

mrs  
C'S'D  
Wüest & Partner  
HSM

Etat de Vaud  
Service du développement territorial



# Stratégie d'implantation des installations commerciales à forte fréquentation

ICFF Vaud



Vevey, Avenue du Général Guisan, centres commerciaux et Saint-Antoine et Midi-Coindet

**Rapport final**

14 février 2012

## Stratégie d'implantation des installations commerciales à forte fréquentation

Rapport final

14 février 2012

N:\Projekte ms\279.53\_ICFF\_Vaud\3\_Ber\Rapport\120214\ICFF\_Vaud\_rapport\_final\_120214.doc

### Mandant

Canton de Vaud  
Service du développement territorial (SDT)  
Place de la Riponne 10  
CH-1014 Lausanne  
Réf: Karine Lizzio

Tél +41 (0)21 316 74 57  
[karine.lizzio@vd.ch](mailto:karine.lizzio@vd.ch)

### Mandataires

Müller, Romann & Schuppisser  
Michel Schuppisser  
Birmensdorferstrasse 55  
CH-8004 Zürich

Tél +41 (0)44 245 46 03  
Fax +41 (0)44 245 46 05  
[michel.schuppisser@mrs-zh.ch](mailto:michel.schuppisser@mrs-zh.ch)  
<http://www.mrs-zh.ch>

Wüest & Partner SA  
Hervé Froidevaux  
Rue de la Rôtisserie 1  
CH-1204 Genève

Tél +41 (0)22 319 30 02  
Fax +41 (0)22 319 30 01  
[froidevaux@wuestundpartner.com](mailto:froidevaux@wuestundpartner.com)  
<http://www.wuestundpartner.com>

C'S'D' Ingénieurs Conseils SA  
Michel Baudraz  
Chemin de Montelly 78  
CH-1010 Lausanne

Tél +41 (0)21 620 70 00  
Fax +41 (0)21 620 70 01  
[m.baudraz@csd.ch](mailto:m.baudraz@csd.ch)  
<http://www.csd.ch>

HSM Homberger Standort Marketing  
Hans-Konrad Homberger

Tél +41 (0) 61 262 25 80  
[hsm@magnet.ch](mailto:hsm@magnet.ch)

### Contributions de:

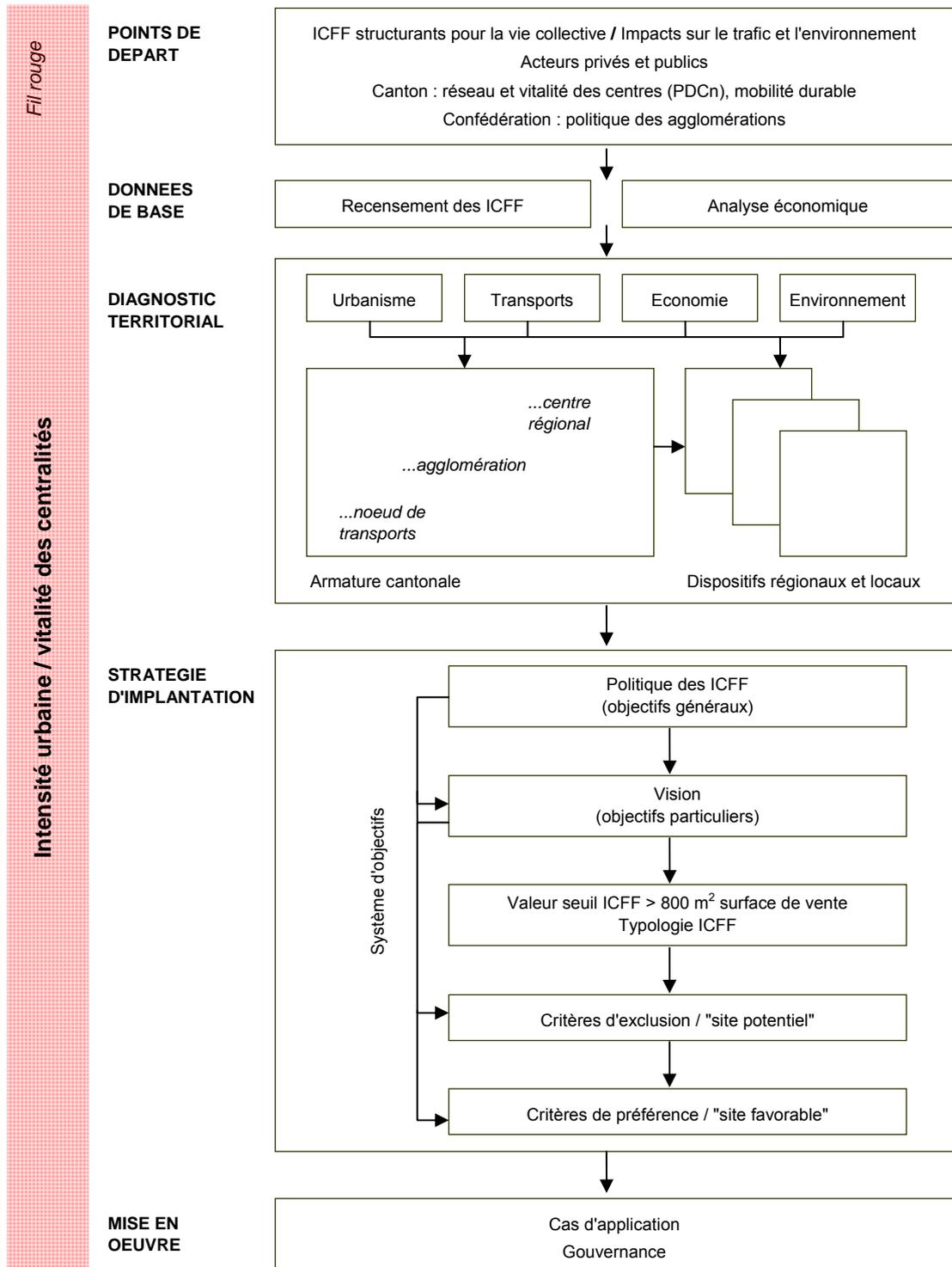
Mme Karine Lizzio, SDT  
MM Fred Wenger et Pierre-Alain Pavillon, Urbaplan

## Table des matières

<b>Structure du rapport .....</b>	<b>1</b>
<b>1. Introduction .....</b>	<b>2</b>
1.1. Problématique générale et définition .....	2
1.2. La Confédération et le PDCn demandent une stratégie .....	4
1.3. Démarche et cadre général pour la stratégie ICFF Vaud .....	7
<b>2. Analyse, diagnostic et enjeux.....</b>	<b>8</b>
2.1. Données de base.....	8
2.1.1. Recensement des commerces .....	8
2.1.2. Données économiques.....	9
2.2. Diagnostic territorial et enjeux .....	11
2.2.1. Armature urbaine cantonale .....	11
2.2.2. Dispositifs régional et local .....	17
2.3. Processus actuel .....	20
<b>3. Stratégie d'implantation des ICFF.....</b>	<b>21</b>
3.1. Politique d'implantation des ICFF – objectifs généraux.....	22
3.2. Vision - objectifs particuliers .....	23
3.2.1. Principe directeur.....	23
3.2.2. Concrétisation du principe sur deux échelles territoriales.....	25
3.3. Système d'objectifs.....	28
3.4. Outils de la stratégie .....	30
3.4.1. Application avec ou sans projet.....	30
3.4.2. Valeur seuil de prise en considération .....	31
3.4.3. Typologie des ICFF .....	31
3.4.4. Critères d'exclusion .....	32
3.4.5. Critères de préférence.....	36
<b>4. Mise en œuvre de la stratégie.....</b>	<b>41</b>
4.1. Evaluation d'un projet avec site(s) d'implantation.....	41
4.2. Recherche de site(s) d'implantation .....	42
4.3. Agrandissement et rénovation d'ICFF existantes.....	42
4.4. Cartographie .....	43
4.5. Synthèse pour la mise en oeuvre .....	43
4.6. Gouvernance .....	43
4.7. Analyse coûts – bénéfices.....	46

<b>Annexes</b> .....	<b>51</b>
A1 Comparaison des démarches selon différents cantons .....	52
A2 Explicatif de la base de données du recensement des commerces actuels sur SIG .....	53
A3 Armature cantonale .....	57
A4 Répartition des commerces sur le canton de Vaud .....	58
A5 Détermination du seuil ICFF .....	59
A6 Typologie des ICFF .....	60
A7 Critères de localisation des ICFF .....	61
Critères d'exclusion pour l'urbanisation .....	61
<u>Critères d'exclusion pour les transports</u> .....	63
<u>Critères d'exclusion pour l'environnement (check-list)</u> .....	69
<u>Critères de préférence pour les transports et l'environnement</u> .....	70
<u>Indications pour l'application de critères de préférence environnementaux</u> .....	74
A8 Tableau de synthèse objectifs, critères et exigences pour l'exclusion .....	75
A9 Tableau de synthèse objectifs, critères et recommandations de valeur seuil pour la préférence .....	76

## Structure du rapport



## 1. Introduction

### 1.1. Problématique générale et définition

#### Problématique générale



Figure 1: Une nouveau paysage à la campagne (sud de la France 1981, Pays de Gex 2007)

Depuis plus d'une trentaine d'année on observe un développement important des commerces hors des centres traditionnels dans le Canton de Vaud ou ailleurs. Que ce soit les marchés spécialisés cherchant des terrains très bon marché ou les centres commerciaux qui attirent la nouvelle clientèle motorisée des périphéries des villes, on constate partout la mise en place d'un monde coupé du contexte territorial, exclusivement orienté sur l'usage de la voiture et sans grande qualité architecturale (c'est l'ambiance interne à l'installation qui compte).

Cette évolution est moins marquée en Suisse que dans les pays voisins, et les acteurs commerciaux ont continué à investir dans les centres pour maintenir une offre de qualité. Ce n'est que très récemment que sont apparues de véritables réalisations urbaines, redonnant au commerce une place mieux intégrée dans le développement urbain (par exemple La Maladière à Neuchâtel). La tendance économique est cependant de faire toujours plus grand avec des localisations plutôt en périphérie (coût des terrains plus bas, facilité d'accès pour les voitures malgré la congestion aux heures de pointe), faisant peser une réelle menace sur la vitalité des centres petits et moyens (en principe un grand centre a suffisamment de potentiel interne pour ne pas être fragilisé).

Les prestations kilométriques liées aux achats ne représentent que 11.4%<sup>1</sup> du total des distances parcourues, contre par exemple 44.7% pour les loisirs ou 23.4% pour le travail. Le trafic lié aux achats ne peut donc être considéré plus néfaste qu'un autre. Il n'en reste pas moins que l'effet d'attraction des flux sur un bassin plus ou moins éloigné selon le type de commerce a un effet structurant important sur la mobilité des personnes (l'installation attire et fait converger les trajets sur un point).

<sup>1</sup> Prestations kilométriques = distance moyenne parcourue par personne et par jour. Pour les prestations faites en vue d'achats (11.4%), 85.8% de part de distances sont effectués en voiture, 8.5% à pied, 2.3% à vélo, 2.5% en TP. En terme de fréquence, la part à pied augmente nettement (53.2%), car la fréquence ne dépend pas de la distance parcourue! (la part voiture est de 39.5%). [Microrecensement des transports 2005]

Si globalement le trafic n'est pas plus important qu'un autre, il se peut que l'installation provoque localement de graves problèmes de circulation<sup>2</sup> notamment en cas de forte concentration de commerces (Littoral Parc à Allaman par exemple).

Outre les problèmes locaux, il s'agit de diminuer globalement et dans tous les cas des trajets en voiture qui pèsent lourdement sur la consommation énergétique et le climat. La dispersion de l'habitat, la mauvaise localisation des activités et les implantations opportunistes des commerces contribuent ensemble à un usage important et forcé de la voiture. Les commerces avec leur effet structurant sur la mobilité méritent une attention et un traitement particulier.

### Définition des IFF et des ICFF

La notion d'installation à forte fréquentation<sup>3</sup> regroupe un ensemble d'installations qui attirent du public de manière plus ou moins intense, sans définition précise de l'intensité. Ce sont par exemple :

- les commerces de détail d'une certaine taille, comme les hypermarchés, les grands magasins ou les marchés spécialisés,
- les regroupements de commerces de détail de petite ou grande taille en centres commerciaux ou en marchés spécialisés,
- les équipements de loisirs tels que cinémas multiplexes ou les centres de fitness,
- les installations combinant les équipements destinés aux loisirs et de magasins,
- les grandes zones industrielles ou les pôles de développement économiques,
- les établissements de santé, de formation et culturels,
- les lieux de sport et de loisirs, etc.

Parmi tous les IFF, l'attention est portée sur les ICFF (installations commerciales à forte fréquentation) par leur rôle structurant dans la mobilité quotidienne, par leur effet sur la vitalité des centres du canton et par leur caractère combinant intérêt privé et intérêt public (par exemple, une école ne dépend que des pouvoirs public, pas un centre commercial).

---

<sup>2</sup> Exemple de calcul : un parking de 4'000 places d'un grand centre commercial (Littoral Parc à Allaman par exemple) génère à l'heure de pointe 2'400 véhicules (60% de la capacité du parking), soit 1'800 véhicules dans la direction de charge principale (rapport de 1:3) correspondant à 2 voies chargées d'une route principale ou 1 voie autoroutière très chargée ; un parking de 1000 places avec les mêmes hypothèses génère le quart, soit 450 véhicules à l'heure de pointe dans la direction principale correspondant aux trois-quarts de la charge normale d'une voie d'une route principale (admis charge normale route principale 600 véh/h par voie dans la direction de charge principale, ou 10-12'000 véh/jour dans les deux sens) [estimation mrs]

<sup>3</sup> Installations à forte fréquentation, cahier de l'environnement no 346, ARE, 2002.

## 1.2. La Confédération et le PDCn demandent une stratégie

La réalisation d'une planification stratégique répond à la demande de la Confédération qui exige une plus grande coordination entre urbanisation et transports, notamment dans les projets d'agglomération.

La base légale cantonale actuellement en vigueur soumet l'implantation des IFF à des conditions. L'article 47a de la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) mentionne en effet la nécessité d'implanter les IFF dans des sites où l'accessibilité en transports publics est garantie :

### **Art. 47a Raccordement aux transports publics**

<sup>1</sup> Dans l'élaboration et l'application des plans d'affectation, la municipalité favorise le recours aux transports publics.

<sup>2</sup> Pour les installations à forte fréquentation, l'accessibilité par les transports publics doit être garantie.

<sup>3</sup> Les bâtiments et installations à forte génération de trafic de marchandises sont raccordés au rail.

<sup>4</sup> Les alinéas 2 et 3 ne s'appliquent qu'aux constructions nouvelles et pour autant que le raccordement soit techniquement possible, raisonnable et sans frais disproportionnés.

Le principe de l'élaboration d'une stratégie en matière d'IFF a été défini dans la mesure D.13 du plan directeur cantonal (PDCn) :

#### *Mesure D.13 :*

Le Canton définit avec les communes et les milieux concernés une stratégie en matière d'implantation des *installations à forte fréquentation (IFF)* visant la bonne implantation au bon endroit afin, notamment, de minimiser le trafic individuel motorisé.

L'article 47 de la LATC ainsi que la mesure D13 du PDCn mentionnés ci-dessus sont en cours de modification afin de répondre de manière plus précise à cette problématique. Dans leur nouvelle version, ils se basent sur la présente étude pour définir un cadre légal, des outils et des modalités d'application précises pour gérer l'implantation des ICFF notamment.

Aperçu des démarches d'autres cantons et enseignements pour la démarche vaudoise

Liste des principaux exemples avec indications des points traités (voir détails dans l'**annexe A1 "Comparaison des démarches selon différents cantons"**) :

<b>Genève</b>	
<i>Objectif</i>	Etude à l'échelle de l'agglomération et inscription dans le plan directeur
<i>Critères</i>	En voie de définition
<b>Fribourg</b>	
<i>Objectif</i>	Transport (environnement) et urbanisation
<i>Critères</i>	Classes de desserte des transports publics, centres
<b>Neuchâtel</b>	
<i>Objectif</i>	Transport (environnement) et urbanisation
<i>Critères</i>	Critères quantitatifs et qualitatifs
<b>Valais</b>	
<i>Objectif</i>	Aménagement du territoire
<i>Critères</i>	Centres d'achats quotidiens dans les centres urbains, le reste hors des centres urbains vers les routes à grand débit
<b>Berne</b>	
<i>Objectif</i>	Protection de l'air
<i>Critères</i>	Modèle de contingentement des déplacements ; localisation uniquement dans les pôles de développement (ESP) ; seuils peu contraignants (2000 mvts par jour)
<b>Soleure</b>	
<i>Objectif</i>	Transport (environnement) et urbanisation
<i>Critères</i>	Liste de critères qualitatifs ; nécessité d'affectation en tant que "zone spéciale IFF"
<b>Lucerne</b>	
<i>Objectif</i>	Transport (environnement) et urbanisation
<i>Critères</i>	Liste de critères qualitatifs ; nécessité de passer par un plan spécial d'affectation
<b>Zurich</b> (planification ICFF en cours, non disponible)	
<i>Objectif</i>	Part modale des déplacements
<i>Critères</i>	Exigence de localisation proche d'un arrêt TP : 300 m arrêt RER ou 150 m autre arrêt
<b>Argovie</b>	
<i>Objectif</i>	Eviter les nuisances dans les secteurs résidentiels
<i>Critères</i>	Nécessité d'une base spécifique dans le plan de zone (ou dans le plan directeur cantonal selon la taille) ; pas de critères quantitatifs
<b>St-Gall</b>	
<i>Objectif</i>	Transport (environnement) et urbanisation
<i>Critères</i>	Distinction entre deux types d'affectations (de base ou centrales vs. lourds, volumineux) ; pour chaque type: localisations existantes mentionnées dans le plan directeur ; liste de critères pour les nouvelles localisations
<b>Zug</b>	
<i>Objectif</i>	Urbanisation
<i>Critères</i>	Pas de critères spécifiques

**Tableau 1: Aperçu des démarches d'autres cantons**

Commentaires issus des pratiques cantonales :

- L'importance de la localisation est admise dans tous les exemples traités ; sites souvent définis par le plan directeur cantonal (ESP=**E**ntwicklung**s**chwer**p**unkt ou pôle de développement économique) ; critères de localisation des sites parfois incohérents avec les objectifs généraux du plan directeur.
- Une absence de vision d'ensemble de la planification territoriale (coordination transport – urbanisation, mode de vie et qualité de vie), des objectifs souvent liés à la limitation des trajets en voiture et donc répondant à une logique de protection de l'environnement (modèles de pondération des trajets, proximité des transports collectifs, etc.).
- Des seuils pour la considération d'une installation comme IFF relativement hauts ; une volonté générale de ne considérer "que" les installations générant les plus grandes nuisances.
- Des critères souvent qualitatifs et peu contraignants, et une absence presque systématique de considérations économiques.

Enseignements pour la démarche vaudoise :

- Nécessité de trouver un fil rouge pour l'ensemble de la démarche, afin d'éviter l'écueil d'une approche sectorielle fondée uniquement sur les nuisances environnementales de grandes installations.
- Aborder la question des ICFF en considérant la nécessaire coordination entre urbanisation et transports
- Reconnaître le rôle de déclencheur de développement urbain porté par les ICFF ; une installation commerciale n'est que rarement isolée, on assiste à des concentrations dans l'espace qui ont un effet important sur la vie collective (convergence des flux sur un point, présence ou absence de personnes, etc.) – les ICFF font partie d'un système qui dépasse largement la problématique commerciale et de circulation, elles font partie des lieux de vie (... ou sans vie) ; prise en compte aussi des "petites" ICFF qui participent étroitement au système de vie collective.
- Proposer des critères pertinents permettant d'éviter les grandes erreurs du passé ; proposer en plus d'autres critères plus qualitatifs pour faciliter la compréhension des enjeux posés par les projets d'ICFF et aider à la décision.

### 1.3. Démarche et cadre général pour la stratégie ICFF Vaud

La démarche envisagée doit être applicable à l'ensemble du canton avec des études-tests dans différentes régions (agglomération yverdonnoise, agglomération Lausanne-Morges, région de la Broye). L'approche est faite sous les aspects de l'urbanisation, des transports, de l'économie et de l'environnement. Un corpus commun de données de base, une méthodologie reconnue, et des exigences applicables à l'échelle du canton sont attendus.

Les objectifs généraux qui cadrent la politique d'implantation des ICFF sont les suivants :

- Mieux structurer et qualifier le territoire
  - favoriser une répartition des ICFF en adéquation avec l'armature urbaine
  - favoriser une accessibilité multimodale aux ICFF bien coordonnée avec les transports publics
  - limiter les effets contribuant à la dévitalisation des centres des villes et villages
- Minimiser les impacts négatifs
  - limiter les nuisances portées à l'environnement à travers le trafic individuel motorisé
  - veiller à une utilisation efficiente du sol
  - limiter l'engorgement du trafic dans certains secteurs
- Améliorer les collaborations entre partenaires
  - favoriser les collaborations intercommunales et intercantionales
  - prendre en compte l'approche économique des acteurs du commerce de détail
  - proposer aux acteurs de la grande distribution un cadre clair de recherche de sites

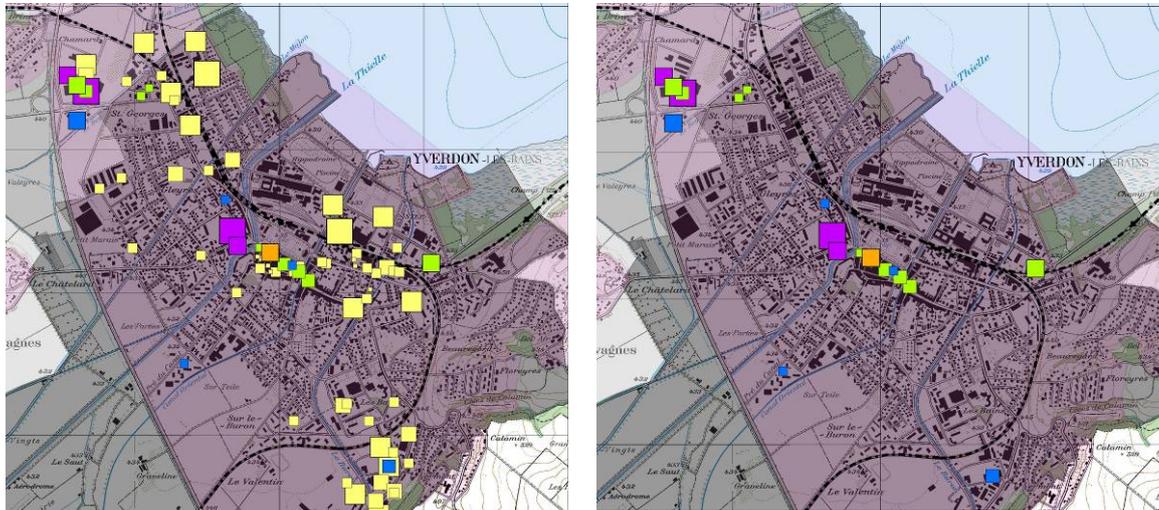
## 2. Analyse, diagnostic et enjeux

### 2.1. Données de base

#### 2.1.1. Recensement des commerces

Un recensement des commerces a été effectué dans le cadre de cette étude avec les résultats suivants (voir **annexe A2 "Explicatif de la base de données des commerces sur SIG"**) :

- Recensement des commerces selon les données du **registre cantonal des entreprises (RE)**  
 Cette analyse permet de recenser tous les commerces inscrits, mais n'indique pas la surface de vente. Le **registre cantonal des bâtiments** est alors utilisé pour le calcul des surfaces de vente des commerces qui ne sont pas compris dans la base de données W&P 2009 ci-dessous. Les surfaces de vente sont estimées à partir de la surface du bâtiment abritant le commerce et du nombre d'étages. Ce recensement n'est pas utilisable sans vérification car les données ne correspondent pas toujours avec l'acte de vente ou la surface de vente<sup>4</sup>. Ce recensement doit donc faire l'objet d'un travail de validation pour être utilisé. Le registre devrait au moins comprendre la surface de vente et la surface de dépôt, données qui sont à la base de toute évaluation.
- Recensement des commerces selon la **base de données Wüest & Partner (W&P) 2009**  
 Cette analyse recense au moins les trois plus grandes enseignes par catégorie de commerce. Pour le domaine prépondérant de l'alimentaire, l'analyse couvre toutes les enseignes principales. Ce recensement peut être utilisé pour une première analyse du tissu commercial, en sachant que les plus petits commerces de chaque catégorie n'ont pas été pris en compte.



**Figure 2: Recensement des commerces selon le registre cantonal des entreprises (jaune) + inventaire W&P (autres couleurs) et inventaire W&P seulement pour l'agglomération d'Yverdon-les-Bains avec son périmètre compact (violet).**

<sup>4</sup>Trois cas peuvent biaiser le résultat :

1<sup>er</sup> cas : le bâtiment contient des surfaces dédiées à d'autres affectations que du commerce sur le niveau considéré (un rez-de-chaussée occupé pour un tiers de la surface seulement par un commerce par exemple). 2<sup>ème</sup> cas : siège social du commerce avec uniquement des surfaces administratives sans surfaces de vente. 3<sup>ème</sup> cas : localisation de commerces dans un bâtiment non enregistré dans le registre cantonal.

La grandeur des carrés exprime la surface de vente (le plus petit < 200 m<sup>2</sup>, le plus grand > 5'000 m<sup>2</sup>). Pour le recensement W&P, le code couleur est le suivant : bleu = alimentaire, orange = alimentaire + non alimentaire (mix), vert = non alimentaire, violet = regroupement de commerces.

L'analyse permet de recenser des formes spéciales de commerces :

- Le centre commercial : commerces dans une même structure (bâtiment, emplacement), avec plus de 4'000 m<sup>2</sup> de surface de vente.
- Le regroupement de commerces : ensemble de commerces à proximité d'une ou plusieurs enseignes principales (< 300m) ; l'enseigne principale peut être le centre commercial.

Un nombre important d'attributs est donné à chaque commerce (typologie du commerce, type d'article vendu, surface de vente, raison sociale, chiffre d'affaire, etc.), voir annexe A4. Cette base de données a été exploitée par l'étude économique et mériterait d'être complétée et actualisée.

