. La hiérarchie des priorités municipales est plutôt en faveur de l'emploi que de la réduction de l'usage de l'automobile. Ce sont essen-

tiellement les normes de stationnement qui font l'objet de négociations;

- le pourcentage de sites industriels/commerciaux ayant un label ABC se limite à 17% en 1996. Beaucoup de sites n'ont donc pas encore été classés;
- la croissance des établissements et le nombre des employés sont supérieurs en zones B et C, la part des localisations en zone A tend à diminuer;
- par rapport à l'ensemble des entreprises, la part des bureaux localisés en zone A est passée de 5.7% à 7.2% entre 1990 et 1995. Mais, dans le même temps, les localisations en zones B et C ont passé respectivement de 6 à 10.7% et de 1.9 à 3.5 %;
- le passage d'une localisation C à une localisation B ou A provoque un changement majeur dans la répartition modale à condition toutefois de limiter le nombre de places de stationnement. Les normes de stationnement sont l'instrument le plus important pour changer la répartition modale.

Malgré les difficultés d'application, l'outil ABC a contribué à renforcer les liens entre localisation des différents types des activités et desserte en transport. Concrètement, de nombreux équipements et administrations publics ont été localisés selon les principes ABC, de même que plusieurs grandes entreprises.

Depuis plusieurs années le gouvernement tend, notamment sous pression d'arguments économiques, à assouplir les normes de stationnement pour donner plus de souplesse aux régions et aux communes qui demandent à les adapter aux circonstances et besoins locaux. L'outil ABC perd ainsi de sa substance. Il est de moins en moins appliqué dans sa forme originale, mais évolue pour répondre aux besoins des acteurs locaux.

Source

«Maîtriser l'étalement urbain: une première évaluation des politiques menées dans quatre

pays. (Angleterre, Norvège, Pays-Bas, Hong-Kong)» in «2001 PLUS», Centre de Prospective et de Veille Scientifique, Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, n° 49, septembre 1999, pp. 1-59. Voir en particulier pp. 23 à 28.



Leonard Verest (1967) a fait ses études à l'Université technique d'Eindhoven (Technische Universiteit Eindhoven), faculté Architecture (Bouwkunde) avec spécialisation Urbanisme. Depuis son arrivée en Suisse en 2002, il travaille à la section Aménagement cantonal du Service de l'aménagement du territoire du canton Vaud. Aux Pays-Bas il a principalement travaillé dans le développement des villes nouvelles et la transformation des friches industrielles en nouveaux quartiers urbains.



Comment coordonner transports et planification urbaine: l'Etat de Vaud teste la méthode ABC dans l'Ouest lausannois

• • • • •

Sophie Noirjean

•••



Afin de coordonner concrètement deux politiques publiques à forte incidence sur le territoire, l'Etat de Vaud a instauré un projet pilote dans l'Ouest lausannois: la métho-

de ABC. S'inspirant d'un concept développé dans les Pays-Bas, la méthode ABC cherche à optimiser l'occupation du sol en fonction des infrastructures de transport.

La «politique» ou «méthode» ABC a été introduite aux Pays-Bas en 1991 et cherche à localiser «la bonne entreprise au bon endroit» («the right business at the right place»). Elle définit une stratégie de localisation des activités et des services visant à faire diminuer l'utilisation de l'automobile dans les déplacements domicile – travail et promouvoir un transfert modal de l'automobile vers les transports en commun.

Pour ce faire, la méthode ABC met en rapport deux variables: l'accessibilité du territoire (infrastructures) et le «profil de mobilité» de l'entreprise.

La démarche implique un découpage du territoire en profils d'accessibilité qui permet de définir une gamme de sites:

Sites A: très accessibles par les transports publics (généralement dans les centres);

Sites B: «intermédiaires» combinant une bonne desserte routière avec une bonne desserte en transports publics;

Sites C: très bonne desserte par la route, situés à proximité de jonctions d'autoroute.

Parallèlement, à l'aide de critères tels que le nombre d'employés de l'entreprise, de visiteurs et le trafic de marchandises, on établit un profil de mobilité à l'entreprise, qui déterminera l'adéquation à certains types de territoire (cf. tab.1).