Afin d'augmenter la pertinence des informations contenues dans la base de données, il serait nécessaire de :

- définir le mode de validation du recensement selon les données du registre du commerce,
- fixer des champs complémentaires à remplir lors des prochains recensements (exemple : surface de vente),
- définir le mode de mise à jour des données contenues dans la base au fur et à mesure de l'évolution de la situation commerciale dans le temps.

### 2.1.2. Données économiques

#### Regroupements et positionnement des ICFF dans les flux de personnes

Pour assurer sa rentabilité, un commerce cherche à se positionner favorablement dans son bassin de clientèle et à attirer le plus de clients possible. Un commerce génère des flux de personnes qui intéressent alors un autre commerce, ce qui crée des regroupements de commerces (un commerce isolé est l'exception).

A cette stratégie de base s'ajoute une stratégie complémentaire qui est celle de capter des flux existants pour attirer des clients à des fins de consommation: c'est le cas d'un "convenience store", d'un "shop-ville" de gare visant à capter les flux des pendulaires, ou de boutiques et de vente de produits locaux pour capter les flux touristiques par exemple. On constate ainsi sur le territoire des regroupements et des concentrations de commerces à proximité des grands noeuds de transports privés ou publics.

A l'échelle cantonale, la répartition des commerces suit la répartition des poids de population (vers les agglomérations par exemple). A l'échelle de la région, il n'y a pas de répartition des commerces proportionnelle à la répartition de la population, mais bien une concentration de commerces par polarités liés aux centres et aux noeuds de transports. Le phénomène de regroupement par segment commercial (p. ex. plusieurs enseignes du meuble) accentue cette concentration.

## Développement en périphérie

Jusque dans les années soixante, l'essentiel de l'offre commerciale se localisait dans les centres des localités (villages, bourgs) et les centres-ville, avec une offre et des acteurs commerciaux diversifiés. Depuis lors, les centres commerciaux (regroupement d'enseignes dans une même installation) et les zones commerciales (regroupements de commerces sur un secteur – surface ou linéaire) ont pris un essor considérable en utilisant la forte progression de motorisation des ménages et les nouvelles jonctions autoroutières. Cette nouvelle offre s'est conjuguée au développement urbain important en périphérie des centres, orienté essentiellement sur l'habitat individuel.

## Les problèmes du centre-ville

Le prix du foncier et la disponibilité de places de parc jouent un rôle important dans ce processus d'urbanisation et de mobilité. L'offre abondante et bon marché de terrains a un effet important sur la localisation de certains segments de l'offre commerciale, avec un repli important sur la périphérie des commerces qui ont un faible revenu par mètre carré de surface de vente (quincaillerie, meubles, etc.) et des besoins importants de surfaces. Ils sont souvent accompagnés de grandes enseignes alimentaires, notamment en bordure des petites et moyennes agglomérations. Ces dernières ne disposant pas d'un bassin de population suffisant, les enseignes se positionnent en fonction de leur accessibilité régionale, voir extra-régionale et non pas seulement locale. Ce processus a été accompagné de la disparition de petits commerces alimentaires dans les localités de petite taille. Les concentrations commerciales se font au détriment de l'offre de proximité.

L'autre influence des prix immobiliers est celle de l'uniformisation des grands centres-villes. Les grandes chaînes nationales et internationales prennent toujours plus de place dans le tissu commercial des grandes villes, au détriment des commerces indépendants et des restaurants et bars. L'idéal d'un point de vue macro-économique serait évidemment une meilleure répartition des grandes enseignes – au pouvoir d'attraction sur la clientèle important – entre les grandes centralités et les centralités plus modestes, où de telles implantations représentent une impulsion importante pour le commerce local.

## Tendances quantitatives

Les facteurs externes qui influencent le développement de l'activité commerciale (croissance de la population, pouvoir d'achat des ménages, modes de vie, technologies et services, réglementation, etc.) montrent que la dynamique commerciale n'est pas finie et que plusieurs directions sont possibles.

Vaud est un canton en croissance en termes de population et de pouvoir d'achat, notamment dû à l'apport de migrants de niveau social élevé. Pour la population, c'est surtout l'Arc lémanique, qui aura une croissance relative forte, qui sera couverte par une nouvelle offre commerciale. Pour les régions et leurs centres, il y aura une forte concurrence si le pouvoir d'achat de la population est élevé et si l'offre commerciale est importante. C'est notamment le cas de l'Arc lémanique. Avec une forte concurrence, les terrains et immeubles les mieux situés avec le panel commercial répondant le mieux aux besoins de la population vont être très recherchés, y compris dans les centres-villes. C'est dans les régions où la pression économique est moins forte et moins concentrée que la concurrence territoriale (localisation en périphérie) sera observée, car il s'agit pour les enseignes de capter des bassins de clientèle plus importants avec une offre surdimensionnée par rapport à la clientèle locale.

### **Tendances qualitatives**

Les modes de vie et les comportements des personnes auront aussi une influence sur la conception de l'offre commerciale. La part des ménages de petite taille va augmenter (personnes âgées, ménages monoparentaux, jeunes migrants) avec des nouveaux clients qui ont grandi avec les moyens modernes de communication. Les nouvelles générations de consommateurs peuvent assumer des comportements multiples et diversifiés pour leurs achats et leur mobilité. La possibilité de s'approvisionner sur les boucles de déplacement effectuées dans une journée normale, pour s'affranchir de l'achat de fin de semaine, prendra certainement de plus en plus d'importance.

Les besoins des personnes de se rencontrer et d'échanger donnent un accent à l'achat-plaisir qui vient compléter l'achat-devoir. Cette composante du rêve dans l'acte de l'achat implique que les lieux commerciaux offrent un cadre spatial attractif. La qualité n'est alors plus seulement limitée à l'intérieur du bâtiment, elle s'inspire du contexte (créer une adresse). D'où l'intérêt, également, de se situer dans un contexte urbanisé. Cette tendance se note dans la nouvelle qualité architecturale des centres commerciaux conçus comme un apport à la ville et non plus comme une annexe à un parking. Les offres commerciales feront donc de plus en plus partie des actes liés à la vie urbaine, complémentaires et composés avec les autres fonctions de la vie des populations.

### **Conclusions**

L'analyse économique montre que la dynamique commerciale va perdurer, que la situation actuelle de l'offre ne restera pas figée. Les enjeux seront liés aux choix des meilleurs sites dans les situations de forte concurrence dans les grandes agglomérations franco-valdo-genevoise et Lausanne-Morges, et où les qualités de situation dans les réseaux et l'urbanisation vont jouer un rôle prépondérant.

## **2.2. Diagnostic territorial et enjeux**

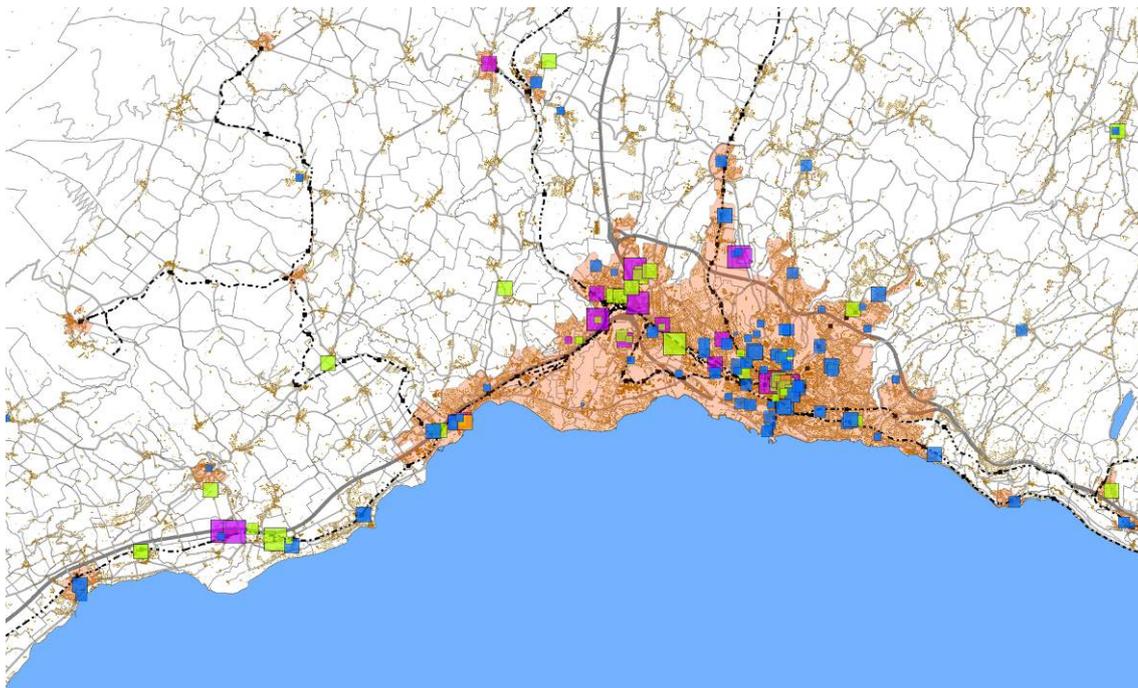
Les enseignements sur les ICFF sont tirés de l'analyse croisée des domaines urbanisation – transports – économie – environnement dans une perspective de développement territorial (où, quoi et comment ?). Le diagnostic est basé sur les cartes produites à partir du recensement des commerces et le rapport économique de W&P<sup>5</sup> (ainsi que les apports des groupes de travail et de pilotage qui ont suivi l'étude).

### **2.2.1. Armature urbaine cantonale**

L'armature urbaine cantonale est définie par le réseau des centres et les périmètres des centres (voir PDCn). Ces deux éléments de base (réseau des centres, et périmètre des centres) couvrent en fait de nombreux autres éléments qui caractérisent l'armature cantonale, notamment les réseaux de transports. La cartographie à l'échelle du 1 :100'000 de tout le canton et des cantons voisins avec la représentation du recensement commercial permet de faire une première analyse grossière de l'adéquation de la localisation des commerces avec l'armature urbaine à l'échelle du canton.

---

<sup>5</sup> Etat de Vaud, Analyse du commerce de détail du canton de Vaud, rapport final, Wüest & Partner, 23 avril 2010



La grandeur des carrées exprime la surface de vente

Couleurs : bleu = alimentaire, orange = alimentaire + non alimentaire (mix), vert = non alimentaire, violet = regroupement de commerces.

Taches oranges : périmètres des centres et périmètres compacts des agglomérations

**Figure 3: Répartition des commerces sur le canton de Vaud - extrait, selon base de données W&P 2009, avec périmètres des centres (échelle originale 1.100'000 au format A0, 2010)**

Le plan est disponible comme annexe séparée (originale au format A0), et à l'**annexe A4 "Répartition des commerces sur le canton de Vaud"** au format A3.

### **Répartition des commerces**

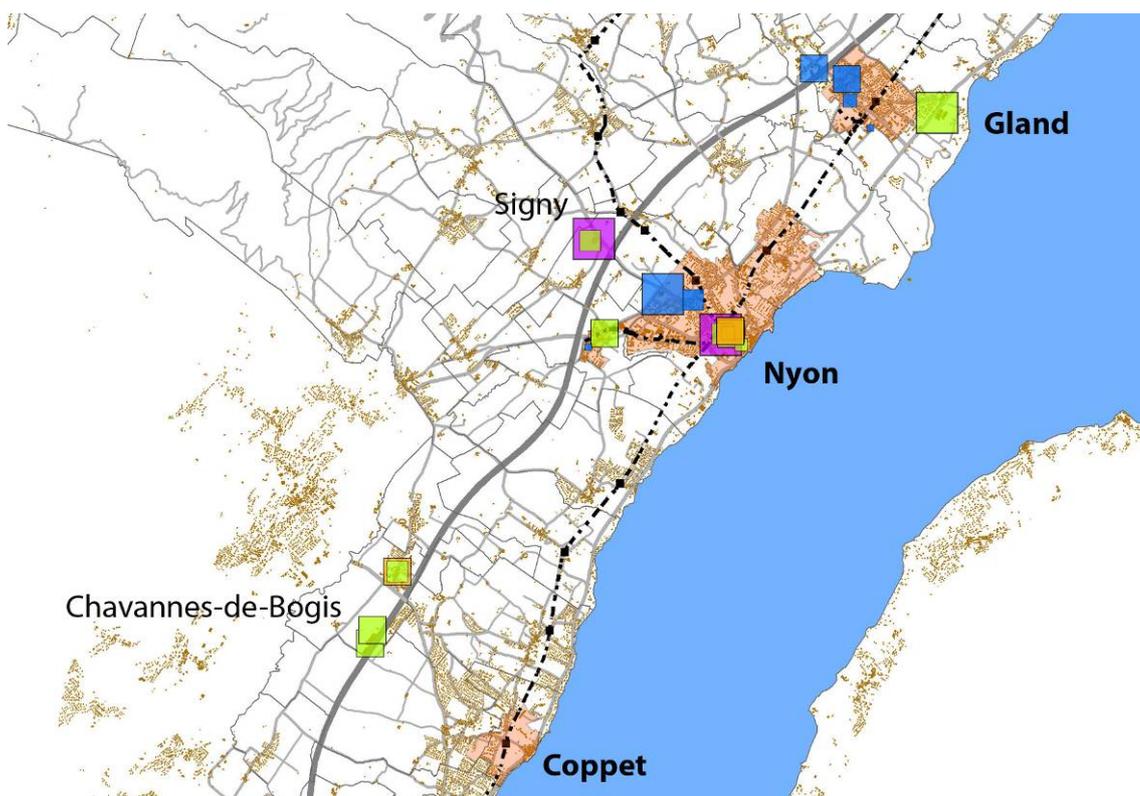
A l'échelle du canton, la répartition des commerces répond bien à la demande, puisque la plupart des plus grandes surfaces par catégorie de commerce sont situées à l'intérieur des périmètres des centres et des périmètres compacts des agglomérations. Cependant il existe des exceptions notables qui ne remplissent pas les objectifs du PDCn, avec un regroupement de commerces autour d'enseignes qui ont un produit lourd ou volumineux, impliquant à priori un usage exclusif de la voiture<sup>6</sup>. Ces secteurs de mal-développement présentent des problèmes de fonctionnement (congestion du trafic, pénibilité voire impossibilité d'accès pour les non-motorisés, image urbaine négative, etc.) et auront du mal à trouver un meilleur développement. Il s'agit des secteurs suivants :

<sup>6</sup> Une étude dans la région zurichoise montre cependant que les clients qui achètent dans les regroupements commerciaux pour les produits dits "lourds et volumineux" ne portent plus de deux cabas que dans 42% des cas ; donc dans 58% des cas, il est potentiellement possible d'effectuer l'achat sans véhicule privé (15% n'achète rien, 43% ne porte qu'un cabas) [source : RZU Regionalplanung Zürich und Umgebung, Mobilitätsverhalten, Einkauf- und Freizeitverkehr Glattal, Zürich, 2001]



### Chavannes-de-Bogis, Signy

Petits centres commerciaux isolés en périphérie, caractéristiques de deux développements "naturels", mais pas souhaitables. Le premier cas est l'usage de bâtiments industriels à des fins commerciales, avec au départ une seule enseigne, mais pour finalement constituer au cours des ans un véritable centre commercial. Le deuxième cas concerne l'implantation d'un petit centre commercial sur un terrain proche d'une jonction autoroutière inapte à recevoir du logement, avec le risque d'un développement nettement plus important au détriment des centres (facilité d'accès voiture, prix des terrains plus bas, ...). Il s'agit de réorienter le développement de ces secteurs et d'envisager sur le long terme une nouvelle localisation, plus proche des centres existants.



La grandeur des carrées exprime la surface de vente

Couleurs : bleu = alimentaire, orange = alimentaire + non alimentaire (mix), vert = non alimentaire, violet = regroupement de commerces.

Taches oranges : périmètres des centres et périmètres compacts des agglomérations, 2010

**Figure 5: Localisation des commerces dans le district de Nyon (2010)**



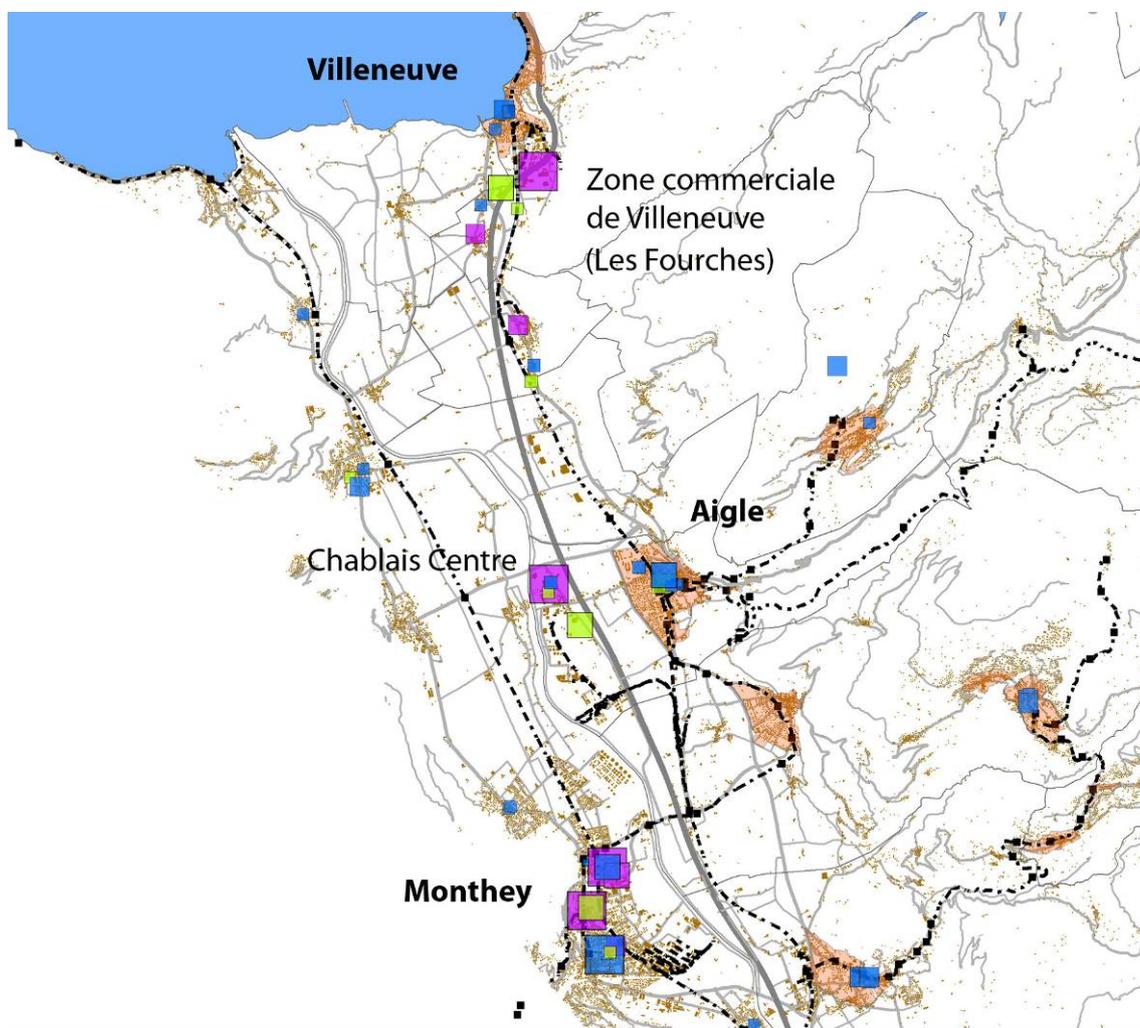
**Figure 6: Centre commercial de Signy Centre**

### Villeneuve – Les Fourches

Très forte concurrence du centre de Villeneuve par des commerces qui s'implantent à la sortie de l'autoroute, dans un secteur mal structuré et sans continuité avec le centre existant. Pour améliorer la situation, il faut structurer un développement urbain plus général, en composant des entités urbaines avec les nouvelles offres commerciales et le centre existant de Villeneuve via le projet d'agglomération.

### Aigle – Monthey

Implantation d'une grande enseigne "locomotive" à Aigle hors du périmètre du centre (Chablais Centre), dans une zone industrielle proche de la jonction autoroutière. Cette délocalisation du centre traditionnel a entraîné avec elle de nombreux petits commerces pour constituer une zone commerciale excentrée, qui menace la vitalité des centres du Chablais. Il s'agit de redonner une offre attractive aux centres traditionnels par d'autres "locomotives" pour enrayer l'hémorragie commerciale en cours.



La grandeur des carrés exprime la surface de vente

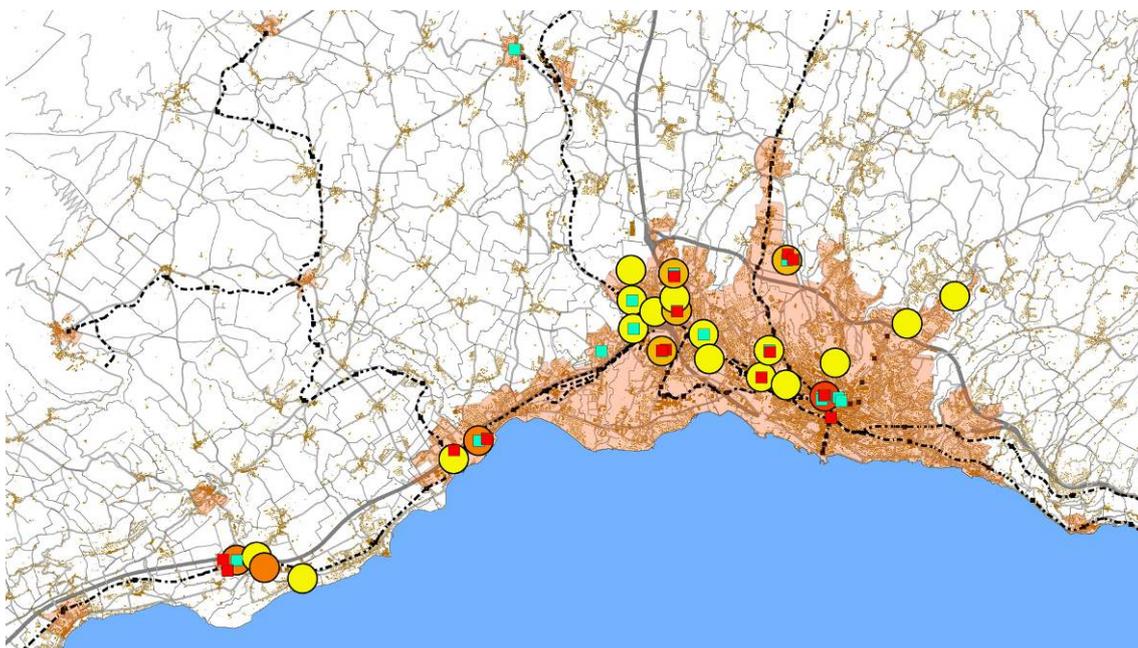
Couleurs : bleu = alimentaire, orange = alimentaire + non alimentaire (mix), vert = non alimentaire, violet = regroupement de commerces.

Taches oranges : périmètres des centres et périmètres compacts des agglomérations, 2010

Figure 7: Implantation des commerces dans le Chablais (2010)

**Regroupement des commerces**

L'analyse montre qu'un commerce ne s'implante que rarement seul et que les regroupements commerciaux dominent le paysage commercial du canton. Une grande enseigne commerciale attire des autres commerces dans son sillon. Cela a pour conséquence qu'il est également nécessaire de traiter des petites entités pour décrire le tissu commercial, car ces commerces peuvent former ensemble une offre importante. L'"alimentaire" et "proche alimentaire" joue la plupart du temps un rôle essentiel pour ces regroupements, puisqu'il attire une clientèle régulière et fréquente. Ce segment commercial est souvent le déclencheur d'une situation de concurrence au centre-ville, tout comme le segment de la mode

**Légende**

centres\_commerciaux\_final

■ centres\_commerciaux\_final

commerces\_3

■ commerces\_3

regroupements\_final

Nombre\_ens

● 1 - 2

● 3 - 4

● 5 - 8

● 9 - 14

● 15 - 18

Figure 8: Centres commerciaux et regroupement de commerces, base de données W&amp;P 2009



Figure 9: Commerces satellites à une grande enseigne (IKEA), 2010

## 2.2.2. Dispositifs régional et local

A l'échelle locale, il existe une très grande variation dans la localisation des commerces en lien avec le tissu urbain ou le dispositif urbain en place (tissu + fonctionnement). Pour les centres traditionnels, la mixité et la densité s'allient à l'acte commercial pour en faire des vrais lieux de vie collective. Pour les nouveaux "centres" ou secteurs commerciaux hors des centres traditionnels, on observe une ségrégation des fonctions (isolement de la fonction commerciale) et une faible densité, renforcée par la présence de grands parkings en surface. Il s'agit donc d'une utilisation non-rationnelle du sol. Les accès piétons sont souvent négligés, ce qui provoque un isolement du secteur commercial dans le contexte urbain, ainsi que des parcours trop longs et peu attractifs à pied depuis les arrêts des transports en commun. L'architecture et les qualités spatiales de ces secteurs sont également souvent déficitaires. Ce n'est que très récemment que l'on voit apparaître de nouveaux centres commerciaux mieux intégrés (par exemple La Maladière Centre à Neuchâtel), qui composent avec le lieu et les environs et avec une architecture de qualité.

La cartographie à l'échelle locale par régions du canton (1 :25'000) avec le recensement des commerces permet de faire une première analyse du dispositif urbain et de la localisation des commerces. Cette analyse révèle des situations diverses à l'intérieur des périmètres compacts.

### Situation dans un centre-ville traditionnel

L'agglomération Rivelac représente un bon exemple d'un tissu commercial intact au centre, sans centre commercial périphérique dans les proches environs. Cette situation permet de garder une offre très attractive pour la population résidente tout en réduisant le trafic.

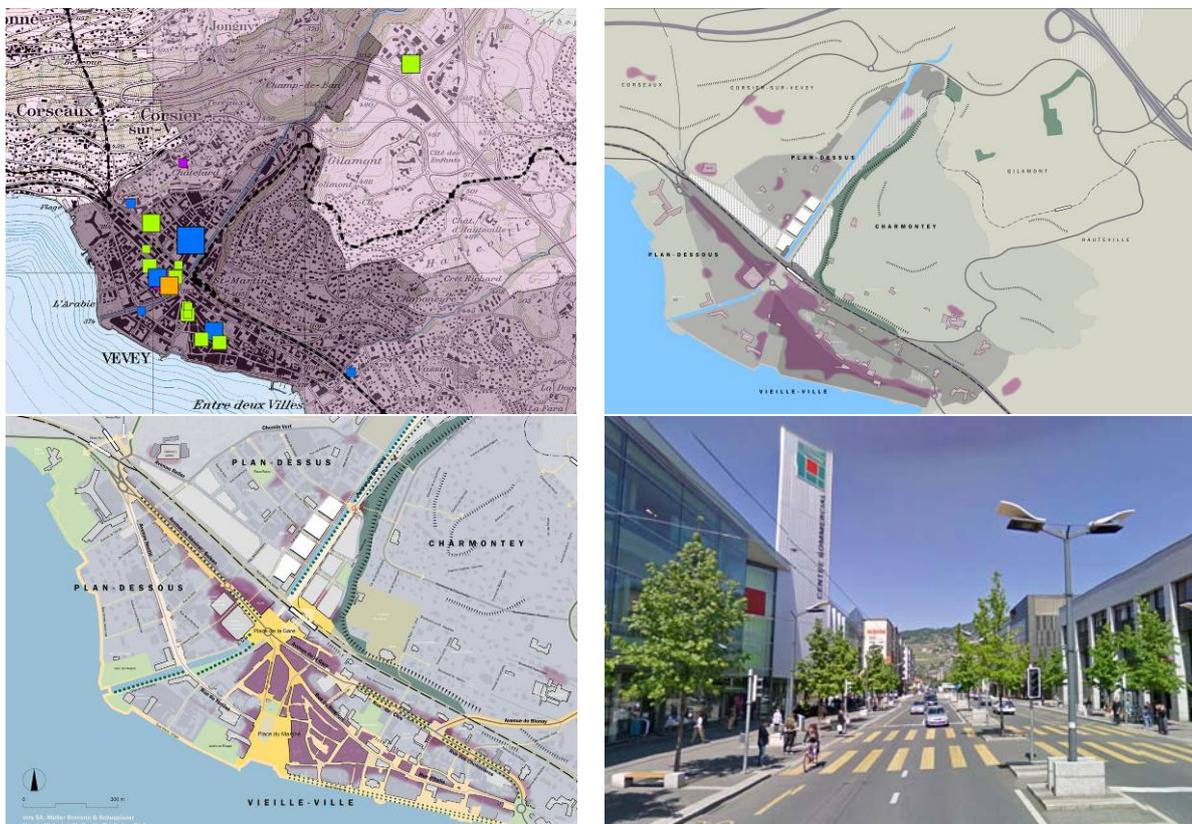
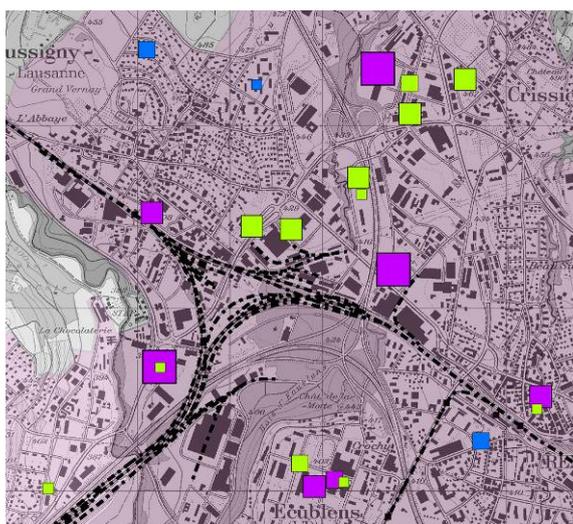


Figure 10: Vevey, adéquation entre dispositif urbain, localisation des commerces et vitalité du centre

## Situation périurbaine en transformation

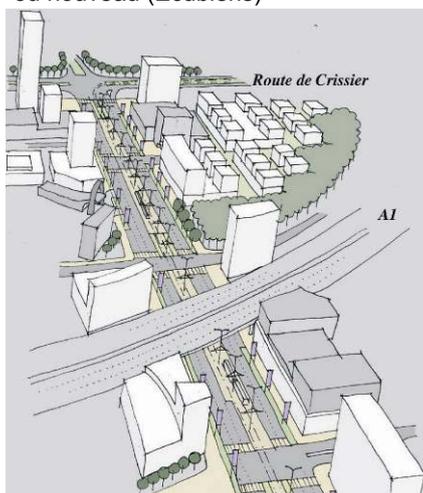
L'Ouest lausannois est caractéristique de zones commerciales qui ont un potentiel de transformation, étant donné la forte pression urbaine à l'intérieur du périmètre compact. Cette situation se rencontre aussi à Chamard (agglomération yverdonnoise) et à la Gravette ("agglomération" de Nyon). Il s'agit dans cette situation de densifier, mixer et requalifier les espaces publics, notamment en travaillant sur le stationnement, les accès mobilité douce et la desserte en transports publics. Le but est de pouvoir créer de nouvelles centralités dans les tissus urbains lâches préexistants (centralité linéaire comme à l'Arc-en-Ciel, centralité de secteur liée à l'arrêt du métro M1 et de la future jonction de Chavannes à Dorigny Sud).



Répartition des commerces dans l'Ouest lausannois, vers les grandes infrastructures routières (par ex. Crissier) et dans les centres "ancien" (Renens) ou nouveau (Ecublens)



Implantation des commerces vers une grande infrastructure routière (par ex. Crissier). Multiplication des voiries pour offrir en limite du système les fonctions commerciales, hors de portée des piétons

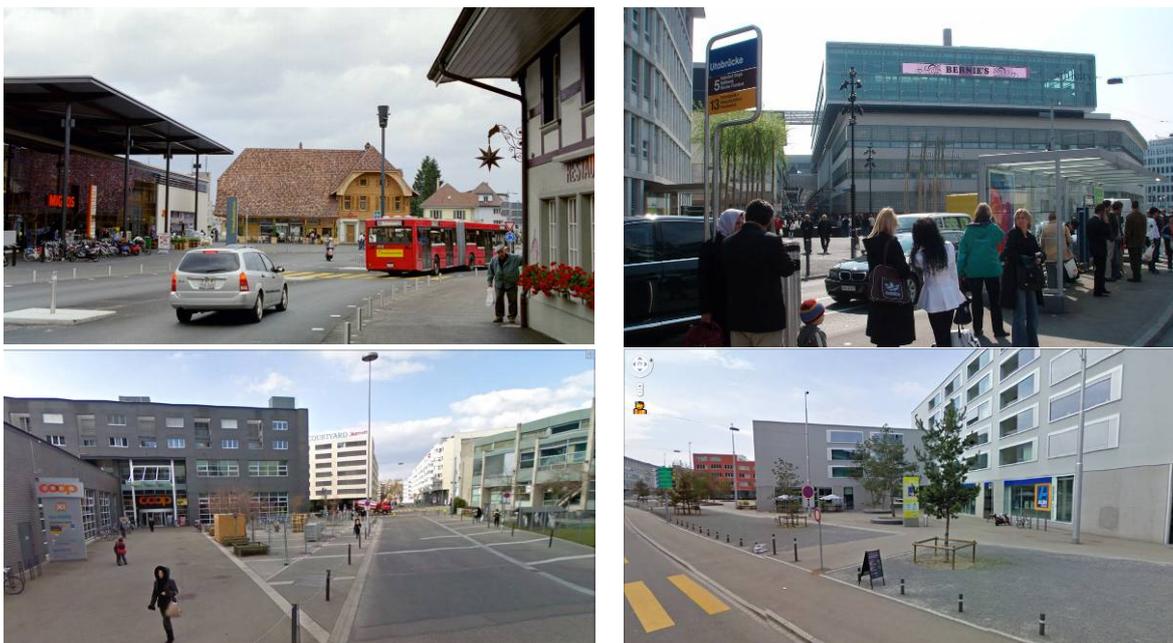


Ouest lausannois, image de requalification du secteur Arc-en-Ciel. Offre commerciale intégrée au système de grand boulevard, à portée des piétons (le long de l'axe, au rez-de-chaussée).



Ouest lausannois, image de recomposition urbaine et paysagère du secteur de Dorigny-Sud. Offre commerciale intégrée au quartier, à portée des piétons (dans les secteurs bruns sur le croquis)

**Figure 11: Situations dans l'Ouest lausannois. Requalification et composition urbaine permettant d'implanter des ICFF dans un contexte urbain utilisable par la mobilité douce.**



**Figure 12: Transformation urbaine : renforcement de la centralité historique sur l'ancienne gare marchandise (Köniz près de Berne), nouveau centre commercial sur un ancien site industriel (SihlCity, Zürich), offres commerciales COOP et Aldi dans les quartiers mixtes sur un ancien site industriel (Zürich Nord, Oerlikon)**

Le potentiel de transformation très variable peut s'étendre sur une longue période.

Les zones périurbaines et périphériques des agglomérations et des centres sont souvent concernées par de nouvelles implantations commerciales, là où il n'en préexiste pratiquement pas, et là où la densité humaine est très faible. Il s'agit notamment des nouveaux hard discounters tels que Aldi et Lidl (par exemple Payerne), plus exceptionnellement de nouveau pôle de consommation et de loisirs (WestSide à Berne-Brünnen par exemple), ou comme utilisation "manteau" qui accompagne un stade de football (La Maladière à Neuchâtel par exemple).

Ces nouvelles implantations doivent être aussi conçues comme de nouvelles centralités, en évitant une dispersion des offres, une situation trop éloignée des axes forts des transports publics. Il s'agit de créer de nouveaux morceaux de ville, en prenant soin de trouver des surfaces suffisantes et attractives pour l'habitat et de tisser un maillage fin pour la mobilité douce.



**Figure 13: WestSide à Berne-Brünnen (visualisation)**

### 2.3. Processus actuel

La situation actuelle concernant les modalités de traitement de ce type de dossier n'est pas satisfaisante, même si les instruments appropriés existent.

#### **L'étude d'impact en aval n'est pas stratégique**

Jusqu'à maintenant, il faut attendre une étude d'impact menée par le porteur de projet pour traiter d'une ICFF, soit lorsque la localisation, la nature et l'importance du projet sont déjà décidés. Les pouvoirs publics ont alors le droit d'accepter ou non un projet en premier lieu sur la base des impacts, notamment ceux concernant le bruit et la capacité routière. On se trouve donc en aval du processus. La question du bien-fondé d'un projet n'est pas posée du point de vue territorial ou de l'intérêt commun.

L'enjeu est de pouvoir aborder à l'avenir la question de l'implantation des ICFF au niveau du bien-fondé du projet sur la base de critères connus par tous les acteurs, et qui tiennent compte du développement territorial défini par le PDCn.

#### **Les instruments en amont pour traiter des ICFF existent mais ne sont pas opérationnels**

Les ICFF d'une certaine taille ont une influence qui dépasse largement le périmètre d'une petite commune, elles ont un effet de niveau régional. Les instruments existent pour traiter de la problématique des ICFF dans une approche supra-communale, notamment les suivants :

- Le plan directeur cantonal, qui en l'état demande justement d'établir une stratégie (mesure D.13). Cet instrument ne peut devenir opérationnel qu'avec la mise à jour de la fiche D.13 du plan directeur.
- Les plans directeurs régionaux, qui jusqu'à maintenant n'ont pas abordé explicitement le sujet des ICFF. L'exception est donnée par le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL), qui traite de la problématique ICFF avec le processus dit "ABC" (critères définis et groupe d'acteurs pour la mise en oeuvre déterminé).
- Le projet d'agglomération au sens de la Confédération, où il est exigé que la problématique ICFF soit abordée. Le PA n'est cependant pas contraignant puisqu'il s'agit in fine de déterminer une contribution financière pour des "bons" projets, et il ne s'applique que pour les agglomérations constituées.

Ces instruments permettent de se situer en amont du processus. L'enjeu est de pouvoir mieux utiliser les instruments existants de niveau supra-communal pour traiter des ICFF.

#### **L'organe n'existe pas : la commune décide d'un projet d'intérêt supra-communal**

Si les instruments existent, il n'en va pas de même des organes. Jusqu'à maintenant, la décision d'accepter ou non une ICFF est de compétence communale, ce qui pose de lourds problèmes entre la commune qui "profite" et la commune qui "subit". L'enjeu est de pouvoir constituer un organe supra-communal qui traite des projets d'ICFF.

Pour l'ensemble de ces enjeux, il s'agira à l'avenir pour les acteurs de travailler autrement, en partenariat, au niveau intercommunal, et avec un instrument stratégique en amont. L'enjeu majeur de la stratégie cantonale sera de proposer un cadre qui permette à tous les acteurs concernés de s'appuyer sur des bases communes pour décider, avec l'instrument adéquat, de la meilleure implantation possible d'une ICFF.

### 3. Stratégie d'implantation des ICFF

La stratégie d'implantation des ICFF est cadrée par une politique générale du développement des ICFF dans le canton (objectifs généraux). La vision est développée sur la base des objectifs généraux et des enseignements tirés de l'analyse en vue de répondre à cette politique. La vision décrit la manière dont est envisagée l'implantation des différentes ICFF sur le territoire et formule des objectifs particuliers. Ces objectifs sont ensuite repris dans la démarche à la base de l'application de la méthodologie et des critères de localisation (selon terminologie du PDCn).

Stratégie = politique (objectifs généraux) + vision (objectifs particuliers) + application (critères)

Pour concrétiser la vision, c'est-à-dire pour favoriser les "bonnes" implantations et éviter les "mauvaises", le canton définit les modalités de l'application pour l'implantation des ICFF sur le territoire cantonal. Ce mode de faire est constitué d'étapes successives.

- Dans une première étape, l'application de la stratégie fixe un certain nombre de critères de localisation à respecter, avec des exigences valables sur tout le Canton (critères d'exclusion). Cette première étape permet de vérifier si un site prévu est **potentiel** avec un projet<sup>7</sup> ou de rechercher des **sites potentiels** sur le territoire<sup>8</sup> (un oui est un oui conditionnel).
- Si le site obtient un oui conditionnel dans la première étape, alors l'application de la stratégie permet dans une deuxième étape de dire si un site est **favorable** (critères de préférence, évaluation de projet), ou bien d'effectuer un choix de **sites favorables** (critères de préférence, planification positive) parmi les sites potentiels dans un processus de pesée d'intérêts.

La stratégie prend en compte la diversité dans l'offre et la grandeur des ICFF (du commerce de proximité au grand marché spécialisé lourd), d'une part pour aborder l'ensemble de l'offre commerciale qui influence la vie collective, et d'autre part pour définir des exigences d'implantation spécifiques à chaque type d'ICFF.

---

<sup>7</sup> Cela concerne essentiellement la démarche d'évaluation de projet, voir chap. 3.4.1

<sup>8</sup> La recherche de sites potentiels est aussi appelée planification négative. Cette première étape permet de déterminer les sites potentiels en excluant les sites qui ne sont pas considérés comme compatibles. Pour arriver ensuite à une planification dite "positive", il est nécessaire de déterminer parmi les sites possibles, ceux que l'on souhaite véritablement destiner à l'implantation des ICFF en ayant procédé auparavant à une réflexion stratégique et une pesée des intérêts. Cela constitue une étape supplémentaire, voir chap. 3.4.1

### 3.1. Politique d'implantation des ICFF – objectifs généraux

La politique d'implantation des ICFF est basée sur le plan directeur cantonal, en regroupant les objectifs qui concernent les ICFF dans les grandes lignes d'objectifs suivants :

- **Mieux structurer et qualifier le territoire**
- **Diminuer la dépendance au trafic individuel motorisé et assurer le fonctionnement des réseaux**
- **Préserver les qualités environnementales et le climat**
- **Améliorer la collaboration**

Un système d'objectifs est développé à partir de cette politique d'implantation qui permet d'aboutir à des exigences et des recommandations d'implantation (voir chap. 3.3 Système d'objectifs comme base de la stratégie, voir annexe 8 Indicateurs d'exclusion et annexe 9 Indicateurs de préférence comme outil de la stratégie).

Les objectifs généraux avec référence aux objectifs du PDCn (voir tableaux 4 ss, voir chap.3.4.4 et 3.4.5) qui cadrent la politique d'implantation des ICFF sont les suivants (en gras la ligne d'objectifs, avec tirets les objectifs généraux) :

- **Mieux structurer et qualifier le territoire**
  - Favoriser une implantation des ICFF en adéquation avec l'armature urbaine cantonale et le réseau de centres
  - Composer des entités urbaines denses, mixtes et de qualité
  - Favoriser une accessibilité multimodale bien coordonnée avec les transports publics
  - Contribuer à la vitalité des centralités
  - Limiter les risques pour la population
- **Diminuer la dépendance au trafic individuel motorisé et assurer le fonctionnement des réseaux**
  - Limiter les nuisances environnementales et préserver la qualité de vie de la population
  - Assurer le fonctionnement des réseaux de transports multimodaux
- **Préserver les qualités environnementales et le climat**
  - Préserver la biodiversité et le paysage
  - Protéger les ressources naturelles
  - Protéger l'air et le climat
- **Améliorer la collaboration**
  - Favoriser les collaborations intercommunales et intercantionales
  - Augmenter l'attractivité des lieux de vie
  - Favoriser la réalisation de projets commerciaux bien intégrés

La politique d'implantation des ICFF est traduite par la vision ci-dessous, qui explicite le passage des objectifs généraux aux objectifs particuliers. C'est une manière d'introduire les objectifs particuliers par un texte, avant de les reprendre systématiquement dans les tableaux plus opérationnels au niveau de la stratégie (tableau 2 chap. 3.3, tableaux 4ss chap. 3.4.4 et 3.4.5, annexes 8 et 9). Les objectifs particuliers introduits dans le texte ci-dessous ne sont pas exhaustifs et amènent autant à des indicateurs d'exclusion qu'à des indicateurs de préférence.

## 3.2. Vision - objectifs particuliers

### 3.2.1. Principe directeur

A toutes les échelles territoriales, la priorité est donnée à l'**intensité urbaine**, c'est-à-dire au mélange de densités, de flux, de fonctions diversifiées, afin d'augmenter l'occurrence de la rencontre, ce qui est primordial pour la vie collective. Les ICFF sont des installations privées qui attirent un public qui les fréquentent aussi bien par nécessité (approvisionnement) que par plaisir (rencontre, loisirs, shopping). Elles jouent par conséquent un rôle clé dans la production de l'intensité urbaine. Une intensité urbaine suffisante est aussi garante d'une utilisation efficiente des infrastructures et offres de transports, et diminue durablement les impacts négatifs sur l'environnement. Il faut éviter la ségrégation et la spécialisation à outrance des fonctions et conserver, voire recomposer des territoires mixtes et diversifiés avec les ICFF.

L'intensité urbaine se déploie dans des lieux centraux, ou "centralités", qui ont les caractéristiques suivantes :

- densité humaine importante dans les environs proches, en emplois et/ou en habitants, pour assurer un usage de base de la centralité (lieu "vivant") dans le temps (jour/nuit, semaine/samedi/dimanche),
- offre diversifiée de services et/ou présence d'équipements publics,
- nœud de transport en commun, ou au moins tronc commun de plusieurs lignes, qui allie si possible plusieurs niveaux hiérarchiques de service<sup>9</sup> (hiérarchie de la centralité),
- accessibilité piétonne et cycliste attractive,
- accessibilité TIM assurée, en préservant la qualité environnementale du lieu,
- espaces publics bien connectés et de qualité.

Une centralité peut revêtir différentes formes urbaines (point, linéaire, secteur, etc.), en fonction du contexte économique<sup>10</sup> et du contexte urbanisation – transports. La centralité n'est pas liée au centre ville traditionnel, elle peut émerger aussi en périphérie pour autant qu'elle bénéficie d'une intensité urbaine suffisante.

L'intensité se mesure au point de convergence des réseaux et dépend donc directement du bassin concerné par l'équipement ou le service offert (maison de quartier ou théâtre, commerce de quartier ou centre commercial, etc.), dans la mesure où l'accessibilité multimodale est garantie.

La vision consiste à implanter les ICFF dans les lieux qui offrent la meilleure intensité urbaine

---

<sup>9</sup> Un niveau de service TP est défini par le type de liaison (lignes ferroviaires nationales et régionales, lignes régionales bus, lignes urbaines tram et bus), leur vitesse commerciale et leur fréquence ; cette hiérarchisation était par exemple définie dans l'ancienne norme VSS 640 290, mais sans distinguer explicitement le niveau régional et local pour le classement final, ou n'abordait pas la notion de tronc commun qui est fondamentale pour la centralité.

<sup>10</sup> Le contexte économique est donné par le rapport demande (pouvoir d'achat) sur offre commerciale ; on distingue par exemple les contextes économiques suivants : marché saturé, faible à fort potentiel de croissance, forte concurrence (W&P 2010)

La question de la centralité se pose différemment dans les grandes villes et les grandes agglomérations par rapport aux petites localités et petites agglomérations. Dans la première catégorie des grandes entités urbaines<sup>11</sup>, la demande est suffisamment forte pour que plusieurs centralités soient envisageables et souhaitables. Par contre, pour la deuxième catégorie des petites entités urbaines, la demande locale est généralement trop faible pour garantir le fonctionnement économique de plusieurs grandes surfaces commerciales "alimentaire" ou "non alimentaire". Une localisation en périphérie, proche des jonctions autoroutières permet alors à l'enseigne commerciale d'agrandir considérablement le bassin de chalandise, ce qui a souvent des conséquences négatives sur la vitalité du centre traditionnel, le trafic et l'environnement (une implantation périphérique peut vider le centre de son activité commerciale - concurrence territoriale). La stratégie de développement doit donner la priorité à la vitalité de la centralité principale traditionnelle de la localité.

D'un point de vue économique, la vision laisse la libre concurrence entre les acteurs privés, mais dans un cadre de développement urbain clarifié qui évite la concurrence territoriale (développement de la périphérie au détriment de la vitalité des centralités). Les acteurs privés du commerce participent à l'attractivité des lieux de vie par leurs offres commerciales attirant des clients.

D'un point de vue environnemental, la vision permet de diminuer les impacts sur l'environnement de manière globale (protection du climat) et d'éviter des "points noirs" environnementaux dus à des concentrations d'ICFF. Il s'agit de ne plus développer de très grandes offres commerciales isolées et prioritairement accessibles en voiture (congestion, pics de pollution, bruit), d'éviter des secteurs commerciaux très extensifs (sur un niveau, avec stationnement en surface dévoreurs en terrain pour chaque commerce), etc.

Les considérations concernant le principe directeur de la vision permettent de mettre en évidence ci-dessous à titre d'exemple les objectifs particuliers suivants, qui permettront par la suite de définir les critères, les indicateurs avec leurs exigences et leurs recommandations (en italique, rappel des principaux objectifs généraux correspondants aux tirets du chapitre 3.1) :

- *Favoriser une implantation des ICFF en adéquation avec l'armature cantonale et les lieux d'intensité urbaine :*  
Implanter les ICFF dans les lieux d'intensité urbaine, à l'intérieur des périmètres compacts des agglomérations et dans les centres régionaux, voir locaux
- *Favoriser une accessibilité multimodale bien coordonnée avec les transports publics:*  
Viser une accessibilité TP attractive avec un service de base assuré (fréquence suffisante, distance à l'arrêt acceptable)
- *Augmenter l'attractivité des lieux de vie:*  
Limiter la concurrence territoriale centralité – périphérie.
- *Protéger les ressources naturelles :*  
Préserver les bonnes terres agricoles.
- *Protéger l'air et le climat :*  
Limiter les émissions de CO2 et de polluants atmosphériques du trafic individuel et poids lourds

---

<sup>11</sup> Pour le canton de Vaud, il s'agit de l'agglomération Lausanne-Morges ; la région de Nyon qui est comprise dans la grande agglomération franco-valdo-genevoise ne peut pas être considéré comme une grande entité urbaine

La stratégie permet la sélection de sites adéquats pour les ICFF. Parmi les sites possibles, il convient d'avoir une vision prospective qui permette d'identifier ceux qu'il convient de favoriser dans une perspective de développement cohérent pour la région ou l'agglomération.

- *Composer des entités urbaines dense, mixtes et de qualité* :  
Viser une qualité spatiale d'ensemble dans le secteur d'implantation en relation avec les qualités et les fonctions environnantes

### 3.2.2. Concrétisation du principe sur deux échelles territoriales

En vue de concrétiser la vision, deux échelles territoriales sont choisies; l'échelle cantonale et l'échelle régionale, terme qui s'applique également aux agglomérations. L'échelle cantonale permet de décrire le fonctionnement à large échelle du canton, en s'appuyant sur les grands réseaux des transports et le réseau hiérarchisé des centres. Sur cette base, le Canton donne un cadre clair en proposant des critères pour l'implantation des ICFF. A l'échelle régionale, il s'agira d'appliquer ces critères afin de traiter concrètement l'insertion des ICFF dans le tissu concerné. Les agglomérations et les régions pourront, lors de cette application, procéder à une planification afin d'avoir une vision d'ensemble des sites pouvant accueillir des ICFF. Avec les critères de préférence, elles procéderont à une pesée des intérêts afin de définir les sites les plus favorables parmi les sites potentiels. Tout en appliquant le cadre proposé par le Canton, les agglomérations et régions auront la possibilité de définir leur conception quant aux implantations possibles d'ICFF sur leur territoire.

#### a) Echelle cantonale : renforcer l'armature cantonale

Tous les types d'ICFF<sup>12</sup> participent à la qualité et à l'intensité d'usage de l'armature cantonale, définie par un réseau de centres cantonaux (y compris agglomérations), régionaux et locaux bien reliés et desservis par les réseaux de transports multimodaux. Les ICFF se localisent en principe à l'intérieur des périmètres de centres et des périmètres compacts des agglomérations. L'application de critères ICFF amènera toutefois à une localisation plus précise à l'intérieur même des périmètres compacts des agglomérations notamment.

La vision peut être résumée par des objectifs particuliers de la manière suivante :

- Implanter les ICFF dans les périmètres compacts des agglomérations, dans les périmètres des centres cantonaux, régionaux et locaux
- De plus, implanter les ICFF dans les lieux d'intensité urbaine des agglomérations et des centres régionaux

Par ailleurs et pour les ICFF qui sont actuellement hors de l'armature cantonale, il faut favoriser une relocalisation de ces sites selon les objectifs définis ci-dessus afin de ne pas accentuer leurs effets négatifs actuels.