Afin d'induire de réels effets sur les pratiques de mobilité, la méthode ABC utilise comme levier la limitation des places de stationnement dans les sites A et B.

Le contexte de l'Ouest lausannois

L'Ouest lausannois est une région stratégique du canton de Vaud à fort potentiel de développement économique (présence de pôles économiques, des Hautes Ecoles, etc.) et pourvue d'intéressantes réserves pour la venue d'habitants et d'activités.

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

Tabl. 1: Exemple d'indicateurs pour évaluer les profils de mobilités des entreprises. Source: Martens et Griethuysen (1999), Roussel, Theys . et al. (1999)

Cependant, suite à son développement rapide à forme «métastatique», l'Ouest lausannois se trouve confronté à un manque d'identité urbanistique ainsi qu'à d'importants problèmes de trafic et de pollution.

Forts de ce constat, les autorités communales de cette région signent une convention gelant provisoirement l'implantation des «installations à forte fréquentation» (novembre 2000).

Parallèlement est mise sur pied l'élaboration d'un instrument de planification du territoire et des transports à l'échelon régional, actuellement en vigueur.

Contrairement aux Pays-Bas où les profils d'accessibilités sont inscrits dans les plans d'affectation, c'est-à-dire opposables aux tiers, dans l'Ouest lausannois, c'est dans la planification régionale (schéma directeur) qu'est inscrite la méthode ABC: dans le questionnaire «ABC» (examen de conformité).

Les autorités utilisent des cartes indicatives au 1:25'000 qui représentent les profils d'accessibilité et les confrontent avec les informations issues du questionnaire ABC. Ainsi, elles contrôlent que le profil de l'activité (déterminé par la mobilité générale) corresponde aux capacités du territoire.

A chaque territoire son type d'activité

Le tableau 2 synthétise la méthode ABC telle qu'elle est pratiquée dans l'Ouest lausannois.

Le stationnement, le «nerf de la guerre»

Le principe de la méthode ABC ne provoque pas de conflits ouverts. C'est dans son application que des problèmes peuvent subvenir: les restrictions au niveau du stationnement dans les sites bien pourvus en transports publics (M, A, B) font l'objet d'âpres négociations et ne sont pas toujours rigoureusement appliquées. Or il en va de la légitimité de la méthode, dont le but est de faire diminuer les trajets en transports individuels motorisés.