---

<sup>12</sup> A l'échelle cantonale, les commerces d'une certaine importance structurent l'armature cantonale. La notion d'ICFF recouvre ainsi des commerces de plus de 800 m<sup>2</sup> de surface de vente (chap. 3.3.1).

### b) Echelles régionale et locale : préserver et développer des dispositifs urbains mixtes

D'une manière générale, l'enjeu majeur qui doit être pris en considération est celui de la centralité. L'objectif est d'aménager en priorité des lieux où la densité et la diversité des activités s'associent à la centralité et à la qualité des espaces publics pour renforcer les sentiments d'urbanité et d'identité collective, du quartier à la région (appartenance au quartier, identité régionale). Cet objectif prend en compte l'organisation spatiale des régions et le maillage avec les quartiers existants, il se décline à l'échelle régionale et à l'échelle locale, selon le type d'ICFF et le périmètre concerné, et tient compte des spécificités locales. La question de l'implantation des ICFF "alimentaire" est centrale étant donné le rôle de "locomotive" de cette catégorie.

**Pour les agglomérations**, là où existent une forte demande et une forte concurrence, il s'agit de bien implanter les ICFF dans le périmètre compact pour éviter une trop forte concentration qui amène à une saturation des réseaux de transport (surtout les TIM). Dans les secteurs propices aux ICFF, il faut viser une mixité des fonctions horizontales et verticales. On trouvera par exemple un rez occupé par les commerces et des étages supérieurs par des bureaux et services, des installations pour les loisirs, avec même du logement dans le reste du secteur dans des lieux appropriés. Le stationnement est aussi mixte dans des installations en silo souterraines ou aériennes. En plus des centres traditionnels des agglomérations, il s'agira de développer et de qualifier, en fonction des types d'ICFF, de nouvelles centralités de différents niveaux hiérarchiques selon le niveau de l'interface TP et le niveau d'accessibilité TIM. Les ICFF doivent être considérées comme des activateurs urbains pour les centralités au sein des agglomérations.

**Pour les centres cantonaux et régionaux**, là où le bassin de clientèle dépasse largement la commune, il existe une réelle menace que les grandes enseignes quittent les centres (ou n'y viennent plus) pour se localiser en périphérie afin de drainer une clientèle régionale suffisante et fortement motorisée. Si les commerces spécialisés du centre rejoignent la grande enseigne en périphérie, alors le centre se vide de sa substance commerciale et d'animation. Les prix bas des terrains, l'offre abondante en places de parc, la rapidité et la facilité de réalisation de l'installation favorisent ce type de développement. C'est l'illustration de ce qui ne devrait pas ou plus se passer. Il s'agit alors en priorité d'exploiter tout le potentiel urbain et d'accessibilité du centre-ville ou de centres de quartiers traditionnels pour garder et compléter l'offre commerciale. Des mesures pour inciter les commerces à s'installer pourraient être nécessaires, comme la réalisation de parkings communs ou l'amélioration de l'offre de transports publics par exemple.

Du point de vue de la mobilité et du point de vue environnemental, la localisation en périphérie est néfaste, car elle attire plus de clients qui "sortent" du lieu central avec une densité importante d'habitants avec l'utilisation quasi obligatoire de la voiture par rapport à ceux qui "rentretraient" dans ce lieu central en voiture depuis la région plus faiblement peuplée.

Hors de ces noyaux, et en particulier pour la localisation de commerces "non alimentaire", les sites proches du centre-ville et bien reliés à ce dernier sont à envisager, pas de manière isolée, mais en composant avec d'autres fonctions urbaines.

**Pour les autres localités (centres locaux)**, l'offre est clairement orientée sur les besoins quotidiens (alimentaire et proche alimentaire), avec des commerces spécialisés qui occupent une niche dans la région, de petite dimension (< 800 m<sup>2</sup> de surface de vente). La localisation du commerce se fait naturellement dans le noyau de la localité, et le risque d'une implantation en limite de localité est faible. Cette offre fait partie des dispositifs régionaux et locaux, mais ne sont pas à traiter de manière spécifique dans la stratégie ICFF (commerces de quartier non-ICFF).

**L'accessibilité TP + MD** joue un rôle important pour la localisation de tous les ICFF dans la vision, mais connaît, hormis pour les commerces de proximité et les centres des grandes villes et agglomérations, une part modale inférieure à celle du TIM. Il s'agit alors de minimiser les impacts négatifs du TIM une fois que l' "accessibilité pour tous" et une bonne implantation des ICFF dans les centralités est assurée.

**Pour limiter les nuisances environnementales**, les ICFF doivent s'implanter à proximité du réseau des routes principales, en évitant de devoir traverser des centres de localité et des quartiers sensibles. Pour les ICFF avec une clientèle essentiellement motorisée par la nature de l'achat (grands discounters par exemple), une proximité avec une jonction autoroutière est recherchée, tout en restant accessible par les TP et la MD.

Enfin, les ICFF doivent préserver, comme les autres constructions, les qualités environnementales (milieux naturels, ressources, etc.) et prendre en compte les risques pour la population.

La vision peut être résumée par les objectifs particuliers pour les ICFF de la manière suivante :

- Densifier, mixer et composer une entité spatiale de qualité avec la présence des ICFF dans les centralités au niveau des quartiers et de la ville.
- Favoriser une offre commerciale de base proche et diversifiée.
- Viser une accessibilité TP attractive de niveau régional et de niveau urbain ; assurer un service de base<sup>13</sup> (éviter une offre sur mesure) avec une fréquence suffisante et une distance à l'arrêt acceptable ; permettre notamment de pouvoir accéder à pied et à vélo facilement et agréablement, soit depuis le domicile, le lieu de travail ou encore l'interface (parking, gare) ; viser une bonne situation dans les réseaux (noeud, tronc commun de lignes, niveau urbain et niveau régional)
- Minimiser l'éloignement à la jonction autoroutière pour les grands distributeurs et les grands marchés spécialisés lourds ; localiser les ICFF à proximité du réseau routier principal structurant ; éviter les itinéraires d'accès à travers les quartiers sensibles et les centres de localités.
- Eviter l'engorgement du trafic dans les environs sensibles des secteurs d'implantation des ICFF. Eviter l'engorgement du réseau TP pour les projets d'ICFF générant de très nombreux visiteurs.
- Respecter les milieux naturels, la forêt et les sites paysagers.
- Protéger les ressources en eaux et assurer leurs espaces nécessaires.

---

<sup>13</sup> Service de base = pour tous les buts de déplacement (travail, loisirs, achats, etc) ; une telle offre est plus rentable qu'une offre qui ne s'adresse qu'à un segment de la demande.

### 3.3. Système d'objectifs

Objectifs généraux		Objectifs particuliers
<b>Mieux structurer et qualifier le territoire</b>	Favoriser une implantation des ICFF en adéquation avec l'armature urbaine cantonale et le réseau des centres	Implanter les ICFF dans les périmètres compacts des agglomérations et dans les périmètres des centres régionaux voire locaux.
		Garantir une population minimale dans le secteur d'attraction
	Composer des entités urbaines denses, mixtes et de qualité	Viser une qualité spatiale d'ensemble dans le secteur d'implantation en relation avec les environs
	Favoriser une accessibilité multimodale bien coordonnée avec les transports publics	Viser une accessibilité TP attractive de niveau régional et de niveau urbain avec : <ul style="list-style-type: none"> <li>• un service de base assuré (fréquence suffisante, distance à l'arrêt acceptable)</li> <li>• une bonne situation dans les réseaux</li> </ul>
		Assurer des cheminements mobilité douce de proximité multiples et attractifs
	Contribuer à la vitalité des centralités	Limiter la concurrence territoriale centralité – périphérie
	Limiter les risques pour la population	Eviter les dangers naturels et limiter les risques d'accident majeur
<b>Diminuer la dépendance au trafic individuel motorisé et assurer le fonctionnement des réseaux</b>	Limiter les nuisances environnementales et préserver la qualité de vie de la population	Minimiser l'éloignement à la jonction autoroutière pour les grands distributeurs et les grands marchés spécialisés lourds
		Localiser les ICFF à proximité du réseau principal structurant
		Eviter les itinéraires d'accès à travers les quartiers sensibles et les centres de localité
		Utiliser la desserte marchandise par le rail
Assurer le fonctionnement des réseaux de transports multimodaux	Eviter l'engorgement du trafic dans les environs sensibles des secteurs d'implantation des ICFF	
	<b>Eviter un engorgement du réseau TP pour les projets générant de très nombreux visiteurs</b>	
<b>Préserver les qualités environnementales et le climat</b>	Préserver la biodiversité et le paysage	Respecter les milieux naturels, la forêt et les sites paysagers
	Protéger les ressources naturelles	Protéger les ressources en eaux et assurer leurs espaces nécessaires
		Economiser le sol, préserver les bonnes terres agricoles
	Protéger l'air et le climat	Limiter les émissions de CO2 et de polluants atmosphériques du trafic individuel et poids lourds
<b>Améliorer la collaboration</b>	Favoriser les collaborations intercommunales et intercantionales	Optimiser le rapport entre revenus et coûts des implantations pour les collectivités publiques
	Augmenter l'attractivité des lieux de vie	Favoriser une offre commerciale de base proche et diversifiée

Tableau 2: Système d'objectifs à la base des critères d'exclusion et de préférence

Les objectifs généraux et particuliers sont résumés dans le système d'objectifs ci-dessus. Les objectifs particuliers sont à la base des critères d'exclusion et de préférence (chap. 3.4.4 et 3.4.5). Les couleurs font référence au domaine de planification (jaune = urbanisation, bleu = transports, rose = économie, vert = environnement, violet = chances de réalisation).

Les objectifs concernant l'air et le climat ne sont pas traduits par la suite en termes de critères et d'indicateurs. Les critères sont liés à l'implantation, et ceux concernant l'urbanisation et la mobilité sont justement choisis de manière à protéger l'air et le climat en amont (voir chap. 3.4.4).

## 3.4. Outils de la stratégie

### 3.4.1. Application avec ou sans projet

L'application de la stratégie est différente avec un projet connu pour un site présélectionné (cas courant) ou pour plusieurs sites présélectionnés (moins courant), par rapport à une recherche de sites sans projet connu (voir aussi chap. 4). Si l'application est différente, l'outil reste le même (annexes 8 et 9).

#### **Application avec un projet (évaluation de site(s))**

Dans un premier temps, le projet est confronté à la valeur seuil de 800m<sup>2</sup> de surface de vente pour savoir s'il faut le traiter dans le cadre de la stratégie (chap. 3.4.2).

Dans un deuxième temps, le projet est classé selon un type d'ICFF (chap. 3.4.3) en fonction du produit et de son mode de consommation par exemple. Chaque type d'ICFF étant alors soumis à des exigences spécifiques qui découlent de critères différents relatifs aux domaines de l'urbanisation, des transports, de l'économie et de l'environnement (annexes 8 et 9). En effet, selon le type de produits proposés à la vente et la grandeur de l'ICFF, les interactions avec le territoire se modifient. L'opportunité de s'y rendre en transports publics varie, de même que le nombre de clients concernés et l'intensité des déplacements générés. Dès lors les critères et exigences varient.

Dans un troisième temps, l'application des critères selon le type d'ICFF (annexes 8 et 9) se fait en deux étapes. La première étape vise à exclure le site (ou les sites) qui ne convient pas sur la base de critères d'exclusion (critères quantitatifs et mesurables, annexe 8). La deuxième étape vise quant à elle, à l'aide de critères de préférence (annexe 9, évaluation qualitative, choix en fonction d'une pesée des intérêts en présence), à retenir définitivement le site (ou les sites) favorable parmi le (ou les sites potentiels) retenu lors de la première étape. Cette seconde étape permet également de donner des pistes pour l'optimisation d'un projet.

#### **Application sans projet (recherche de sites d'implantation)**

Dans un premier temps, il s'agit sur la base de la typologie des ICFF de sélectionner le ou les types d'ICFF qui seront analysés, chaque type étant soumis à des exigences spécifiques.

Dans un deuxième temps, l'application des critères selon le type d'ICFF se fait en deux étapes (exclusion / préférence) comme pour l'application avec projet (voir ci-dessus). La première étape permet de déterminer les sites potentiels en cartographiant les différents critères d'exclusion. La seconde permet de définir les sites favorables parmi les sites potentiels, en prenant en considération les critères de préférence. Cette deuxième étape est aussi appelée "planification positive" car elle permet de rechercher des sites favorables, sur la base de critères, en amont d'une demande d'implantation liée à un projet particulier. Elle est notamment recommandée dans la planification directrice menée par les régions et agglomérations car elle leur permet d'identifier les secteurs-clés, susceptibles d'accueillir une activité commerciale, et d'avoir ainsi une vision régionale de la problématique en amont des différentes demandes d'implantation des ICFF. Cela permet également d'orienter les porteurs de projet le cas échéant.

Les notions utilisées dans ces applications (valeur seuil, typologie d'ICFF, critères d'exclusion, critères de préférence) sont précisées dans les chapitres suivants.

### 3.4.2. Valeur seuil de prise en considération

La valeur seuil à partir de laquelle une ICFF est soumise à la démarche est de **800 m<sup>2</sup> de surface de vente (SV)**. Voir **annexe A5 "Détermination du seuil ICFF"**.

### 3.4.3. Typologie des ICFF

Typologie des commerces		Offre commerciale	Enseignes
ALIMENTAIRE ou centre commercial à locomotive alimentaire	1. Petite ICFF 800-1'500 m <sup>2</sup>	alimentaire/proche alimentaire + services <sup>a)</sup>	Migros M, Coop petit format, Lidl, Aldi
	2. Centre commercial de quartier avec supermarché 1'500 - 3'000 m <sup>2</sup> alimentaire + 2'000 à 5'000 m <sup>2</sup> non alimentaire	alimentaire/proche alimentaire + services + non alimentaire	Migros MM, Coop moyen format (Prilly, Renens, Pully)
	3. Centre commercial avec hypermarché 4'500 – 6'000 m <sup>2</sup> alimentaire + 10'000 à 15'000 m <sup>2</sup> non alimentaire	Alimentaire/proche alimentaire + services + non alimentaire	Migros MMM (Crissier), Coop grand format (Léman centre), Manor alimentaire (Chavannes-de-Bogis)
NON ALIMENTAIRE	4. Enseigne(s) spécialisée(s) 800 – 5'000 m <sup>2</sup>	Electro-loisirs (brun), bijoux, livres, musique, jouets, déco-maison, mode (grands, petits, mono et multi-marques), sport (textile), grands magasins, enseignes spécialisées (léger)	Mediamarkt, FNAC, Apple Store, Interiors, H&M, Zara, Bon Génie, GEMO, Halle aux chaussures, Nike, Adidas, Decathlon, Office World, Kerya, Fust <sup>b)</sup> , Polo Moto
	5. Grand marché spécialisé lourd Jusqu'à 20'000 m <sup>2</sup>	Do-it, ameublement à emporter, electro-ménager (blanc), Garden Center, sport (équipement), enseignes spécialisées (lourd)	Hornbach, Obi, Conforama, Interio, IKEA, LIPO
	6. Expo-vente (showroom) Jusqu'à 15'000 m <sup>2</sup>	Ameublement expo, Sauna Spa, construction, cuisinistes	Pfister, Ligne Roset, Getaz Romang, Lapeyre, Piatti, Fust <sup>b)</sup>

a) Par exemple: pressing, poste, banque, pharmacie, coiffeur, boulangerie

b) Certaines enseignes non alimentaires peuvent figurer dans plusieurs catégories, par ex. Fust qui adapte son offre commerciale en fonction de sa localisation au centre ville ou en périphérie

**Tableau 3: Typologie des ICFF**

voir tableau complet en **annexe A6 "Typologie des ICFF"**

La typologie mentionne les six catégories de commerce les plus fréquentes à la fois en considérant l'existant et la tendance commerciale actuelle. La taille introduite dans cette typologie permet d'apprécier l'ampleur de la structure. Quant aux exemples, ils sont cités ici à titre indicatif et n'ont pas de portée exhaustive.

Lors de l'analyse d'un projet d'ICFF, il s'agira de définir à quel type il appartient en analysant les produits proposés à la vente et sa taille. Lorsqu'une ICFF n'entre pas dans cette typologie, il s'agit de la rattacher au type le plus proche du point de vue de ses effets sur le territoire.

Pour les **IFF avec des affectations d'emballage** (ex : stade, musée, multiplex, wellness, etc.), la partie commerciale est isolée et évaluée de manière séparée (ex : un hypermarché combiné à un stade doit respecter les mêmes critères que n'importe quel autre hypermarché).

#### 3.4.4. Critères d'exclusion

Pour atteindre les objectifs définis, un certain nombre de critères quantifiables sont mesurés avec des indicateurs qui amènent à l'exclusion sur la base d'une exigence (ou valeur seuil). Les critères qui peuvent mener à l'exclusion (en raccourci "critères d'exclusion") ont pour effet d'exclure les sites qui ne remplissent pas les exigences d'implantation, et à contrario de garder ceux qui remplissent ces exigences. Un site pour lequel l'ensemble des exigences est satisfait est un **site potentiel** pour l'implantation d'une ICFF.

Dans le cas d'un groupement de plusieurs types d'ICFF sur un même site (grand marché spécialisé lourd et petit ICFF "alimentaire" par exemple), chaque type doit isolément satisfaire les exigences.

**L'annexe A7 "Critères pour l'implantation des ICFF"** donne le détail de ces critères et leurs indicateurs pour les domaines de l'urbanisation, des transports, de l'économie et de l'environnement. **L'annexe A8 "Tableau de synthèse des objectifs, critères et exigences pour l'exclusion"** donne le tableau des exigences d'implantation pour les domaines de l'urbanisation, des transports, de l'économie, de l'environnement et de la réalisation qui découlent du système d'objectifs.

Les critères d'exclusion sont numérotés de 1 à 8. Les critères d'exclusion du domaine environnemental qui découlent de l'application de la législation sont désignés par les lettres A à G.

Les critères sont utilisables selon plusieurs cas de figure qui traitent des ICFF (voir chap. 3.4.1 ci-dessus et chap. 4.2) :

- l'acceptation conditionnelle ou le refus d'un site en cas de projet connu (vérification selon les critères), plus exceptionnellement de plusieurs sites,
- la sélection de sites potentiels dans le cas d'une planification positive (recherche selon les critères).

Les paragraphes suivants traitent des critères d'exclusion par domaine de planification (urbanisation / transports / économie / environnement) avec la légende commune suivante :

= indicateurs cartographiables

= indicateurs qui ne peuvent pas être représentés sous forme cartographique et qui sont uniquement utilisés pour l'évaluation des projets connus

## 1. Urbanisation

Les critères visent essentiellement à localiser les ICFF dans les périmètres compacts des agglomérations et des centres, en s'assurant partout d'une densité et d'une mixité suffisante d'un lieu central. Pour les périmètres compacts, voire le PDCn.

Objectifs	PDCn	Critère de localisation	Indicateur d'exclusion		
			Indicateur	Unité	
Favoriser une répartition des ICFF en adéquation avec l'armature urbaine cantonale et le réseau de centralités	A1 B1 B3	Population du secteur d'implantation	Population de proximité	<input checked="" type="checkbox"/>	hab. + emp. dans un rayon donné
		Centralité du secteur d'implantation	<i>Proportion du bassin de chalandise atteignable par TP + MD dans un temps donné [%], indicateur activé uniquement pour des projets spécifiques [1]</i>	<input type="checkbox"/>	%

[1] = indicateur à n'utiliser que pour des cas spécifiques

**Tableau 4 : Critères d'implantation d'exclusion dans le domaine de l'urbanisation**

L'indicateur "Proportion du bassin de chalandise atteignable par TP+MD dans un temps donné" traduit l'objectif "Favoriser une répartition des ICFF en adéquation avec l'armature urbaine cantonale et le réseau de centralités". Etant donné la complexité technique pour le calculer, cet indicateur ne sera utilisé que pour des cas spécifiques, notamment pour les ICFF considérées comme atypiques ou ayant un bassin de chalandise important. Une analyse spécifique sera alors menée pour vérifier qu'une certaine proportion du bassin de chalandise peut atteindre le site en transports publics dans un temps considéré comme raisonnable.

## 2. Transports et environnement

### Transports

Les critères visent essentiellement à s'assurer d'une bonne accessibilité pour tous les modes et quel que soit le type d'ICFF. Les exigences varient fortement par catégorie d'ICFF et en fonction du bassin de chalandise. Le critère de l'accessibilité pour les TIM aborde la question urbaine de la position des ICFF dans les réseaux routiers, qui vise un objectif de qualité environnementale (voir ci-dessous).

### Environnement

L'objectif général est de diminuer l'impact environnemental des activités humaines (empreinte écologique). Certains types d'ICFF en fonction de leur implantation peuvent avoir des conséquences lourdes sur l'environnement du fait de la génération importante du trafic et ses conséquences sur la pollution de l'air et la protection contre le bruit. De manière générale, la prise en compte de l'environnement dans la stratégie ICFF s'effectue à travers les critères d'urbanisation et de transports : plus le trafic individuel motorisé est limité, plus les impacts environnementaux dans les domaines de l'air et du bruit sont réduits.

Objectifs	PDCn	Critère de localisation	Indicateur d'exclusion		
			Indicateur	Unité	
Favoriser une accessibilité multimodale bien coordonnée avec les transports publics	A21	Accessibilité TP hiérarchisée attractive <ul style="list-style-type: none"> <li>• service de base</li> <li>• situation dans le réseau</li> </ul>	Distance maximale aux transports publics en général (à une halte train/métro, ou à une ligne tram/bus)	<input checked="" type="checkbox"/>	m
			Distance maximale à une halte de chemin de fer	<input checked="" type="checkbox"/>	m
			Fréquence de la desserte TP en général [1]	<input checked="" type="checkbox"/>	min.
Limiter les nuisances environnementales et préserver la qualité de vie de la population	A2 A3 A31	Accessibilité TIM à impacts limités <ul style="list-style-type: none"> <li>• situation dans le réseau</li> <li>• itinéraire d'accès</li> </ul>	Distance maximale à une jonction autoroutière (à vol d'oiseau)	<input checked="" type="checkbox"/>	m
			Distance maximale au réseau routier structurant principal	<input checked="" type="checkbox"/>	m
	A32	Protection contre le bruit	Itinéraires d'accès depuis la jonction autoroutière ne traverse pas de centre de localité	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non

[1] l'exigence en termes de fréquence TP est adaptée selon les territoires, fréquence élevée dans l'agglomération ALM, moindre dans les autres agglomérations et encore plus faible dans les régions. Il s'agit de la fréquence cumulée.

**Tableau 5 : Critères d'implantation d'exclusion pour les domaines des transports et de l'environnement**

L'objectif général "Protéger l'air et le climat" avec ses objectifs particuliers "Economiser l'énergie" et "Limiter les émissions de CO2 et de polluants atmosphériques du trafic individuel et poids lourds" (chap. 3.3) ne sont pas traduits par des critères d'implantation qui leur sont propres. Ces objectifs sont pris indirectement en compte par des critères d'urbanisation et de transports. En effet, ces derniers critères visent à implanter les ICFF dans des lieux urbanisés denses, proches des bassins de clientèle, et bien desservis par les transports en commun. Cela implique des fréquences et des distances en trafic individuels motorisés les plus basses possibles (minimiser les émissions de CO2 et polluants atmosphériques) ainsi que des chances de raccordement à du chauffage à distance les plus élevées possibles vu la présence d'une forte densité humaine (économiser l'énergie).

Les critères retenus pour qualifier la desserte TP permettent de différencier les cas d'exclusion dus à une fréquence trop faible de ceux dus à un trop grand éloignement à l'arrêt TP le plus proche. Cette distinction est importante du fait que les éventuelles mesures correctrices induites sont de nature différente (augmenter une fréquence TP ou développer une nouvelle ligne, par exemple). De même, la distinction entre halte de chemin de fer et halte TP en général permet d'adapter l'exigence au bassin de chalandise visé par l'ICFF (local ou régional, par exemple).

Cette option a été préférée à celle basée sur un seul critère qualifiant la desserte du territoire par les TP (niveau de qualité de desserte). Cette dernière est évaluée sur la base de paramètres définis dans l'ancienne norme VSS 640 290 relative aux places de stationnement. La qualité de desserte fournit un résultat agrégé et résume en une seule valeur les caractéristiques principales du transport public, en particulier le type et la fréquence cumulée des TP à l'arrêt concerné. En cas d'exclusion sur la base de ce critère, le résultat agrégé ne permet pas de déterminer quelles mesures pourraient éventuellement venir améliorer la situation et "annuler l'exclusion".

Bien qu'inadapté au cas des ICFF, il convient tout de même de noter que la qualité de desserte TP est un critère retenu par le canton comme indicateur du développement durable; elle est également utilisée par la Confédération pour le monitoring des agglomérations.

### 3. Economie

Pour le volet économique, il n'y a pas de critères d'exclusion, mais des critères de préférence

### 4. Environnement

Les critères d'exclusion environnementaux (protection de la nature, des forêts, des eaux, des sols, dangers naturels, etc.) relèvent pour l'essentiel d'exigences légales qui ne s'appliquent pas spécifiquement aux ICFF, mais concernent tous les projets de construction (par ex. on ne construira pas de bâtiment dans la forêt ou dans une zone alluviale d'importance nationale). Il est proposé de les conserver dans une liste séparée et de les réserver à deux usages :

- utilisation comme check-list pour la vérification de la conformité d'une implantation ;
- utilisation lors de la cartographie (SIG) pour la mise en évidence des sites potentiels (cf. chap. 4.2).

Voir **annexe A7 "Critères d'exclusion environnementaux (check-list)"**

### 3.4.5. Critères de préférence

Les critères de préférence s'ajoutent aux critères d'exclusion pour rechercher les implantations qui répondent le mieux au contexte général du développement urbain et de la protection de l'environnement. Parmi le site ou les sites potentiels retenus en première étape, une analyse qualitative est nécessaire pour déclarer si ces sites sont favorables. Il s'agit de transformer le "oui conditionnel" en "oui définitif". Cette **approche qualitative** est nécessaire car les ICFF ne sont pas les seuls objets de planification territoriale. Un site retenu en première étape pour une ICFF est par exemple d'une telle qualité qu'il pourrait être affecté plutôt à de l'habitat ou à des emplois denses de haute valeur ajoutée. L'approche qualitative met en balance plusieurs critères permettant d'effectuer un choix parmi les sites non écartés par les critères d'exclusion.

Pour la stratégie, on considère au minimum cinq groupes de critères de préférence qui permettent une **pesée d'intérêts** nécessaire à un choix :

1. **Urbanisation** : éviter d'occuper un site plus favorable à un autre usage et favoriser une bonne composition urbaine
2. **Transports** : éviter de surcharger les réseaux et favoriser une bonne répartition de l'offre
3. **Economie** : éviter la concurrence territoriale centre-périphérie et favoriser l'attractivité des lieux de vie
4. **Environnement** : éviter de porter atteinte aux milieux naturels et favoriser la protection de l'air et du climat
5. **Réalisation** : éviter les blocages et favoriser les synergies de développement urbain

L'**annexe A7 "Critères pour l'implantation des ICFF"** donne le détail et des explications pour quelques critères importants contenus dans les cinq groupes ci-dessus.

L'**annexe A9 "Tableau de synthèse des objectifs, critères et recommandations de valeur seuil pour la préférence"** donne dans un tableau les indicateurs et recommandations pour les valeurs-seuils pour les domaines de l'urbanisation, des transports, de l'économie, de l'environnement et de la réalisation qui découlent du système d'objectifs. Les critères de préférence sont identifiés par les lettres a à p (16 critères en tout). Les critères de préférence permettent de retenir un ou des sites favorables selon le cas d'application :

- dans l'évaluation d'un projet, l'acceptation définitive du site potentiel (plus rarement des sites potentiels) comme site(s) favorable(s) (vérification si le ou les sites potentiels répondent aux critères qualitatifs),
- dans le cas d'une planification positive, le fait de retenir des sites favorables parmi les sites potentiels (recherche des meilleurs sites potentiels répondant aux critères qualitatifs).

Cette étape de la stratégie révèle les sites les plus favorables à un type d'implantation selon les aspects que l'on veut privilégier dans la région (les ICFF ne sont pas le seul objet de planification). Cette étape s'apparente donc à une pesée des intérêts à faire dans les régions et agglomérations dans le cadre de leur conception de développement. Dans certains cas, lors de l'analyse d'un projet précis pour un site donné, le projet pourrait être amélioré selon les critères de préférence.

Les paragraphes suivants traitent des groupes de critères de préférence par domaine. La légende commune aux tableaux est la suivante :

- = indicateurs cartographiables, c'est-à-dire pouvant être utilisés dans le cadre d'une planification positive  
 = indicateurs qui ne peuvent pas être représentés sous forme cartographique et qui sont uniquement utilisés pour l'évaluation des projets connus

### 1. Préférences pour l'urbanisation

Les critères de préférence pour l'urbanisation visent à obtenir la meilleure intégration possible de l'ICFF dans les tissus urbains. Les critères de préférence retenus contextualisent la problématique ICFF avec les autres aspects du développement urbain, en particulier :

- la concurrence possible sur un site potentiel avec une autre utilisation plus adéquate (activités de haut de gamme, logement, équipement public, etc.)
- le potentiel de créer un quartier ou morceau de ville en considérant les environs et le contexte des sites retenus en première étape d'analyse
- les qualités spatiales et paysagères en correspondance avec le site (coulée verte, échappée visuelle, axe urbain structurant, etc).

Pour l'évaluation de ces critères, la prise en compte et l'adéquation avec les planifications locales doivent être effectués (schémas directeurs, plans directeurs, plans d'affectation, plans spéciaux).

Objectifs	PDCn	Critère de localisation	Indicateur de préférence	
			Indicateur	Unité
Composer des entités urbaines denses, mixtes et de qualité	B3	Valeur urbaine du terrain d'implantation	Aptitude du terrain pour d'autres affectations	<input checked="" type="checkbox"/> appréciation qualitative
	B3 D13	Composition urbaine	Potentiel d'intégration, de requalification et de connexion avec les autres quartiers et fonctions en place	<input type="checkbox"/> appréciation qualitative
	B3	Qualité spatiale et paysagère	Absence de qualités spatiales remarquables	<input type="checkbox"/> appréciation qualitative

**Tableau 6 : Critères d'implantation de préférence dans le domaine de l'urbanisation**

## 2. Préférences pour les transports et l'environnement

Les critères de préférence pour les transports visent à obtenir la meilleure adéquation possible de l'ICFF avec les réseaux de transports et minimiser les impacts sur la capacité et l'environnement (partie circulation d'une EES). Les critères de préférence retenus prennent en compte les effets sur la capacité routière en fonction du contexte d'usage de la voirie et la desserte par marchandise sur rail qui constitue une opportunité à valoriser.

Objectifs	PDCn	Critère de localisation	Indicateur de préférence	
			Indicateur	Unité
Assurer le fonctionnement des réseaux de transport multimodaux	A22	Capacité d'absorption du réseau routier	Capacité du réseau selon les charges admissibles (écoulement des flux, contexte urbain et de mobilité) [1]	<input checked="" type="checkbox"/> oui/non
	A 23	Capacité d'absorption du réseau TP	Capacité du réseau TP de prendre en charges les usagers potentiels des TP (calcul uniquement pour les projets générant de très nombreux visiteurs)	<input checked="" type="checkbox"/> oui/non
Favoriser une accessibilité multimodale bien coordonnée avec les transports publics	A23 A24	Accessibilité MD de proximité	Situation dans les réseaux TP	<input checked="" type="checkbox"/> nœud / tronçon commun / ligne unique
			Chemins directs depuis l'arrêt TP	<input type="checkbox"/> ratio trajet à vol d'oiseau / trajet réel
			Densité minimale de chemins piétons et vélos de qualité	<input checked="" type="checkbox"/> largeur de la maille du réseau viaire
Limiter les nuisances environnementales et préserver la qualité de vie	A32	Protection contre le bruit	Itinéraire d'accès depuis le réseau principal ou collecteur principal ne traverse pas et ne longe pas de zones d'habitation sensibles (DSII)	<input checked="" type="checkbox"/> oui/non
	A31 B22	Accessibilité fret ferroviaire	Le site dispose d'une desserte fret ou d'un raccordement au rail.	<input checked="" type="checkbox"/> oui/non

[1] Ce critère peut être utilisé pour déterminer le meilleur site parmi plusieurs sites situés dans un même contexte urbain ; il ne doit pas être utilisé pour comparer différents contextes urbains (par exemple comparer un projet isolé et périphérique par rapport à un projet situé dans une zone déjà densément urbanisée et bien desservie par le réseau TP)

**Tableau 7 : Critères d'implantation de préférence pour les transports et l'environnement**

### 3. Préférences pour l'économie

D'un point de vue territorial, l'objectif est de favoriser la vitalité des centralités. La liberté de commerce étant garantie, il s'agit de traiter de la concurrence territoriale, et pas de la concurrence entre les commerces. Le critère économique retenu est celui de la concurrence territoriale entre centralités et périphérie sans intensité urbaine.

Dans les centralités et secteurs à forte intensité urbaine, une offre commerciale de proximité et diversifiée permet d'assurer dans tous les cas une couverture des besoins quotidiens (alimentaire + proche alimentaire) des populations locales. Dans l'offre commerciale de proximité, le commerce alimentaire d'une certaine taille (supermarché, hypermarché) est très important car il attire une nombreuse clientèle par nécessité. Le commerce "alimentaire" a un rôle de "locomotive" est en conséquence un vecteur de localisation des petits commerces spécialisés. Ce tissu commercial constitué d'une "locomotive alimentaire" et de petits commerces spécialisés contribue de manière déterminante à la vitalité des centralités. Si la "locomotive alimentaire" quitte la centralité pour la périphérie, alors les flux de clients qu'elle engendrait vont aussi prendre le même chemin et la fréquentation de la centralité va baisser, ce qui est néfaste au tissu commercial restant et à la vitalité de la centralité. Si l'alimentaire est le segment le plus à même de générer une dévitalisation du centre, il est à noter que dans certains cas un segment autre que l'alimentaire, comme par exemple une surface importante dédiée à des "boutiques", située en périphérie, peut également mettre en danger la vitalité du centre.

Cette menace est différente selon qu'il s'agisse d'une grande entité urbaine avec un centre très important ou une petite entité urbaine, avec un bassin de chalandise peu important. En effet, pour les petites agglomérations, les centres cantonaux hors grande agglomération, les centres régionaux, voire locaux, il existe une menace sur la vitalité économique du tissu commercial du centre ou à l'intérieur même du périmètre compact. Ce risque est moins prononcé pour une grande agglomération (la seule du canton étant l'agglomération Lausanne-Morges), où l'implantation de nouveaux hypermarchés et de supermarchés bien répartis dans les quartiers hors des centres traditionnels est imposée par la nature même de l'agglomération qui connaît une demande et une offre importantes. Dans ce cas, plusieurs centralités fortes, traditionnelles et nouvelles peuvent coexister.

La situation est donc différente selon les cas et selon le type d'ICFF projeté, il est dès lors nécessaire de procéder à une analyse de la situation lorsque le risque de dévitalisation du centre apparaît possible. Le type de produits ainsi que les surfaces commerciales proposés permettent de procéder à cette analyse. De manière complémentaire à la concurrence territoriale, une implantation judicieuse de l'ICFF peut dynamiser une centralité, un secteur, et jouer ainsi un rôle d'activateur urbain dans un secteur donné. Les entreprises situées à proximité bénéficieront d'impacts positifs.

Objectifs	PDCn	Critère de localisation	Indicateur de préférence	
			Indicateur	Unité
Contribuer à la vitalité des centralités	A1 B1 D13	Concurrence territoriale centre - périphérie	Evaluation du risque de mise en danger de la vitalité du centre principal par l'implantation d'une ICFF en situation plus périphérique (analyse portant sur les produits proposés et l'ampleur de la surface commerciale)	<input type="checkbox"/> oui/non
Augmenter l'attractivité des lieux de vie	SB	Aimant pour une centralité	Impact positif pour les entreprises situées dans le secteur d'implantation.	<input type="checkbox"/> oui / non

**Tableau 10 : Critères d'implantation de préférence dans le domaine de l'économie**

#### 4. Préférences pour l'environnement

Les critères de préférence pour l'environnement visent à ménager les ressources (sol, eau, énergie), à préserver la biodiversité, à réduire les nuisances et à limiter les risques. Les critères de préférence dans le domaine de l'environnement sont étroitement liés aux critères de préférence dans le domaine de l'urbanisation pour constituer ensemble une composition urbaine alliant qualités spatiale et environnementale avec les ICFF.

Objectifs	PDCn	Critère de localisation	Indicateur de préférence		
			Indicateur	Unité	
Préserver la biodiversité et le paysage	E11 E12 E21 E22 E23 C12 C24	Protection des milieux naturels et du paysage	Absence d'un paysage naturel de valeur (enjeux paysagers définis dans le PDCn, zones de protection définies à l'échelle communale) et d'objets avec intérêt biologique (objets protégés au niveau communal, espèces menacées ou protégées, couloirs de déplacement de la petite faune, etc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non
			(C) Absence d'un corridor à faune d'importance suprarégionale ou régionale. En cas de présence d'un corridor, le projet doit assurer le passage à faune, en maintenant ou en recréant le corridor.	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non
Limiter les risques pour la population	A33	Risques d'accident majeur	Respect des dispositions OPAM <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone la plus distante possible des voies de chemin de fer (Genève-Lausanne-Martigny, Lausanne-Yverdon-Bienne) jusqu'à une distance de 75m</li> <li>• Absence de zones sensibles liées à la présence d'industries à risques</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non

**Tableau 8 : Critères d'implantation de préférence dans le domaine de l'environnement**

Les critères de préférence et leurs indicateurs dans le domaine de l'environnement sont en général suffisamment bien définis pour pouvoir être appliqués sans équivoque : présence d'inventaires fédéraux, cantonaux et communaux de protection, zones de dangers, etc. Les indicateurs dont l'application pourrait être sujette à discussion sont précisés en annexe A2.

## 4. Mise en œuvre de la stratégie

### 4.1. Evaluation d'un projet avec site(s) d'implantation

Un promoteur désire réaliser un projet normalement sur un site, plus rarement sur plusieurs sites. C'est le cas le plus courant sur lequel la stratégie ICFF est principalement établie.

La première étape consiste à confronter le projet avec le **seuil de prise en considération de 800 m<sup>2</sup>** de surface de vente.

Si ce seuil est atteint ou dépassé, l'étape suivante consiste à faire correspondre le projet avec un type d'ICFF prédéfini dans le **tableau de la typologie ICFF** (annexe A6). En cas de groupement de plusieurs ICFF sur le même site chaque ICFF doit être considérée séparément.

La troisième étape évalue si le site prévu par ICFF est potentiel ou non à l'aide du **tableau d'exclusion** (annexe A8) qui représente la première partie de l'outil ICFF. Il y a 8 indicateurs d'exclusion (1 à 8) et 7 indicateurs de contrôle de conformité légale (check-list, A à G). En principe, si un indicateur n'est pas satisfait, alors le site doit être refusé.

La quatrième étape consiste à évaluer si un site potentiel (ou des sites potentiels) est favorable à l'aide du **tableau des critères préférence** (annexe 9) qui représente la deuxième partie de l'outil ICFF. Il y a 16 indicateurs de préférence (a à p) qui livrent les arguments pour effectuer une pesée d'intérêt selon les quatre groupes de critères Urbanisation / Transports / Economie / Environnement /.

Le résultat final consiste à déclarer si le site (plus rarement plusieurs) est favorable, et quelles sont les mesures qui pourraient améliorer le projet, en fonction des critères examinés.

Pour un projet ICFF, **l'état actuel est considéré**. Il est donné par les conditions actuelles du site (affectation, accessibilité, etc.). Seules des mesures décidées avec un financement assuré sont prises en considération pour compléter l'état actuel.

L'organe chargé de l'examen d'un projet ICFF est composé d'un groupe d'experts comprenant les services cantonaux concernés et des représentants de la région. Cet aspect est développé de manière détaillée plus loin dans le chapitre consacré à la gouvernance.

L'importance des études à faire pour démontrer la conformité des critères n'est pas négligeable. De plus, étant donné que la plupart des critères d'exclusion peuvent être cartographiés, le Canton mettra à disposition des cartes indicatives dans cette perspective (voire plus bas). Ces cartes montreront quels sont les sites potentiels selon les critères d'exclusion et selon les données actuelles. Elles sont donc indicatives et évolutives. Cette possibilité est particulièrement utile pour la recherche de sites potentiels. Ainsi l'analyse peut être faite ponctuellement pour un projet, mais l'utilisation des cartes permettra à la fois d'avoir une vision d'ensemble et de gagner du temps dans une première analyse.

## 4.2. Recherche de site(s) d'implantation

Dans ce cas, des sites sont recherchés pour accueillir tel ou tel type d'ICFF, sans connaître de projet ni à priori de sites.

La première étape consiste à désigner les types d'ICFF pour lesquels l'analyse va être faite en utilisant le **tableau de la typologie ICFF** (annexe A6).

La deuxième étape consiste à rechercher des sites potentiels à l'aide du **tableau d'exclusion** (annexe A8). Il y a  $8-1 = 7$  indicateurs d'exclusion (7 indicateurs sont liés au projet) et 7 indicateurs de contrôle de conformité légale (check-list, A à G). Si un indicateur n'est pas satisfait, alors le site doit être refusé. Les indicateurs liés à la connaissance d'un projet tombent et l'utilisation de l'outil SIG s'avère quasiment indispensable. C'est pourquoi le Canton mettra à disposition des cartes indicatives représentant les sites potentiels par type de commerce.

La troisième étape consiste à rechercher parmi les sites potentiels lesquels sont favorables à l'aide du **tableau de préférence** (annexe 9). Il y a 16 indicateurs de préférence (a à n) qui livrent les arguments pour effectuer une pesée d'intérêt selon les cinq groupes de critères Urbanisation / Transports / Economie / Environnement.

Cette recherche de site d'implantation est plus pertinente si elle est faite à l'échelle de l'agglomération ou de la région afin d'avoir une vision cohérente du développement régional. De ce fait, parmi les critères de préférences qui permettent de choisir des sites favorables parmi les sites potentiels, d'autres réflexions propres à la région pourraient intervenir comme par exemple le fait que l'on souhaite développer une nouvelle centralité dans laquelle plusieurs projets urbains sont prévus. Ces éléments de réflexion ne peuvent remettre en question les critères d'exclusion, mais ils permettent d'orienter des choix stratégiques, à l'échelle régionale, lors de l'étape qui consiste à déterminer les sites favorables. Lors de la recherche de sites favorables dans un processus de planification prospective à plus long terme, l'horizon temporel considéré peut être plus lointain que simplement l'état actuel. Cet horizon doit prendre en considération des mesures programmées, acceptées par toutes les parties et intégrées dans un projet de territoire à plus large échelle, intercommunal, régional ou d'agglomération. L'horizon de l'état futur dépend du type de planification et de l'échéance prévue pour la réalisation de l'ICFF.

## 4.3. Agrandissement et rénovation d'ICFF existantes

Des rénovations, agrandissements ou encore changement de vocation d'ICFF existantes sont possibles, voire probables. Il convient dès lors trouver une réponse à ces différentes situations afin de ne pas péjorer des effets négatifs actuels, tout en laissant une certaine marge de manœuvre aux porteurs de projets.

- Les cas de rénovations d'ICFF dépassant les 800m<sup>2</sup>, sans agrandissements, ne posent en principe pas de problèmes. Toutefois, si le projet de rénovation est accompagné d'un changement de type commercial, alors il sera soumis à l'évaluation de sa conformité aux critères cantonaux.
- Les projets d'agrandissements seront soumis à l'évaluation de leur conformité aux critères cantonaux et pour les ICFF existants qui s'avèrent non-conformes aux critères cantonaux, un seul agrandissement de l'ordre de 5% des surfaces de vente, sans changement de type, sera autorisé, mais il ne donnera pas droit à des places de parc supplémentaires.

#### 4.4. Cartographie

Afin de faciliter la définition des zones pouvant potentiellement accueillir des ICFF, résultant de l'application des critères d'exclusion, le Canton procédera à une cartographie de ces sites en application des critères d'exclusion. Ces cartes devront être considérées comme une donnée de base qui permet d'avoir une première appréciation sur la possibilité pour un site donné d'accueillir un projet d'ICFF. Il s'agit de cartes indicatives étant donné qu'elles reflètent uniquement l'état actuel et sont évolutives. Par ailleurs le fait de se trouver dans un site considéré comme potentiel au regard des critères d'exclusion ne permet pas encore de dire un oui définitif au projet qui devra être analysé plus finement selon les critères de préférence notamment.

Pour une région ou une agglomération, la mise à disposition de ces cartes leur permettra également de faire des choix stratégiques en déterminant les sites qu'elles souhaitent prioriser.

#### 4.5. Synthèse pour la mise en oeuvre

Le tableau suivant résume ces différents cas d'application :

	Exclusion	Préférence
A) <b>Evaluation de projet avec site</b> [1] <i>vérification</i>	non → site refusé oui → site potentiel	- non → site refusé oui → site favorable
B) <b>Recherche de sites</b> <i>recherche de site pour projet</i>	oui → sites potentiels	non → sites non retenus oui → sites favorables [2] + autres considérations stratégiques à l'échelle régionale

[1] exceptionnellement avec plusieurs sites

[2] le non/oui dans la préférence résulte d'une pesée d'intérêt des 5 groupes de critères de préférence  
oui = respect des critères, non = non respect des critères

**Tableau 9: Cas d'application pour les critères d'exclusion et de préférence**

#### 4.6. Gouvernance

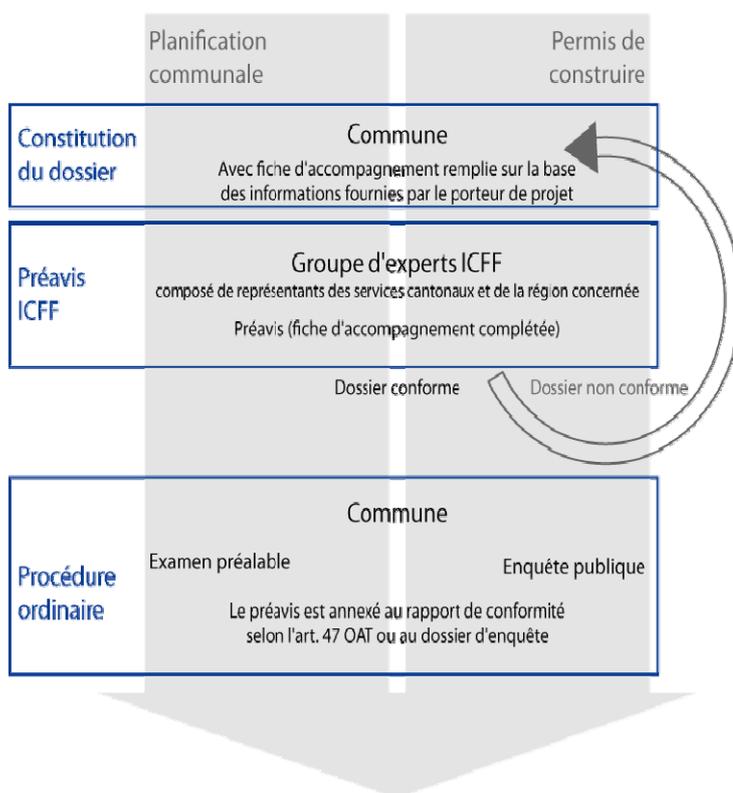
L'objectif de la stratégie cantonale est de proposer un cadre qui permette à tous les acteurs publics et privés concernés de s'appuyer sur des bases communes pour décider de la meilleure implantation possible d'une ICFF. Les pouvoirs publics ont tout en main pour orienter leur développement et décider de leur politique en matière d'ICFF, en application des dispositions du Plan directeur cantonal.

Le Canton fournit le cadre et ensuite les régions et agglomérations l'appliqueront sur leur territoire. L'application de la stratégie cantonale dans les régions est la bonne échelle de mise en oeuvre de la problématique des ICFF, dans le cadre donné par le Canton. D'une part l'échelle communale est trop restreinte car les effets des ICFF dépassent largement les frontières communales, d'autre part, il apparaît essentiel que les agglomérations et régions s'approprient cette

question dans leurs planifications respectives sur la base de la stratégie cantonale qui fonctionne comme un outil d'aide à la décision, moyennant le respect des critères d'exclusion.

Les acteurs privés ont été consultés dans l'élaboration de la stratégie. S'agissant des lieux de vie, chacun reconnaît l'importance de l'acte d'achat dans la vie collective. Il y a donc lieu de former des partenariats pour développer, faire fonctionner et animer les espaces de vie de demain. Ce partenariat pourra aussi fonctionner pour trouver des mesures permettant d'améliorer le projet dans le cas de l'évaluation, ou pour rechercher des sites dans le cadre de la planification positive.

Le schéma ci-dessous décrit la manière dont les trois cercles d'acteurs publics : canton – région – commune seront impliqués dans l'évaluation d'un projet ICFF. A noter que le projet ICFF peut être appréhendé par la demande de permis de construire ou alors, en amont, par le plan partiel d'affectation.



**Figure 14 :** Schéma d'implication des acteurs pour l'évaluation d'un projet ICFF

La commune reste l'entrée principale puisque c'est à ce niveau que sont élaborés les plans d'affectation et que les permis de construire sont délivrés. Avec l'appui du porteur de projet, elle renseigne sur la conformité du projet aux critères d'exclusion et de préférence. Le dossier est examiné par le groupe d'experts ICFF composé de représentants de la région et de représentants des services du développement territorial, de la mobilité, de l'environnement et du service de l'économie du logement et du tourisme.

En fonction de la conformité du projet aux critères cantonaux, trois cas peuvent se présenter :

- Le projet de planification, ou de construction est conforme aux critères cantonaux. Dans ce cas, un courrier simple est envoyé en réponse à la commune, avec la fiche d'accompagnement. Le développement du projet peut se poursuivre au niveau communal par le dépôt à l'examen préalable, pour les dossiers de planification, ou la mise à l'enquête pour les permis de construire.
- Le projet de planification ou de construction présente des divergences mineures avec les critères cantonaux. La fiche d'accompagnement est renvoyée à la commune assortie de recommandations pour adapter le projet. Selon l'importance des modifications à apporter au projet, il est précisé dans la fiche d'accompagnement si le projet doit être réexaminé par le groupe d'experts ICFF ou s'il peut suivre la procédure usuelle.
- Le projet de construction ou de planification présente des divergences majeures avec les critères cantonaux. La fiche d'accompagnement est retournée à la commune assortie des points de divergence. La commune et le porteur de projet révisent le projet. Le dossier est remanié jusqu'à ce qu'il reçoive l'aval du groupe d'expert ICFF ou qu'il soit abandonné. En cas de divergence majeure, le projet peut être soumis au Comité de pilotage régional pour arbitrage. Cet arbitrage ne présume pas de la pesée des intérêts qui sera effectuée aux stades suivants de la procédure, mais permet uniquement à la commune de lancer la procédure ordinaire pour ce type de projets.

Par ailleurs, comme cela a été dit plus haut, l'échelle régionale et l'échelle de l'agglomération constituent les échelles pertinentes pour opérer des choix stratégiques afin de déterminer l'implantation des ICFF. Mal placés, ceux-ci peuvent participer à la dévitalisation d'un centre par exemple, mais au contraire, bien implantés, ils participent à la création d'un nouveau quartier dans une agglomération ou renforcent un centre régional par exemple. Il est donc recommandé de travailler en amont, par une planification positive des secteurs prévus pour les ICFF, en précisant les sites où les implantations commerciales sont non seulement possibles, mais souhaitées.

La réalisation d'une planification positive des ICFF, cartographiée, par rapport à une analyse projet par projet permet d'en préciser les conditions d'implantation. Elle donne aux communes et aux porteurs de projet les moyens de mieux connaître les contraintes territoriales et anticiper les actions. Il en découle dès lors une simplification de la procédure d'analyse de conformité.

Une répartition des coûts-bénéfices entre les communes concernées pourrait être un outil facilitateur dans la gestion de ce type de dossier (voir chapitre suivant).

#### 4.7. Analyse coûts – bénéfiques.

Les ICFF, surtout les grands, ont un impact économique supra-communal. Mais aujourd'hui la commune décide de leurs implantations selon les avantages (retombées fiscales par exemple) et les inconvénients (trafic par exemple) qu'elle retire de leur installation.