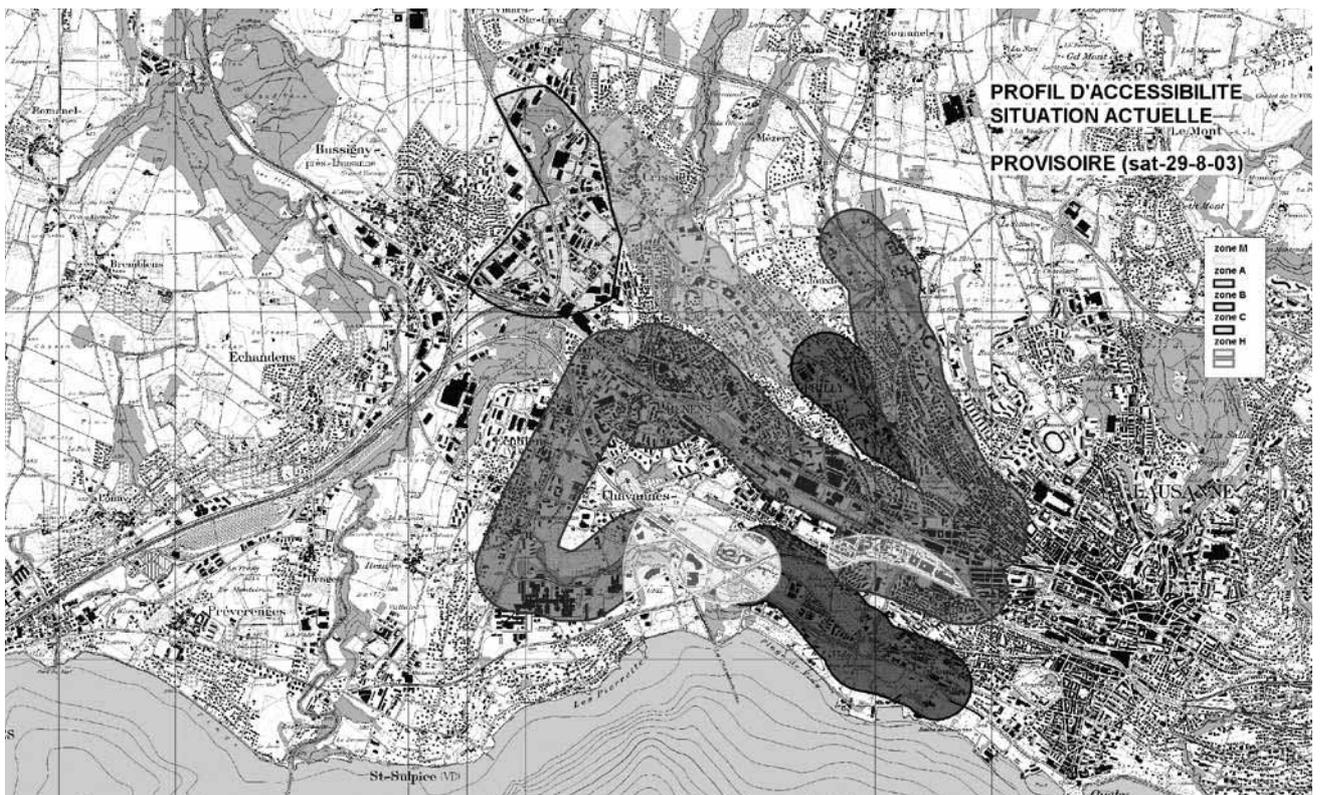
L'Ouest lausannois, un terreau favorable à la mise en place de solutions innovantes?

La qualité de vie étant en train de baisser, la pollution atmosphérique mettant en danger la capacité constructive de la région (application de l'OPair), l'Ouest lausannois allait-il continuer à pouvoir se développer? Les commu-

	Profils de mobilité	Types d'activités
M très bonne accessibilité en TP et en transport individuel motorisé (multimodale)	très forte densité d'emplois, de visiteurs et de transport de marchandises fort potentiel d'utilisation des TP	activité déterminée par le volume de visiteurs, p.ex. centre commercial
A très bonne accessibilité en TP	forte densité d'emplois et de visiteurs, faible dépendance à l'automobile dans l'exercice de l'activité fort potentiel d'utilisation des TP	activité tertiaire, p.ex. administration publique, entreprise de services
B relativement bonne accessibilité en TP et par la route	forte densité d'emplois, de visiteurs dépendance partielle au transport routier et potentiel d'utilisation des TP	activité mixte, p.ex. entreprise ayant un grand service d'administration mais également un service de vente, hôpital
C très bonne accessibilité par la route	très forte dépendance au transport routier dans l'exercice de l'activité	activité orientée sur le trafic routier, p.ex. entreprise de logistique
H modeste accessibilité en TP	faible densité d'emploi, de visiteurs	entreprises de moins de 10 employés, év. logement

Tab. 2: Synthétisation la méthode ABC pratiquée dans l'Ouest lausannois

Carte: Exemple l'illustration des profils d'accessibilité du territoire



nes concernées ont cherché des solutions en commun plutôt que de se livrer une concurrence féroce pour attirer des contribuables. Des conditions «extrêmes» sont-elles des conditions si ne qua non pour la mise en place de la méthode ABC?

Encore faut-il veiller à ce que la portée sur le territoire soit assez étendue pour ne pas faire jouer une concurrence entre les territoires «ABC» et les autres. C'est pourquoi, au niveau cantonal, l'esprit de la méthode ABC est aussi utilisé dans d'autres endroits du territoire cantonal.



Sophie Noirjean (1971) a étudié la géographie à l'Université de Neuchâtel. Puis elle a obtenu un diplôme postgrade en développement urbain durable à l'Université de Lausanne, dans le cadre duquel elle s'est intéressée à la méthode ABC. Depuis 2005, elle travaille comme aménagiste au sein du bureau Urbaplan, Fribourg.