Il manque actuellement une vue d'ensemble des bénéfices et coûts d'une telle implantation, du point de vue de l'économie régionale. Les indicateurs ne sont pas clairement identifiés et leur évaluation est délicate.

L'évaluation doit se faire sur la base de projets concrets. Il semble illusoire d'établir des standards qui montreraient en amont les retombées d'un certain type d'implantation, chaque entreprise ayant une structure spécifique avec des implications financières très différentes pour la région concernée.

Ce chapitre propose de premières pistes de réflexion, qui devraient être développées avec des cas concrets d'implantations. . .

##### Objectifs de la répartition coûts et bénéfiques

Le Canton de Vaud souhaite mettre en place un système de répartition de coûts et bénéfiques permettant des implantations de commerces répondant aux besoins régionaux et cantonaux en évitant les démarches opportunistes et non concertées des communes. Le système de répartition devrait ainsi, dans l'idéal :

- Favoriser l'orientation du développement des ICFF sur le territoire selon la stratégie cantonale ;
- Inciter une réflexion sur les implications au-delà de la commune concernée par une implantation ICFF ;
- Permettre une évaluation des coûts-bénéfices des différentes communes selon l'impact réel de l'implantation sur leur territoire, afin de compenser les effets supra-communaux entre toutes les communes.

##### Questions soulevées par la répartition

Trois questions sont soulevées par une répartition des coûts et bénéfiques d'ICFF :

###### 1) Comment quantifier certains critères ?

Le chiffrage des coûts et bénéfiques est souvent difficile, notamment pour les questions environnementales et liées au bruit, dont l'impact économique est difficilement quantifiable. Un système purement quantitatif ne tient pas compte de tous les facteurs d'impact majeurs.

###### 2) Comment éviter les effets contre-productifs au niveau de la stratégie générale ?

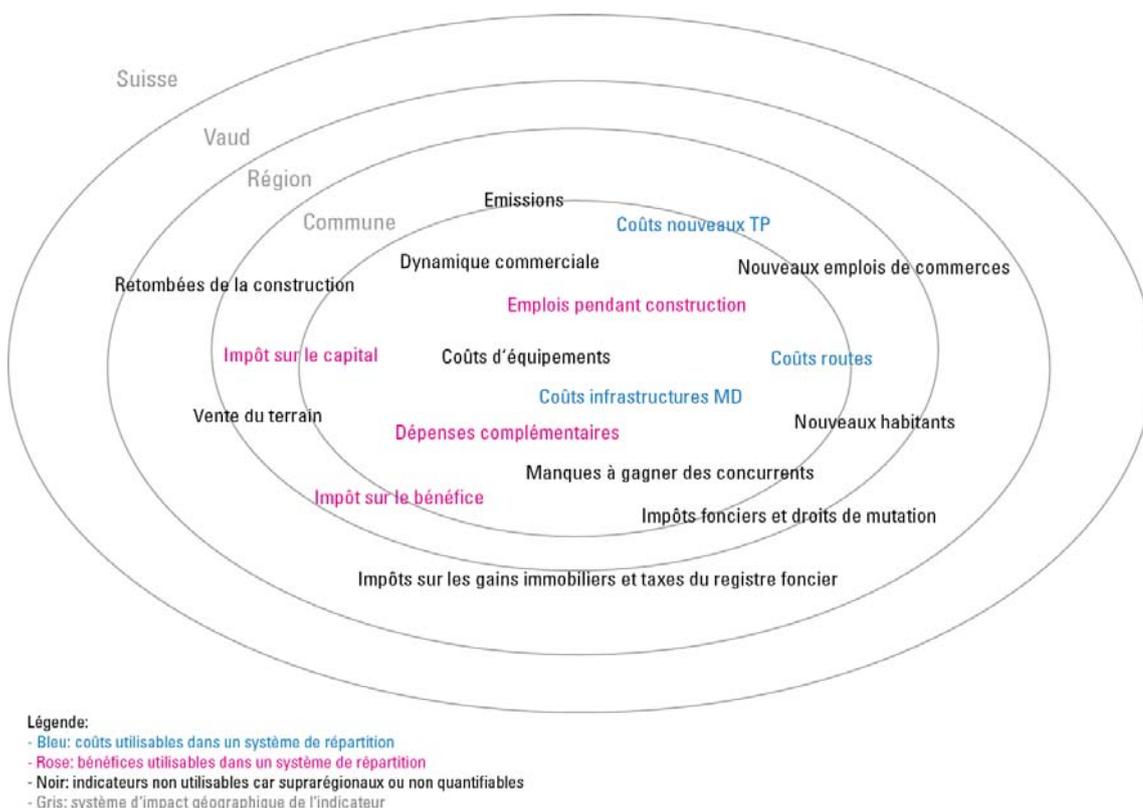
La répartition de facteurs quantifiables pourrait dans certains cas amener à une distribution des commerces contraire aux objectifs généraux du plan directeur cantonal. C'est le cas notamment des impôts sur le bénéfice et le capital, dont la répartition pourrait affaiblir l'incitation pour les communes à favoriser l'implantation d'activités commerciales souhaitables; ceci serait contre-productif en matière de mixité, dans le cas des commerces de proximité.

### 3) Comment identifier les principaux bénéficiaires des implantations ?

Si les payeurs (coûts) sont facilement identifiables, les bénéficiaires (bénéfices) des implantations, notamment au niveau des emplois et des bénéfices de la construction, sont plus difficiles à identifier. Par exemple, la chaîne de la construction de commerce est très large et très longue. Une entreprise générale installée à Zurich pourra par exemple profiter largement d'une implantation pourtant construite en grande partie par des artisans locaux. Autre exemple : une entreprise commerciale internationale paie ses impôts en France. Sa filiale vaudoise en paie également une partie sur le chiffre d'affaires ; combien en France, combien dans le Canton de Vaud et combien dans la commune? Cette estimation, qui dépend de la structure juridique de l'entreprise, de son chiffre d'affaires et de son capital, est à réaliser au cas par cas.

#### Indicateurs

L'illustration ci-dessous présente des indicateurs identifiés pertinents pour une appréciation des coûts et bénéfices d'implantations commerciales et les possibilités de leur utilisation dans le cadre de la stratégie cantonale. Les quatre cercles définissent la région de l'impact possible des indicateurs.



**Figure 15 : Système de répartition coûts et bénéfices de l'implantation d'ICFF dans le Canton de Vaud. Illustration des indicateurs**

On peut distinguer les indicateurs de la phase de construction des commerces et ceux de leur phase d'exploitation. Comme mis en évidence plus haut, certains indicateurs ne peuvent être quantifiés, d'autres ne permettent pas de définir de manière suffisamment précise les destinataires et la majeure partie des indicateurs demande une estimation spécifique sur la base d'un projet concret. Les indicateurs les plus appropriés pour ce faire sont les suivants :

- Coûts de construction et d'exploitation (en bleu dans l'illustration): transports publics (nouveaux itinéraires ou arrêts), infrastructures de mobilité douce, routes. Ces coûts sont calculés selon un devis pour l'infrastructure et coûts d'exploitation.
- Bénéfices (rose): emplois pendant la construction (retombées sous forme de dépenses des travailleurs engagés dans la commune, pendant les travaux, en francs par emploi), dépenses des clients potentiels dans la commune pendant l'exploitation (francs par client, selon la typologie du commerce et donc le type d'achat), revenus des impôts sur le bénéfice et le capital des entreprises commerciales (estimation).

### Clés de répartition

Lorsque les montants concernés ont été estimés, il s'agit de faire le bilan chiffré par commune. Une clé de répartition des coûts et bénéfices peut être la suivante:

- Calcul 1 avant mise en service de l'ICFF : estimation du bassin de chalandise des commerces (selon le nombre d'habitants et d'emplois)
- Calcul 2 après mise en service de l'ICFF : lieu d'origine des usagers (sur la base d'une enquête)

### Mise en œuvre de la répartition

D'un point de vue théorique, une répartition des coûts et bénéfices semble tout à fait praticable. L'exercice se complique toutefois dans la réalité, pour son application. Car il s'agit de répondre aux questions suivantes :

- La répartition est-elle effectuée sur la base d'un calcul spécifique ou d'un système standardisé ?

Deux types de répartition peuvent être envisagés : une répartition selon les coûts effectifs estimés (ex ante) ou mesurés (ex post) et une répartition sur la base d'un forfait selon le type d'ICFF (système standardisé). Un système d'évaluation standardisé étant difficilement réalisable en raison de l'extrême diversité d'implantations possibles, un calcul spécifique semble incontournable.

- Qui réalise les estimations?
- Quel sera le cadre juridique ?

Le cadre juridique peut être un projet d'agglomération ou un plan directeur régional, par exemple. Ce point important devra être spécifié.

- Pour quelles implantations une telle répartition sera-t-elle exigée ?

Un système de répartition "standard" pour toutes les implantations sera difficile à mettre en place. L'ensemble du système fiscal pour les personnes morales devrait être remis en cause afin de réaliser une taxation du type de la taxe professionnelle unique française, par exemple. Il s'agit donc de se concentrer sur les plus grandes implantations et de restreindre l'exercice aux typologies 3 (hypermarchés), 5 (grands distributeurs et grands discounters, 6 et 7 (grands marchés spécialisés).

Concrétisation : Aucune application d'un système de répartition efficace et éprouvé n'est connue des mandataires de la stratégie cantonale ; Les références pertinentes font défaut. Des débuts de réflexions – encore théoriques à ce stade – ont été menées notamment dans la région Entre-deux-Lacs du Canton de Neuchâtel, pour la répartition des coûts et bénéfices de l'industrie lourde<sup>14</sup>. Ces études manquent toutefois encore de pertinence pratique.

Afin de préciser les critères de la répartition des coûts et bénéfices et de les opérationnaliser, il s'agirait de faire des tests avec des projets concrets. Ainsi, il serait possible de déterminer l'incidence économique des implantations et de préciser indicateurs, clés et types de répartitions et possibilités de mises en oeuvre. Ce type de test permettrait de faire un bilan de l'impact, du point de vue financier, pour un type d'ICFF donné. Ce bilan permettra de mesurer les enjeux de l'application d'un tel système de répartition.

### Tableau de critères de base pour la répartition de coûts et bénéfices

Le tableau suivant présente un aperçu des critères de coûts et bénéfices d'implantations d'ICFF. Les bases de leur détermination, leur niveau régional d'impact et leur importance relative, en termes financiers, sont précisés. Finalement, le degré de difficulté pour les chiffrer est estimé.

Catégorie	Indicateur	Base de détermination	Niveau régional d'impact	Importance financière relative par rapport aux autres critères	Difficulté de chiffrer financièrement
Bénéfices	Impôt sur le capital	Capital de la société	Commune et canton	Moyen	Difficile
	Impôt sur le bénéfice	Bénéfice de la société	Commune et canton	Moyen	Difficile
	Dynamique commerciale	Nombre de clients potentiels supplémentaires	Commune	Important	Difficile
	Dépenses complémentaires	Nombre de clients potentiels supplémentaires	Commune	Moyen	Difficile
	Nouveaux emplois commerces	Nombre d'emplois créés	Région	Important	Facile
	Emplois pendant construction	Nombre de personnes travaillant sur le chantier	Commune	Faible (ponctuelle)	Facile
	Nouveaux habitants	Nombre d'habitants supplémentaires potentiels	Région	Moyen	Difficile
	Impôt foncier	Valeur fiscale de l'immeuble	Commune et canton	Faible	Facile
	Impôt sur le gain immobilier	Plus-value immobilière	Canton	Faible (unique)	Facile
	Droits de mutation	Prix de vente	Canton et commune	Faible (unique)	Facile
	Taxe du registre foncier	Prix de vente	Canton	Faible (unique)	Facile
	Construction	m2 ou m3, matériaux etc.	Suprarégional	Important	Facile
	Vente du terrain	m2 et prix unitaire du terrain	Divers	Moyen	Facile
Coûts	TP	Coûts du nouvel arrêt ou de la nouvelle ligne	Canton ou commune	Important	Facile
	Routes	Coûts des accès	Commune	Important	Facile
	Infrastructures MD	Coûts des cheminements de MD	Commune	Moyen	Facile
	Equipements	Coûts des équipements du terrain	Commune	Faible	Facile
	Emissions	Bruits, pollution de l'air	Commune et au-delà	Difficile à quantifier	Difficile
	Manques à gagner concurrents	Chiffre d'affaires des commerces concurrents	Divers	Difficile à quantifier	Difficile

Tableau 10 : Critères de base pour la répartition de coûts et bénéfices (1<sup>ère</sup> partie)

<sup>14</sup> Eco'diagnostic, 2009 : Note relative à la collaboration entre les communes et à la question de la répartition des coûts et des bénéfices

La deuxième partie du tableau ci-dessous indique les critères utilisables pour la répartition des coûts et bénéfices d'une implantation ainsi que certaines précisions concernant leur usage. Des tests lors de cas concrets permettraient d'affiner les critères et les bases de leur estimation.

Indicateur	Relevant pour la stratégie ICFF?	Utilisation possible dans système de répartition?	Commentaire
Impôt sur le capital	Oui, mais seulement part communale	Oui, mais sur base d'un modèle d'estimation	Imposition dépend de la forme juridique, montant exact difficile à anticiper
Impôt sur le bénéfice	Oui, mais seulement part communale	Oui, mais sur base d'un modèle d'estimation	Imposition dépend de la forme juridique, montant exact difficile à anticiper
Dynamique commerciale	Oui	Non, difficile à quantifier	Difficile à quantifier en termes de retombées financières
Dépenses complémentaires	Oui	Oui, mais sur base d'un modèle d'estimation	Quelles dépenses des clients du commerces seront-elles faites dans les environs?
Nouveaux emplois commerces	Non (impact au-delà de la commune)	Non (impact au-delà de la commune)	Comment chiffrer le bénéfice de nouveaux emplois? Aide sociale? Dépenses? Habitants et impôts?
Emplois pendant construction	Oui	Oui, mais sur base d'un modèle d'estimation	
Nouveaux habitants	Non (impact au-delà de la commune)	Non (impact au-delà de la commune)	Quelle part de nouveaux habitants correspond aux emplois? Quelles entrées fiscales? Quelles dépenses?
Impôt foncier	Oui, mais seulement si part communale	Non, importance financière faible	En pourmille de la valeur de l'immeuble
Impôt sur le gain immobilier	Non, cantonal	Non, cantonal	
Droits de mutation	Oui, mais seulement si part communale	Non, importance financière faible	
Taxe du registre foncier	Non, cantonal	Non, cantonal	
Construction	Non, suprarégional	Non, suprarégional	y. c. TVA
Vente du terrain	Non, bénéfice de la vente souvent hors commune	Non, bénéfice de la vente souvent hors commune	
TP	Oui, mais seulement part communale	Oui, mais estimation spécifique nécessaire	Quelle mesure, à la charge des pouvoirs publics ou des commerces?
Routes	Oui	Oui, mais estimation spécifique nécessaire	Quelle part des coûts à charge de la commune? Comment la quantifier en amont du projet?
Infrastructures MD	Oui	Oui, mais estimation spécifique nécessaire	Quelle part des coûts à charge de la commune? Comment la quantifier en amont du projet?
Equipements	Non, principaux coûts à charge des commerces	Non, principaux coûts à charge des commerces	
Emissions	Non, difficile à quantifier	Non, difficile à quantifier	Pendant la construction et en cours d'exploitation
Manques à gagner concurrents	Non, difficile à quantifier	Non, difficile à quantifier	

**Tableau 11 : Critères de base pour la répartition de coûts et bénéfices (2<sup>ème</sup> partie)**

## **Annexes**

Canton	Source	Année	Chapitres	Définition ICFF	Critères	Commentaires
Berne	Modèle bernois de pondération des trajets (2005)	Décembre 05		<p>Le rapport sur le modèle bernois de pondération des trafics précise (texte original en allemand) :</p> <p>Les installations à forte fréquentation sont celles générant un trafic journalier moyen de plus de 2'000 trajets par jour (TJM). Ces installations sont celles désignées comme "supérieures à la moyenne" selon le plan de mesure de protection de l'air 2000/2015 du canton de Berne.</p>	<p>La stratégie du contingentement des prestations kilométriques se base sur une répartition de la croissance admissible des prestations kilométriques cantonales. Sur l'ensemble de cette croissance, une partie est affectée à la croissance "de base" et le reste aux IFF.</p> <p>Le rapport sur le modèle bernois de pondération des trafics précise (texte original en allemand) :</p> <p>Pour pouvoir bénéficier d'une autorisation de construire, une IFF doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>être dans un pôle de développement cantonal ou régional définis par les plans directeurs (cantonaux et régionaux)</li> <li>avoir obtenu un contingent de prestations</li> <li>respecter les valeurs limites de protection de l'air et contre le bruit</li> <li>avoir réglé les questions de controlling des mouvements de véhicules et des conséquences d'un dépassement du contingent.</li> </ul>	<p>L'objectif principal est une limitation des émissions polluantes.</p> <p>L'aspect de l'urbanisation est pas directement traité (il intervient en amont dans la définition des pôles de développements).</p>
Soleure	Plan directeur cantonal	2000	S_4_4 S_5_1 S_5_2	<p>Le plan directeur cantonal précise les obligations suivantes :</p> <p>Les centres commerciaux de plus de 3'000 m2 requièrent un plan d'aménagement communal « kommunalen Gestaltungsplan ».</p> <p>Les centres commerciaux de plus de 5'000 m2 requièrent une inscription dans le plan directeur cantonal.</p> <p>Une installation est considérée comme "à forte fréquentation" si elle génère plus de 1'500 mouvements de véhicules individuels par jour. Dans ces cas, une affectation de type "zone spéciale pour installation à forte fréquentation" est nécessaire.</p>	<p>Pour les installations de plus de 1'500 m2 le plan directeur précise :</p> <p>Les IFF sont possibles dans les catégories « communes centrales » et « communes de développement proches des centres ». Dans les « autres communes de développement », la pertinence d'IFF doit être évaluée. Les IFF sont exclues dans les « communes rurales », « communes rurales principales » et « communes résidentielles ».</p> <p>Critères de localisation pour les installations à forte fréquentation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>attractivité économique de la localisation : synergies avec des installations déjà existantes, potentiel de développement de la localisation pour d'autres installations à forte fréquentation, cohérence avec les lignes directrices et les concepts.</li> <li>Proximité des utilisateurs / centralité de la localisation : suffisamment d'utilisateurs potentiels (habitants et emplois) dans les zones d'accessibilité par les modes doux et des transports collectifs;</li> <li>Desserte par les transports individuels motorisés : bonne accessibilité par les transports individuels motorisés, sans traversée démesurée de secteurs résidentiels; démonstration de la disponibilité de capacités suffisantes sur les routes et les carrefours d'accès (démonstration des trajets, part du trafic induit, charges supplémentaires en trafic et pollution de l'air)</li> <li>Desserte en transports collectifs: une accessibilité en transports collectifs à proximité immédiate de la localisation avec fréquence suffisante doit être préexistante, respectivement doit être développée au frais du requérant (en général, classe de desserte B).</li> </ul>	<p>L'objectif de base concerne autant la structure urbaine que la protection de l'air.</p> <p>Le PDCn de mentionne pas de critères quantitatifs</p>
Lucerne	Plan directeur cantonal 2009	2009	S8 Urbanisation_installations à forte fréquentation R7 Abstimmung Siedlung und Verkehr	<p>Valeurs limites pour les PE dans le plan directeur :</p> <p>500 places de parc ou plus de 7'500 m2 de surface de vente ; Limite pour la réalisation d'un plan spécial d'affectation : plus de 15 mouvements par jour par 100 m2 de surface brute de plancher.</p>	<p>Le plan directeur donne une liste de critères qualitatifs (texte original en allemand) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Accessibilité suffisante (transports collectifs, transports individuels motorisés, dans les cas d'installations à forte génération de trafic marchandises, examen de l'existence d'un raccordement ferroviaire)</li> <li>Structure régionale de l'approvisionnement</li> <li>Exigences du droit de la protection de l'environnement, notamment sur la protection de l'air (prévention environnementale ; plan de mesure pour la protection de l'air)</li> <li>Organisation des pôles de développement logement et économie dans le sens d'une minimisation des kilomètres parcourus (localisations intégrées)</li> <li>Utilisation rationnelle du sol</li> <li>Attentes des investisseurs (proximité de la clientèle, bonne accessibilité, potentiels de développement, faisabilité rapide)</li> </ul> <p>Par ailleurs, le plan directeur cantonal précise que les plans d'affectations communaux et les règlements de stationnement peuvent définir des mesures d'orientation en matière de transport pour les ICFF.</p>	<p>Les objectifs de bases sont multiples (urbanisation, environnement)</p> <p>Les critères, uniquement qualitatifs, sont peu efficaces pour influencer l'emplacement de nouveaux projets.</p>
Zurich	Plan directeur cantonal, partie transport	26 mars 2007	Chapitre 4.4 : Stationnement et installations à forte fréquentation	<p>Le plan directeur précise (texte original en allemand) :</p> <p>Par installation à forte fréquentation, on comprend les objets isolés ou installations ainsi que leur bâtiments techniques annexes, présentant une influence marquante sur l'organisation du territoire et sur l'environnement et qui, durant plus de 100 jours par an génèrent plus de 3000 déplacements (somme des arrivées et des départs). »</p>	<p>Le plan directeur précise (texte original en allemand) :</p> <p>Les secteurs respectant les conditions d'implantation des ICFF sont ceux situés dans un rayon de 300 mètres d'un arrêt de RER ou dans un rayon de 150 mètres d'un arrêt d'un autre type de transports collectifs (dans les deux cas desservi au moins huit fois par jour) et à la condition que le terrain respectent les conditions des règlements sur les constructions ou un plan de zone spécifique.</p>	<p>L'objectif de base concerne la répartition modale et donc l'environnement.</p> <p>La valeur limite pour les ICFF n'est pas très exigeante.</p> <p>L'efficacité du critère n'a que peu porté ses fruits. Le Canton déroge souvent au critère.</p>

Canton	Source	Année	Chapitres	Définition ICFF	Critères	Commentaires												
Argovie	Plan directeur	04 septembre 2007	S 4.3 centres commerciaux, marchés spécialisés et autres installations présentant un trafic important de visiteurs	<p>les centres commerciaux de taille suivante doivent être inscrits au plan directeur cantonal :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Localisations dans les agglomérations des centres cantonaux avec une surface nette de vente de plus de 10'000m<sup>2</sup>.</li> <li>Localisation dans les agglomérations des centres régionaux avec une surface nette de vente de plus de 5'000 m<sup>2</sup></li> <li>Localisation dans toutes les autres communes avec une surface nette de vente de plus de 3'000 m<sup>2</sup>, exception faite des marchés spécialisés entre 3'000 et 5'000 m<sup>2</sup> à localiser en zone industrielle ou artisanale et à proximité d'une jonction autoroutière.</li> </ul> <p>Les extensions des centres commerciaux ou marchés spécialisés existants, ainsi que des petites installations présentant un impact similaire sur l'urbanisation, les transports ou l'environnement sont à traiter de la même manière.</p>	<p>Pour tous les centres commerciaux dépassant les limites ci-contre, les secteurs d'implantation sont nommément définis et représentés graphiquement dans le plan directeur avec des limites supérieures de taille de centres commerciaux.</p> <p>Les centres commerciaux de plus de 3000 m<sup>2</sup> requièrent une base spécifique dans le plan d'affectation communal.</p> <p>Les centres commerciaux et marchés spécialisés avec une surface de plus de 3'000 m<sup>2</sup> doivent présenter une base spécifique dans le plan de zone.</p> <p>Les nouveaux centres commerciaux doivent adapter leur taille et leur localisation à la structure des centres et des villages.</p> <p>Pour les centres commerciaux et les marchés spécialisés de plus de 10'000 m<sup>2</sup> de surfaces brute de vente, ainsi que pour toute autre installation présentant un trafic important, les communes concernées démontrent par une conception d'ensemble de quelle manière le stationnement est organisé et est sujet à une tarification.</p>	<p>L'objectif de base est une limitation des nuisances dans les milieux résidentiels.</p> <p>En dessous de 3000 m<sup>2</sup> de surface de vente, aucun critère n'est prévu. Cette limite n'est pas très restrictive.</p> <p>Les limites supérieures de taille définies sont très peu restrictives.</p> <p>En résumé : effets faibles.</p>												
St-Gall	Plan directeur cantonal	Octobre 2006	IV 32 centres commerciaux et de loisir	<p>Le plan directeur fait une distinction selon les fonctions :</p> <p>Les localisations « G » concernent les fonctions d'alimentation de base et les affectations centrales (demande quotidienne ou hebdomadaire, effet d'attraction pour un secteur commercial, influence marquante sur l'attractivité d'un centre, affectation traditionnellement dans un centre)</p> <p>Les localisations « K » concernent les autres fonctions (biens lourds ou volumineux, faible valeur ajoutée, faible attractivité pour la centralité)</p> <p>Les limites inférieures pour considérer une installation comme ICFF sont fixées selon les types de centres et selon les deux types de localisation :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Centres principaux</th> <th>Centres régionaux</th> <th>Autres communes</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Localisations G</td> <td>installation isolée 2'000m<sup>2</sup> regroupement d'installations 3'500m<sup>2</sup></td> <td>installation isolée 1'500m<sup>2</sup> regroupement d'installations 3'000m<sup>2</sup></td> <td>installation isolée 1'000m<sup>2</sup> regroupement d'installations 2'500m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>Localisations K</td> <td>installation isolée 3'500m<sup>2</sup> regroupement d'installations 5'000m<sup>2</sup></td> <td>installation isolée 3'000m<sup>2</sup> regroupement d'installations 5'000m<sup>2</sup></td> <td>installation isolée 2'500m<sup>2</sup> regroupement d'installations 5'000m<sup>2</sup></td> </tr> </tbody> </table>		Centres principaux	Centres régionaux	Autres communes	Localisations G	installation isolée 2'000m <sup>2</sup> regroupement d'installations 3'500m <sup>2</sup>	installation isolée 1'500m <sup>2</sup> regroupement d'installations 3'000m <sup>2</sup>	installation isolée 1'000m <sup>2</sup> regroupement d'installations 2'500m <sup>2</sup>	Localisations K	installation isolée 3'500m <sup>2</sup> regroupement d'installations 5'000m <sup>2</sup>	installation isolée 3'000m <sup>2</sup> regroupement d'installations 5'000m <sup>2</sup>	installation isolée 2'500m <sup>2</sup> regroupement d'installations 5'000m <sup>2</sup>	<p>Les nouvelles localisations « G » doivent respecter les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>intégration dans une planification d'ensemble d'un pôle de développement (avec précision d'exigences quantitatives) ;</li> <li>accessibilité par les transports collectifs de catégorie B selon l'ancienne norme VSS ;</li> <li>preuve de la cohérence avec le plan de protection de l'air ;</li> <li>la fonction doit être compatible avec les capacités des infrastructures sans extension supplémentaire (outre les extensions déjà planifiées) ;</li> <li>la réalisation des projets importants doit être faisable.</li> </ul> <p>Les localisations « K » existantes sont précisées nommément dans le Plan directeur. Les nouvelles localisations doivent respecter les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>accessibilité par les transports collectifs de catégorie C selon l'ancienne norme VSS ;</li> <li>preuve de la cohérence avec le plan de protection de l'air ;</li> <li>la fonction doit être compatible avec les capacités des infrastructures sans extension supplémentaire</li> <li>la réalisation des projets importants doit être faisable.</li> </ul> <p>Dans les deux cas, nécessité de réaliser, par les communes, une planification d'affectation spéciale. Les exigences posées à ces planifications sont précisées par le plan directeur cantonal (par exemple, 75% du bassin de clientèle d'une IFF doit être accessible en moins de 15 min en TP ou MD).</p>	<p>Les objectifs de base sont multiples (urbanisation, environnement).</p> <p>Ces critères sont restrictifs et efficaces.</p> <p>Les critères seront étendus à l'ensemble du périmètre de l'agglomération dans le cadre du projet d'agglomération St-Gall - Arbon - Rorschach</p>
	Centres principaux	Centres régionaux	Autres communes															
Localisations G	installation isolée 2'000m <sup>2</sup> regroupement d'installations 3'500m <sup>2</sup>	installation isolée 1'500m <sup>2</sup> regroupement d'installations 3'000m <sup>2</sup>	installation isolée 1'000m <sup>2</sup> regroupement d'installations 2'500m <sup>2</sup>															
Localisations K	installation isolée 3'500m <sup>2</sup> regroupement d'installations 5'000m <sup>2</sup>	installation isolée 3'000m <sup>2</sup> regroupement d'installations 5'000m <sup>2</sup>	installation isolée 2'500m <sup>2</sup> regroupement d'installations 5'000m <sup>2</sup>															
Zoug	Plan directeur cantonal	28 Février 2009	S.4 Centres commerciaux et marchés spécialisés	<p>Pas de définition précise pour les ICFF.</p> <p>Le texte précise (texte original en allemand) :</p> <p>De plus, pour les grands centres commerciaux (à partir de 5'000 m<sup>2</sup>), une étude d'impact sur l'environnement est nécessaire.</p>	<p>Pour les localisations, le texte du plan directeur cantonal précise :</p> <p>Localisations pour les centres commerciaux et les marchés spécialisés</p> <p>S 4.1.1 Les communes et le canton concentrent les nouveaux centres commerciaux et marchés spécialisés dans les zones centrales ("Kernzonen") ou dans les secteurs présentant une bonne accessibilité.</p> <p>S 4.1.2 Les communes examinent, lors de la révision du plan de zone, la limitation de nouveaux centres commerciaux ou de marchés spécialisés en dehors des zones centrales ("Kernzonen").</p>	<p>L'objectif de base est principalement une considération de structure de l'urbanisation.</p> <p>Demandes d'implantations relativement faibles.</p> <p>En résumé : relativement efficace, mais contraintes faibles.</p>												
Neuchâtel	Plan directeur cantonal	Décembre 2007	Fiche d'action E_04	<p>Le plan directeur précise :</p> <p>Obligation d'élaborer un plan d'aménagement spécial pour les centres d'achat générant plus de 2'000 déplacements par jour ou 400 camions en sus de celle fixée par l'art 69 de la LCAT relatif aux centres d'achat.</p>	<p>Critères pour la localisation des centres d'achat :</p> <p>Limitation des possibilités de développer des surfaces des centres d'achat pour les besoins quotidiens de la population en dehors des 3 villes-centres et des pôles de développement et quartiers de gare bien desservis, à un maximum des surfaces de vente par commune (agglomération 1000 m<sup>2</sup>, région 500 m<sup>2</sup>)</p> <p>Les centres d'achat ne peuvent être implantés qu'au cœur des localités ou dans leur voisinage immédiat.</p> <p>Définition des critères de desserte minimale pour des centres:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>centres d'achat quotidiens: TIM - route principale, cap. suff. / TC - cl. desserte B / MD - bonne accessibilité</li> <li>centres d'achat spécialisés: TIM - route ou autoroute, cap. suff. / TC - cl. desserte C / MD - accessibilité</li> <li>centres loisirs: TIM - carrefour autoroute, cap. suff. /</li> </ul>	<p>L'objectif de base est mixte (structuration urbaine et protection de l'environnement).</p> <p>Critères quantitatifs (classe de desserte).</p>												

## A2 Explicatif de la base de données du recensement des commerces actuels sur SIG

### Explications préalables

Les informations principales de la base de données sont divisées en 4 couches :

- "commerces\_existants" ;
- "centres\_commerciaux\_existants" ;
- "projets\_commerces" ;
- "projets\_CC", l'abréviation "CC" signifiant "centre commercial".

Pour les commerces existants, le champ "surface" est accompagné d'un champ "fiabilité". Le champ "fiabilité" contient soit la valeur "1", soit la valeur "2" :

- valeur "1" : surfaces estimées par Wüest & Partner, considérées comme étant les plus fiables (commerces provenant de la base de données de Wüest & Partner) ;
- valeur "2" : surfaces calculées à partir des données du Registre cantonal des entreprises et du Registre cantonal des bâtiments, sur la base des surfaces de bâtiments, transformées en surfaces de vente ; ces surfaces sont considérées comme peu fiables.

Plusieurs commerces peuvent se trouver à la même adresse, soit parce qu'ils se situent dans un centre commercial, soit parce qu'ils sont localisés dans un bâtiment abritant plusieurs commerces. Le champ "situation", présent dans la couche des commerces existants, permet de mettre en évidence ces cas. Il décrit en effet 3 possibilités :

- le commerce est isolé ;
- le commerce se trouve dans un centre commercial ;
- le commerce appartient à un regroupement de plusieurs commerces.

Des couleurs différentes permettent de repérer la situation dans laquelle se trouve le commerce. Les commerces situés à la même adresse sont donc superposés dans la base de données. Afin de visualiser les informations de ces différents commerces, il suffit de faire un zoom suffisant sur la carte.

### Données utilisées pour les représentations cartographiques de l'inventaire commercial

Nom Couche SIG	Explication	Source des données
SM_TP_ROUT_STATION	Arrêts de transports publics routiers	Service de la mobilité
SM_TP_FERR_STATION	Gares ferroviaires	Service de la mobilité
SM_TP_ROUT_LIGNE	Lignes de transports publics routiers	Service de la mobilité
SM_TP_FERR_LIGNE	Lignes ferroviaires	Service de la mobilité
autobahn	Autoroutes et jonctions	Vector25
COP_LAD_TPR_CANTON_area	Délimitation canton de Vaud	OIT
COP_LAD_TPR_COMMUNE_area	Délimitation des communes	OIT
COP_LAD_TPR_DISTRICT_area	Délimitation des districts	OIT
COP_LAD_TPR_LAC_area	Délimitation des lacs	OIT
MOVD_CAD_TPR_BATHS_S_area	Bâtiments	OIT
MOVD_CAD_TPR_BATHX_P_point	Bâtiments	OIT
MOVD_CAD_TPR_BATHSS_S_area	Bâtiments	OIT
MOVD_CAD_TPR_DDP_S_area	Droits de superficie?	OIT
MOVD_CAD_TPR_DDX_P_point	Droits de superficie?	OIT
MOVD_CAD_TPR_PARV_S_area	Parcelles	OIT
MOVD_CAD_TPR_PARX_P_point	parcelles	OIT

**Données travaillées par les mandataires**

Nom Couche SIG	Nom attribut SIG	Explication	Source des données
Commerces_existants	CoordX	Coordonnées X	Registre cantonal des entreprises, base de données WÜEST & PARTNER 2009, Detailhandel Schweiz 2008
	CoordY	Coordonnées Y	
	Canton	Canton	
	District	District	
	Commune	Commune	
	Adresse	Adresse	
	Num	Numéro de rue	
	NPA	NPA	
	Ville	Ville	
	Raison_soc	Raison sociale	
	Type_art	Type d'article vendu	base de données WÜEST & PARTNER 2009, Detailhandel Schweiz 2008
	Categorie	Catégorie d'article vendu	
	Nbre_employes	Nombre d'employés (classes)	Registre cantonal des entreprises
	Typologie	Typologie attribuée par les mandataires aux commerces de la base de données Wüest & Partner	Attribution par WÜEST & PARTNER
	Surface_ens	Surface de vente [m <sup>2</sup> ] de l'enseigne (commerce)	Base de données WÜEST & PARTNER 2009 + Detailhandel Schweiz 2008, registre cantonal des bâtiments
	Fiabilité	Fiabilité des données de surface	Attribution par CSD
Situation	Situation du commerce (isolé, dans un centre commercial, dans un regroupement de commerces)	Attribution par CSD	
CC_nom	Nom du centre commercial dans lequel se trouve le commerce	Base de données WÜEST & PARTNER 2009 + Detailhandel Schweiz 2008	

Nom Couche SIG	Nom attribut SIG	Explication	Source des données
Centres_commerciaux	CoordX	Coordonnées X	Base de données WÜEST & PARTNER 2009 + Detailhandel Schweiz 2008
	CoordY	Coordonnées Y	
	Canton	Canton	
	Commune	Commune	
	Adresse	Adresse	
	Num	Numéro de rue	
	NPA	NPA	
	Nom	Nom du centre commercial	
	Site_web	Adresse du site internet	
	Enseignes_principales	Noms des principaux commerces contenus dans le centre	
	Nbre_enseignes	Nombre de commerces situés dans le centre commercial	
	Typologie	Typologie attribuée par les mandataires	Attribution par WÜEST & PARTNER
	Surface2008	Surface du centre commercial selon données 2008	Base de données WÜEST & PARTNER 2009 + Detailhandel Schweiz 2008
Chiffre_affaire_2008	Chiffre d'affaire du centre commercial selon données 2008		

Nom Couche SIG	Nom attribut SIG	Explication	Source des données
Projets_commerces	CoordX	Coordonnées X	Baublatt
	CoordY	Coordonnées Y	
	Adresse	Adresse	
	Num	Numéro de rue	
	NPA	NPA	
	Ville	Ville	
	Projet	Description du projet et nom du commerce lorsqu'il est connu	
	Surface	Surface estimée	

Nom Couche SIG	Nom attribut SIG	Explication	Source des données
Projets_CC <i>Projets de centres commerciaux</i>	CoordX	Coordonnées X	Recherche WÜEST & PARTNER + Detailhandel Schweiz 2008
	CoordY	Coordonnées Y	
	Commune	Commune	
	Adresse	Adresse	
	Num	Numéro de rue	
	NPA	NPA	
	Projet	Description du projet et nom du centre lorsqu'il est connu	
	Etat	État de la réalisation	
	Enseignes_principales	Enseignes principales projetées	
Surface	Surface du centre		

Nom Couche SIG	Nom attribut SIG	Explication	Source des données
Communes_definitif	No_com_fed	N° fédéral de la commune	OIT
	No_com_can	N° cantonal de la commune	
	nom	-	
	No_dis_fed	N° fédéral du district	
	No_dis_can	N° cantonal du district	
	perimetre	-	
	surface	-	
	Region_MS	-	
	Nom_region	-	
	Canton	-	
	Habitants	Nombre d'habitants en 2007	OFS
	Nombre_men	Nombre de ménages privés en 2000	
	Surf_vente	Surface de vente totale en 2007	W&P sur la base de données des assurances sur les bâtiments
	Code_Typol	Typologie selon classement OFS	OFS
	Explicatio	Typologie selon classement OFS	
	Code_Typ_1	Typologie selon classification des centres (PDCn)	PDCn
Explicat_1	Typologie selon classification des centres (PDCn)		
Typologies	Typologie des centres avec ajout de la typologie OFS pour les communes "autres"	Attribution mandataires	

### A3 Armature cantonale

#### Liste des agglomérations

Les agglomérations sont définies par l'OFS et font l'objet de planification ad'hoc au travers des projets d'agglomération. Dans le canton, on compte :

- Deux grandes agglomérations (sur cinq en Suisse) :
  - agglomération Lausanne-Morges (ALM)
  - agglomération franco-valdo-genevoise (AFVG)
- Trois agglomérations moyennes (sur une cinquantaine d'agglomérations en Suisse) :
  - agglomération d'Yverdon-les-Bains (aggloY)
  - agglomération Vevey-Montreux (Rivelac)
  - agglomération du Chablais (Chablais agglo)

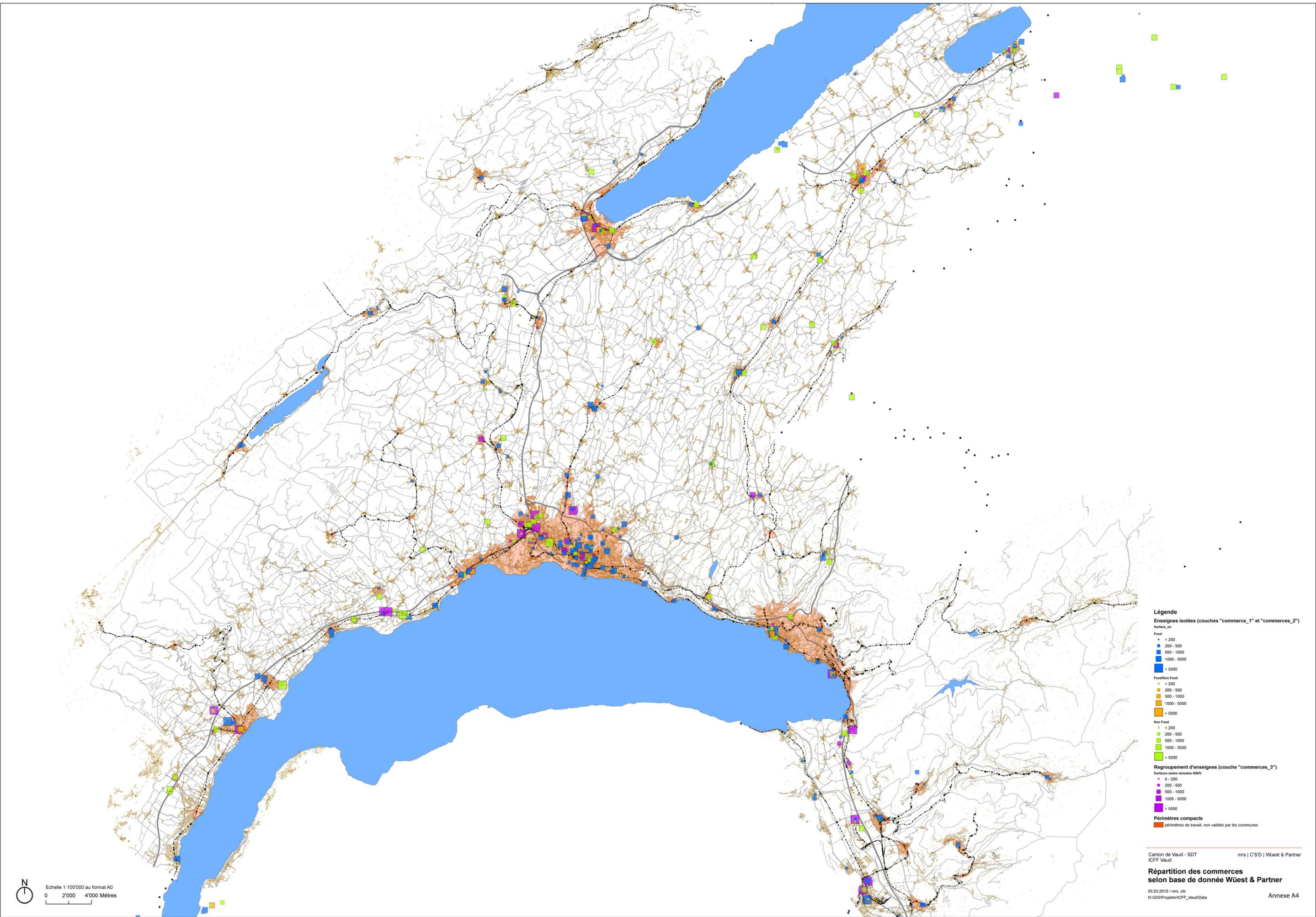
Les agglomérations comptent de nombreuses communes (commune centre, communes périurbaines et périphériques). Les projets d'agglomération définissent un périmètre compact, sur lequel le développement urbain se concentre.

#### Liste des centres cantonaux et régionaux

Le PDCn définit un réseau de centres avec leurs communes concernées (fiche B11).

<b>Centres cantonaux</b>			
Lausanne	Yverdon-les-Bains Montreux-Vevey Nyon	Morges Payerne – Estavayer le Lac Aigle-Monthey	
<b>Centres régionaux</b>			
Apples	Cossonay-Penthalaz	Les Diablerets (Ormont- Dessus)	Puidoux-Chexbres
Aubonne-Allaman	Cully	Leysin	Rolle
Avenches	Echallens	L'Isle	St-Cergue
Bercher	Gland	Lucens	Sainte-Croix
Bex	Grandson	Moudon	Vallorbe
Bière	La Sarraz-Eclépens	Orbe	Villars-Gryon
Château-d'Oex	Le Sentier (Le Chenit)	Oron-Palézieux	Villeneuve
Chavornay	Le Pont (L'Abbaye)		Yvonand
Coppet			
<b>Centres locaux</b>			
Les centres locaux sont définis par la planification régionale puis intégrés au PDCn au moyen d'une fiche régionale.			

Tableau 12: Liste des centres identifiés par le PDCn



Echelle 1:100'000 au format A0  
0 2'000 4'000 Mètres

- Légende**
- Enseignes isolées (couches "commerce\_1" et "commerces\_2")**
- Surface\_en
- Food
  - < 200
  - 200 - 500
  - 500 - 1000
  - 1000 - 5000
  - > 5000
- Food/Non Food
- < 200
  - 200 - 500
  - 500 - 1000
  - 1000 - 5000
  - > 5000
- Non Food
- < 200
  - 200 - 500
  - 500 - 1000
  - 1000 - 5000
  - > 5000
- Regroupement d'enseignes (couche "commerces\_3")**
- Surfaces (selon données WAP)
- < 200
  - 200 - 500
  - 500 - 1000
  - 1000 - 5000
  - > 5000
- Périmètres compacts**
- périmètres de travail, non validés par les communes

## A5 Détermination du seuil ICFF

### Principes généraux

Les ICFF sont fréquentées par un nombre important de personnes. A noter que cette notion s'applique quel que soit le mode de transport de ces personnes (transports individuels motorisés, transports publics ou mobilité douce). Différentes démarches sont en cours en Suisse pour préciser la notion d'ICFF. Quelques-unes de ces approches sont synthétisées dans le cahier de l'environnement n°346 de l'OFEV et l'ARE ("Installations à forte fréquentation – meilleure coordination entre protection de l'air et aménagement du territoire", 2002). La notion d'ICFF ne s'applique pas uniquement aux grands projets, mais également au regroupement de petites installations. De ce fait, la stratégie vaudoise devra permettre d'évaluer les grands projets commerciaux, mais également les petits projets qui souhaitent s'implanter à proximité de projets existants.

Trois indicateurs peuvent être utilisés pour fixer les seuils :

- La surface de vente de l'installation ;
- Le nombre de trajets générés par l'installation ;
- Les prestations kilométriques générées par l'installation.

Les seuils doivent être facilement applicables. Le choix qui a été fait est d'utiliser les **surfaces de vente**.

### Seuil retenu

En ce qui concerne l'application de la stratégie, un seuil unique a été retenu, quel que soit le type de commerce. Cette manière de procéder permet de faciliter l'application de la stratégie et son inscription dans la législation vaudoise. Il a été décidé de retenir une **valeur seuil de 800 m<sup>2</sup>**. Une valeur seuil de 500 m<sup>2</sup> a été proposée et argumentée par les mandataires. Le COPIL a finalement choisi la valeur de 800 m<sup>2</sup> pour pouvoir traiter à minima des hard discounters (900 -1000 m<sup>2</sup> SV) qui posent en général problème, tout en limitant le nombre de cas à traiter par rapport à la valeur de 500m<sup>2</sup>.

### Le seuil retenu doit être comparé avec les réflexions menées dans d'autres cantons

Voir tableau annexe A1 "Comparaison des démarches dans d'autres cantons". La définition d'ICFF est souvent établie sur la base de la génération de trafic, par exemple 800 mouvements de véhicule par jour pour un supermarché dans le canton de Soleure (la surface de vente reconstruite par calcul avec des ratios usuels donnerait 500 m<sup>2</sup>). Des seuils de surface de vente sont aussi utilisés pour déterminer où doivent s'implanter ces commerces; les seuils en terme de surface sont généralement plus élevés que ceux reconstruits à partir de la génération de trafic (par exemple ICFF à partir de 1500 m<sup>2</sup> pour le Canton de Soleure).

### Le nombre de projets à traiter annuellement doit être raisonnable

L'estimation du nombre de projets à traiter annuellement permet d'évaluer l'applicabilité de la stratégie. Il est en effet nécessaire que le seuil défini n'engendre pas une multitude de dossiers à examiner. Sur la base des informations de la "Baublatt" (celle-ci recense l'ensemble des publications réalisées lors des demandes de permis de construire) il a été estimé que 10 à 15 projets par années devraient être examinés si le seuil est fixé à 800m<sup>2</sup>. Ce nombre est raisonnable.

## A6 Typologie des ICFF

Typologie des commerces	Profil d'achat du produit			Mode de consommation du produit			Exemples	
	Usage / Image	Encombrement	Fréquence des achats	Présentation / Intensité	Régularité	Rayonnement / Bassin de chalandise	Offre commerciale	Enseignes
<b>FOOD</b> ou centre commercial à locomotive food	1. Petit ICFF 800-1'500 m <sup>2</sup>	Léger à moyennement lourd	Quotidienne	Moyen	Régulier	Local (quartier, village)	Food/Near Food + services <sup>1</sup>	Migros M, Coop petit format, Lidl, Aldi
	2. Centre commercial de quartier avec supermarché 1'500 – 3'000 m <sup>2</sup> + 2'000 à 5'000 m <sup>2</sup> non food	Léger à moyennement lourd	Quotidienne, hebdomadaire	Moyen	Régulier	Local (quartier, agglomération)	Food/Near Food + services + non food	Migros MM, Coop moyen format (Prilly, Renens, Pully)
	3. Centre commercial avec hypermarché 4'500 – 6'000 m <sup>2</sup> + 10'000 à 15'000 m <sup>2</sup> non food	Léger à lourd et volumineux	Hebdomadaire, bi-mensuel	Fort	Régulier	Agglomération / Régional	Food/Near Food + services + non food	Migros MMM (Crissier), Coop grand format (Léman centre), Manor food (Chavannes de Bogis)
	4. Enseigne(s) spécialisée(s) 800 – 5'000 m <sup>2</sup>	Léger à moyennement lourd et/ou volumineux	Hebdomadaire, occasionnel, événementiel	Moyen à Fort	Régulier	Agglomération / Régional / Suprarégional	Electro-loisirs (brun), bijoux, livres, musique, jouets, décoration, mode (grands, petits, mono et multi-marques), sport (textile), grands magasins, enseignes spécialisées (léger)	Mediamarkt, FNAC, Apple Store, Interiors, H&M, Zara, Bon Génie, GEMO, Halle aux chaussures, Nike, Adidas, Decathlon, Office World, Kerya, Fust <sup>2</sup> , Polo Moto
<b>NON FOOD</b>	5. Grand marché spécialisé lourd Jusqu'à 20'000 m <sup>2</sup>	Lourd et/ou volumineux	Occasionnel, événementiel	Moyen	Irrégulier	Régional / Suprarégional	Do-it, ameublement à emporter, electro-ménager (blanc), Garden Center, sport (équipement), enseignes spécialisées (lourd)	Hornbach, Obi, Conforama, Interio, IKEA, LIPO
	6. Expo-vente (showroom) Jusqu'à 15'000 m <sup>2</sup>	Aucun (livré à domicile)	Occasionnel, événementiel	Faible	Irrégulier	Régional / Suprarégional	Ameublement expo, Sauna Spa, construction, cuisinistes	Pfister, Ligne Roset, Gelaz Romang, Lapeyre, Piatti, Fust <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Par exemple: pressing, poste, banque, pharmacie, coiffeur, boulangerie

<sup>2</sup> Certaines enseignes non food peuvent figurer dans plusieurs catégories. C'est le cas par exemple de Fust qui adapte son offre commerciale en fonction de sa localisation au centre ville ou en périphérie.

<sup>3</sup> Voir note précédente.

## A7 Critères de localisation des ICFF

### Critères d'exclusion pour l'urbanisation

Objectif général	Favoriser une répartition des ICFF en adéquation avec l'armature urbaine cantonale et le réseau de centres	
Objectif particulier	Garantir une population minimale dans le secteur d'attraction	
<b>Critère</b>	<b>Population du secteur d'implantation</b>	
Indicateur	1	Population de proximité [habitants + emplois dans un rayon donné]

### Buts

Garantir une population minimale dans le secteur d'attraction de l'ICFF dans le but de minimiser la fréquence et la longueur des déplacements en voiture.

### Explications

Pour les ICFF avec un bassin de chalandise principalement local à régional (typologies de commerces 1 à 4) ce critère permet d'assurer que ces installations commerciales s'implantent dans des secteurs centraux des localités. Les localisations centrales permettent de garantir un bassin de proximité suffisant et par conséquent de favoriser l'accessibilité transports publics et mobilité douce pour le bassin de chalandise local. L'implantation de ce type d'ICFF dans des lieux centraux ou "centralités" contribuent également à la génération de l'intensité urbaine recherchée dans ces mêmes lieux.

Pour les ICFF avec un bassin de chalandise principalement régional à suprarégional (typologies de commerces 5 et 6) ce critère permet de garantir que ces installations commerciales s'implantent dans des communes d'importance régionale, c'est-à-dire avec un bassin de chalandise régional à suprarégional rapproché suffisant. L'implantation dans une commune d'importance régionale avec une bonne accessibilité en transports publics contribue également à limiter la génération de trafic individuel motorisé (prestations-kilométriques).

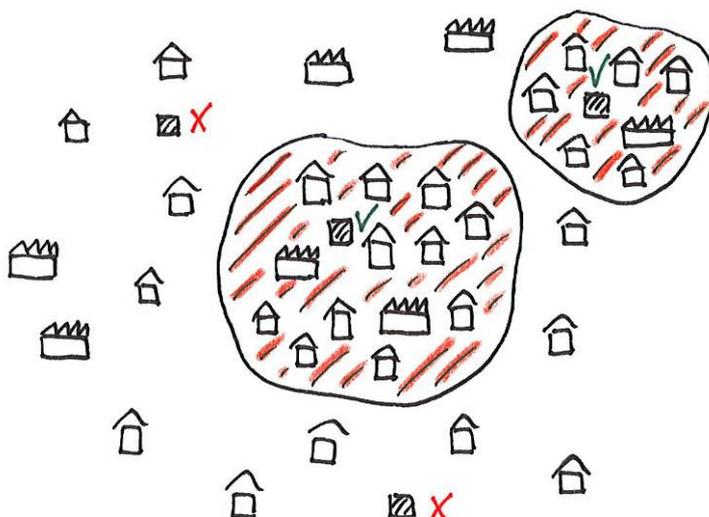


Figure 16 : Population de proximité

Objectif général	Favoriser une répartition des ICFF en adéquation avec l'armature urbaine cantonale et le réseau de centralités	
Objectif particulier	Implanter les ICFF dans des lieux centraux des agglomérations et des régions	
<b>Critère</b>	<b>Centralité du secteur d'implantation</b>	
Indicateur	2	Proportion du bassin de chalandise atteignable par TP + MD dans un temps donné [%]

### Buts

Favoriser une accessibilité par les transports publics (bleu) et les mobilités douces (vert) en imposant des localisations centrales (hachure rouge) des installations commerciales.

### Explications

Il s'agit d'encourager les localisations centrales contribuant à l'intensité urbaine et privilégiant la proximité avec les habitants et les activités. Il s'agit principalement de favoriser les localisations permettant une bonne accessibilité transports publics à l'échelle de la localité (installations commerciales connectées au réseau TP urbain) et à l'échelle régionale (installations commerciales connectées au réseau TP régional bus ou chemin de fer).

Cet indicateur ne sera utilisé que pour des cas spécifiques, notamment pour les ICFF considérés comme atypique ou ayant un bassin de chalandise important. Une analyse spécifique sera alors menée pour vérifier qu'une certaine proportion du bassin de chalandise peut atteindre le site en transports publics dans un temps considéré comme raisonnable.

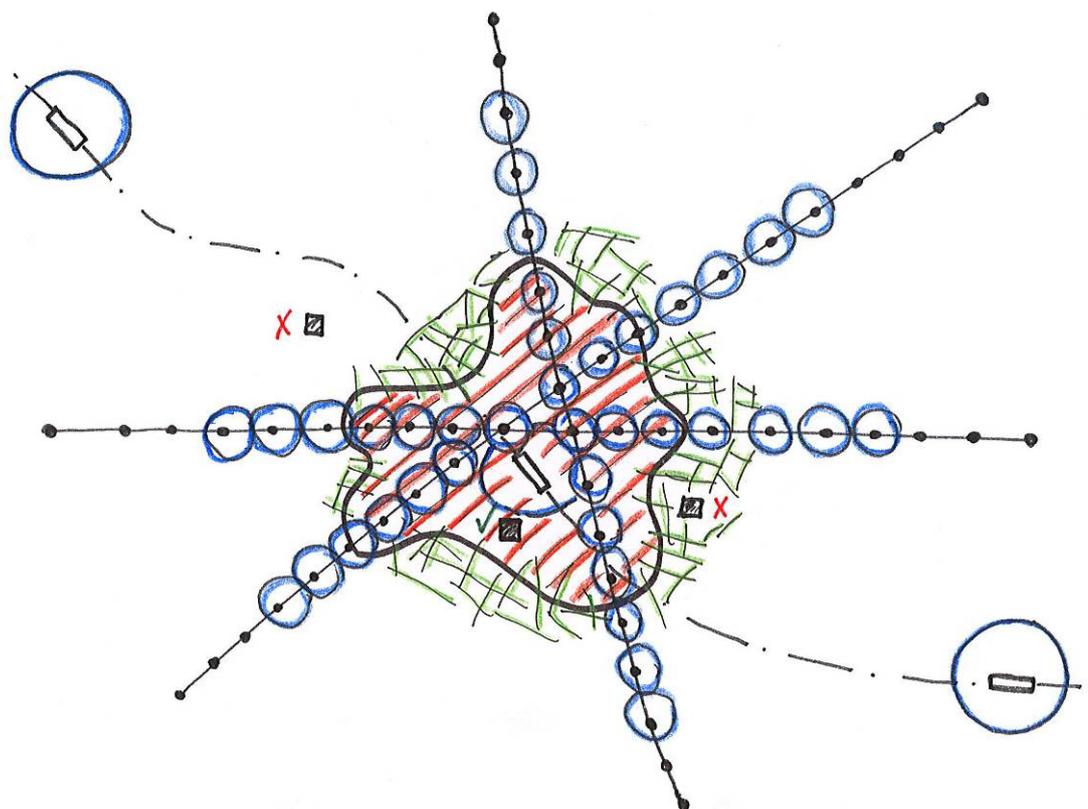


Figure 17 : Proportion du bassin de chalandise atteignable par TP + MD dans un temps donné

### Critères d'exclusion pour les transports

Objectif général	Favoriser une accessibilité multimodale bien coordonnée avec les TP	
Objectif particulier	Viser une accessibilité TP attractive de niveau régional et de niveau urbain (distances à l'arrêt acceptables)	
<b>Critère</b>	<b>Accessibilité TP hiérarchisée attractive (service de base)</b>	
Indicateur	3	Distance maximale aux TP en général (à une halte train/méto, ou à une ligne TP tram/bus) [m]

### Buts

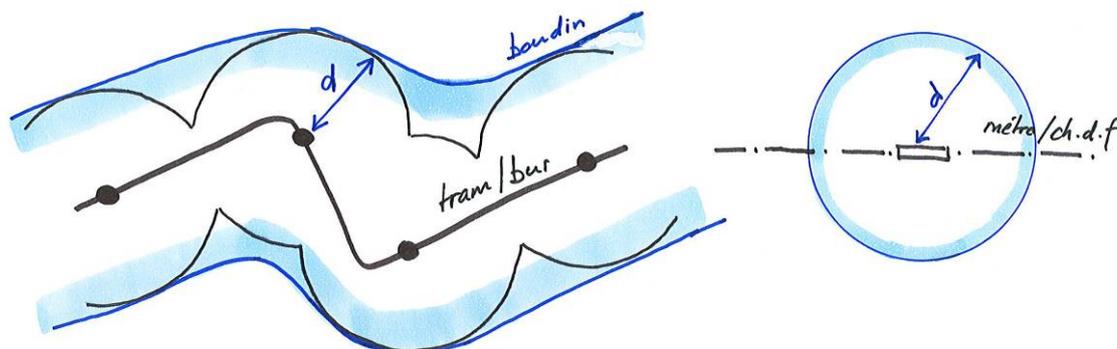
Viser une desserte en transports publics de base pour toutes les typologies d'ICFF dans le but d'une part d'offrir une accessibilité pour tous, y compris pour les personnes qui ne possèdent pas de voiture, et d'autre part de limiter la génération de trafic individuel motorisé.

### Explications

Pour tous les types de commerce, ce critère permet d'assurer une desserte en transports publics de qualité avec une distance à l'arrêt le plus proche de maximum 150 à 300m. La distance de 300m correspond à la distance maximale admissible en milieu urbain pour une desserte de qualité en transports publics et correspond à celle exigée par le PDCn.

L'exigence plus élevée pour les types, 3 et 4 (150m) se justifie par le caractère des produits (approvisionnement de base) et la manière de consommer (achats-plaisir ou shopping). Ces installations commerciales ont très forte fréquentation (clients/mois ou clients/an). Le type 1 par contre, bien qu'ayant une très forte fréquentation est considéré comme un petit ICFF, dans lequel l'on se rend plus régulièrement, pouvant être implantés à proximité du lieu d'habitation et dans lequel l'on peut se rendre également à pied. L'exigence est donc abaissée à une distance de 300m. Pour les typologies de commerces 5 et 6, les exigences en matière de transports publics sont également moins élevées (300m), car la fréquence des achats est plus faible (1 à 2 fois par mois / occasionnellement). De plus, pour ce type d'installations commerciales de rayonnement régional à suprarégional, un niveau de desserte transport public "régional" est suffisant (300m d'une gare ou d'un transport public régional).

La distance est mesurée depuis la halte d'un train ou méto, et depuis la ligne d'un bus/tram (boudin) et non l'arrêt. Pour cette dernière catégorie, la position de la ligne est plus déterminante que celle de l'arrêt. Pour la cartographie cantonale des sites potentiels et pour des raisons techniques, c'est toutefois la distance à l'arrêt qui sera représentée.



**Figure 18 : Distance maximale aux TP en général (à une halte train/méto, ou à une ligne TP tram/bus)**

Objectif général	Favoriser une accessibilité multimodale bien coordonnée avec les TP	
Objectif particulier	Viser une accessibilité TP attractive de niveau régional et de niveau urbain (bonne situation dans les réseaux ferrés)	
<b>Critère</b>	<b>Accessibilité TP hiérarchisée attractive (situation dans le réseau)</b>	
Indicateur	4	Distance maximale à une halte du chemin de fer (train, métro) [m]

### Buts

Assurer une desserte en transports publics d'un niveau hiérarchique supérieur pour les installations commerciales avec un bassin de chalandise régional à suprarégional (typologies 5 et 6), dans le but d'une part d'offrir une accessibilité pour tous à ce genre d'installations commerciales, y compris pour les personnes qui ne possèdent pas de voiture, et d'autre part de limiter la génération de trafic individuel motorisé. Le réseau lourd ferré (train, métro) offre des vitesses commerciales élevées avec garantie des temps de parcours et des horaires.

### Explications

Ce critère relatif à la distance à une halte chemin de fer est une exigence complémentaire par rapport au critère précédent qui réclame une distance acceptable aux TP en général (bus, tram ou train, etc.). Ce critère exprime la volonté d'avoir une desserte rapide de niveau régional pour certains types d'ICFF. Le métro est considéré comme le prolongement de la desserte régionale chemin de fer (ICN/IR, RE, RER) pour les agglomérations (trajet très rapide de la gare à la destination).

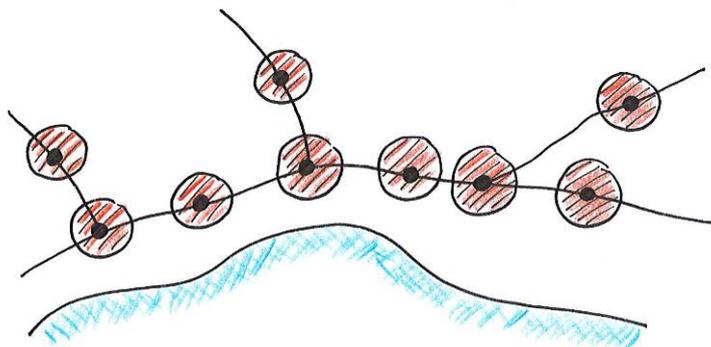


Figure 19 : Distance maximale à une halte chemin de fer (train, métro)

Objectif général	Favoriser une accessibilité multimodale bien coordonnée avec les TP	
Objectif particulier	Viser une accessibilité TP attractive de niveau régional et de niveau urbain (fréquences minimales)	
<b>Critère</b>	<b>Accessibilité TP hiérarchisée attractive (service de base)</b>	
Indicateur	5	Fréquence minimale de la desserte TP en général (selon haltes et arrêts de l'indicateur 5) [minutes]

### Buts

Viser un niveau de desserte en transport public de qualité en assurant des fréquences cumulées minimales dans le but d'une part d'offrir une accessibilité pour tous, y compris pour les personnes qui ne possèdent pas de voiture, et d'autre part de limiter la génération de trafic individuel motorisé.

### Explications

L'exigence en matière de fréquence TP est adaptée selon le type de territoires qui ne bénéficient pas tous de la même offre en terme de transports publics.

Pour les typologies de commerces 2,3 et 4, selon la même logique que la distance à un arrêt TP, la fréquence doit être relativement élevée afin de coupler "proximité de l'arrêt TP" et "fréquence élevée" et avoir ainsi une véritable accessibilité en TP de qualité. Les fréquences de desserte en transports publics élevées exigées se justifient par la forte fréquence des achats (quotidienne à hebdomadaire) et par leur forte fréquentation (clients/mois ou clients/an).

Pour le type 1, étant donné que l'accessibilité en TP est importante, mais peut être suppléée par une accessibilité à pied par exemple, l'exigence est moins élevée.

Pour les typologies de commerces 5 et 6, les raisons motivant des exigences plus faibles en termes de fréquence de desserte par les transports publics ( $\leq 30$  minutes) sont la plus faible fréquence des achats (1 à 2 fois par mois / occasionnelle) et leur caractère régional à suprarégional. Le caractère régional à suprarégional de ce type d'installations commerciales plaide plutôt en faveur d'une desserte en transport public avec une vitesse commerciale élevée et une fréquence légèrement plus faible.

Remarque : pour sa représentation graphique et la cartographie, ce critère doit toujours être combiné avec celui de la "Distance maximale aux TP en général" (boudins autour des arrêts et rayons autour des haltes identiques au critère "Distance maximale aux TP en général").

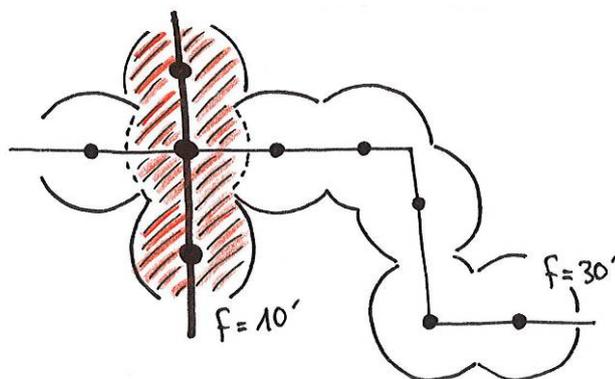


Figure 20 : Fréquence minimale de la desserte TP en général

Objectif général	Limiter les nuisances environnementales et préserver la qualité de vie de la population	
Objectif particulier	Minimiser l'éloignement à la jonction autoroutière pour les grands distributeurs et les grands marchés spécialisés lourds	
<b>Critère</b>	<b>Accessibilité TIM à impacts limités (situation dans le réseau)</b>	
Indicateur	6	Distance maximale à une jonction autoroutière (à vol d'oiseau) [m]

### Buts

Assurer une accessibilité transports individuels motorisés de niveau hiérarchique supérieur pour les installations commerciales avec un bassin de chalandise régional à suprarégional et des produits en général lourds et volumineux. Il s'agit pour ces installations de favoriser des localisations proches des jonctions autoroutières qui permettent d'éviter que la grande part de trafic régional à destination de l'ICFF ne transite à travers la localité.

### Explications

La nécessité d'implantation à proximité d'une jonction autoroutière (2km) ne s'applique qu'au commerce du type 5, avec un bassin de chalandise régional à suprarégional et des produits en général lourds et volumineux ne favorisant pas le recourt à d'autres modes que le véhicule privé.

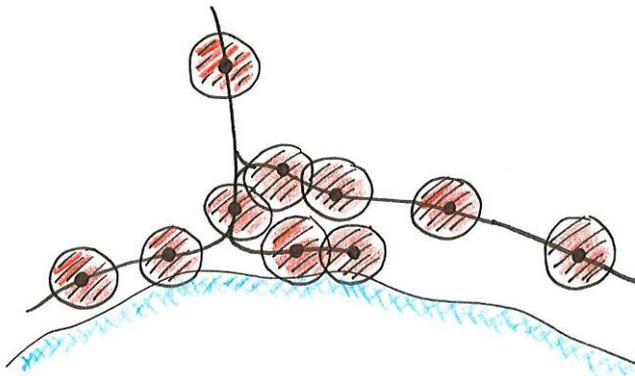


Figure 21 : Distance maximale à une jonction autoroutière (à vol d'oiseau)

Objectif général	Limiter les nuisances environnementales et préserver la qualité de vie de la population	
Objectif particulier	Localiser les ICFF à proximité du réseau principal structurant / <b>voir si modification pour les agglos ( à régler)</b>	
Critère	<b>Accessibilité TIM à impacts limités (itinéraire d'accès)</b>	
Indicateur	7	Distance maximale au réseau routier structurant principal [m]

### Buts

Assurer une accessibilité en transports individuels motorisés directe à partir du réseau routier structurant principal. Il s'agit de maintenir le plus longtemps possible les flux de trafic importants générés par les ICFF sur le réseau structurant principal, dont la fonction est d'assurer la circulation du trafic régional et interquartiers. Ce critère permet par conséquent de réduire au minimum le trafic à destination des ICFF sur les réseaux secondaires et de desserte.

### Explications

Pour toutes les typologies de commerces hormis la typologie 1 et 2 la distance maximale au réseau routier est fixée à 200m. Les installations commerciales de la typologie 1 et 2 sont des commerces de quartier, des supermarchés et des petits discounters, avec des implantations au cœur des quartiers ou des localités. Une distance supérieure à 200m du réseau routier structurant principal ne peut pas être exclue pour cette catégorie.

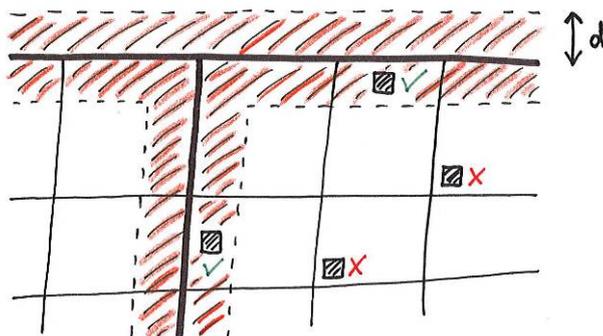


Figure 22 : Distance au réseau routier structurant principal

Objectif général		Limiter les nuisances environnementales et préserver la qualité de vie de la population
Objectif particulier		Eviter les itinéraires d'accès dans les quartiers sensibles et les centres de localité
<b>Critère</b>		<b>Protection contre le bruit</b>
Indicateur	8	Itinéraires d'accès depuis la jonction autoroutière ne traverse pas de quartiers avec forte présence d'habitat et de centre de localité [oui/non]

### Buts

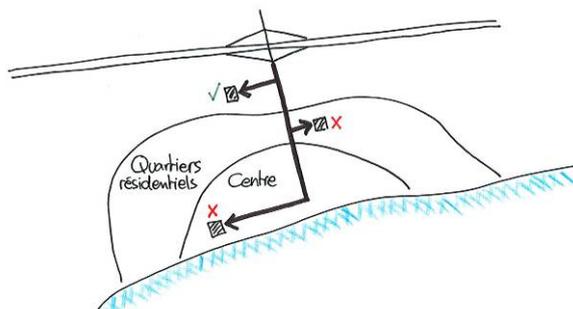
Pour les installations commerciales avec un bassin de chalandise régional à suprarégional et des produits en général lourds et volumineux, le but poursuivi est d'éviter que le trafic régional en provenance de l'autoroute ne transite à travers des quartiers à forte présence d'habitat ou ne traverse les centres de localité.

### Explications

Cette exigence sur l'itinéraire d'accès ne s'applique qu'aux commerces de la typologie 6 et avec un bassin de chalandise régional à suprarégional et des produits en général lourds et volumineux ne favorisant pas le recourt à d'autres modes que le véhicule privé.

Ce critère permet d'éviter au trafic à destination de ces commerces de transiter à travers des secteurs denses et mixtes avec une forte présence d'habitat (ex : avenue, boulevard), ou d'éviter les quartiers résidentiels uniquement (voir critère environnemental<sup>15</sup>).

Ce critère permet également d'éviter que le trafic ne traverse les centres de localités (centre historique, centre de village, cœur d'agglomération, etc.), même si les routes les traversant font parties du réseau des routes cantonales ou du réseau routier structurant principal.



**Figure 23 : Itinéraires d'accès depuis la jonction autoroutière ne traverse pas de quartiers avec forte présence d'habitat et de centre de localité**

<sup>15</sup> Critère d'exclusion environnemental "Protection contre le bruit - Accès depuis le réseau principal ou collecteur principal ne traversant pas de zones d'habitation sensibles (DSII)"

### **Critères d'exclusion pour l'environnement (check-list)**

Les autres critères d'exclusion dans le domaine de l'environnement sont destinés à être utilisés plus particulièrement à travers l'outil SIG, pour définir les zones dans lesquelles les ICFF ne sont pas admissibles du point de vue de l'environnement. Il s'agit d'exclure les zones dont les exigences légales ne sont pas compatibles avec des constructions de bâtiment, notamment les ICFF (par ex. construire un centre commercial dans une forêt, dans une zone inondable ou dans un marais d'importance nationale). Ces zones sont constituées soit d'inventaires (fédéraux et cantonaux), soit de zones "tampon" définies dans la législation (lisière de forêt, espace cours d'eau). Les données de base nécessaires à cette analyse existent sous forme informatique à l'échelle du canton et peuvent être commandées auprès des offices cantonaux concernés.

Objectifs	PDCn	Critère d'implantation	Indicateur d'exclusion		
			Indicateur	Unité	
Limiter les risques pour la population	E13	Dangers naturels	(A) Absence de zone d'interdiction définie par les cartes de dangers (crues, avalanches, laves torrentielles, chutes de pierres et de blocs, glissements de terrain permanents, glissements spontanés et coulées de terre)	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non
			(B) Absence d'objet inscrit dans un inventaire fédéral contraignant de protection (zones alluviales, sites marécageux, bas-marais, haut-marais et marais de transition, prairies et pâturages secs, sites de reproduction des batraciens, réserves d'oiseaux d'eau et migrateurs) ou dans un inventaire cantonal de protection (monuments naturels et sites, arrêtés et décision de classement, réserves naturelles publiques)	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non
Préserver la biodiversité et le paysage	E11 E12 E21 E22 E23 C12	Protection des milieux naturels et du paysage	(D) Absence d'objet inscrit dans l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels (IFP)	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non
			(E) Absence d'aire forestière (cadastre)	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non
			(F) Respect de la zone de protection de la lisière (distance 10 m par rapport à la forêt)	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non
Protéger les ressources naturelles	F44 E24	Protection des eaux	(G) Absence de zone S de protection des eaux souterraines (S1, S2 et S3)	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non
			(H) Respect de l'espace nécessaire au cours d'eau (recommandations OFEV) comprenant la largeur pour la protection contre les crues, le maintien des fonctions écologiques et garantissant la biodiversité. Tous les cours d'eau sont à prendre en compte (cf loi vaudoise sur la police des eaux dépendant du domaine public (LPDP), en particulier articles 2 à 2f).	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non

**Tableau 13 : Critères d'implantation d'exclusion dans le domaine de l'environnement (check-list) ; (A) = référence à la numérotation des tableaux – outils (annexes 8 et 9)**

### **Critères de préférence pour les transports et l'environnement**

Objectif général	Favoriser une accessibilité multimodale bien coordonnée avec les TP	
Objectif particulier	Viser une accessibilité TP attractive de niveau régional et de niveau urbain avec un service de base assuré et une bonne situation dans les réseaux	
<b>Critère</b>	<b>Accessibilité TP hiérarchisée attractive (situation dans les réseaux)</b>	
Indicateur	f	Situation dans les réseaux TP [noeud ou tronc commun / ligne unique]

#### **Buts**

Assurer une desserte par plusieurs lignes de transports publics, si possible de niveaux hiérarchiques différents (urbain et régional), pour les installations commerciales avec une forte fréquentation (clients/mois ou clients/an), souvent une forte fréquence des achats (quotidienne à hebdomadaire) et un encombrement des produits achetés en général léger et peu volumineux (le recours à un véhicule privé n'est généralement pas nécessaire).

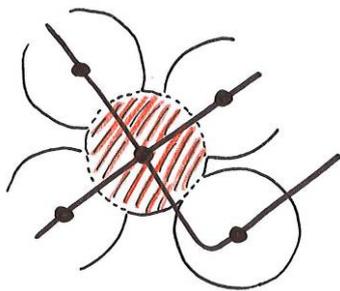
#### **Explications**

Pour les typologies de commerces 2, 3 et 4 pour lesquelles la fréquentation et la fréquence des achats sont fortes, et les produits achetés en général léger et peu volumineux, ce critère permet d'assurer des implantations dans des secteurs centraux (centralités ou axes structurants) avec une desserte en transports publics multiples (plusieurs lignes urbaines, noeud de lignes régionales et urbaines) et attractive pour plusieurs quartiers (plusieurs destinations). Il permet par conséquent d'éviter des localisations en bout de ligne, éloignées des grands poids de population.

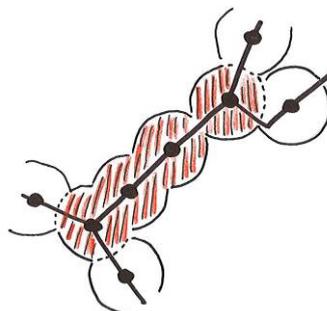
Pour les autres typologies, une desserte par une seule ligne de transports publics est jugée suffisante. Il n'y a par conséquent pas d'exigence quant à leur situation dans le réseau TP.

Remarque : Pour sa représentation graphique et la cartographie, ce critère doit toujours être combiné avec celui de la "Distance à un arrêt TP en général" (rayons autour des arrêts identiques au critère "Distance à un arrêt TP en général").

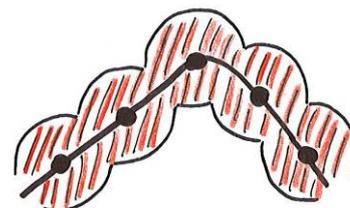
Nœud TP



Tronc commun TP



Ligne TP



**Figure 24 : Situation dans les réseaux TP**

Objectif général	Favoriser une accessibilité multimodale bien coordonnée avec les TP	
Objectif particulier	Assurer des cheminements mobilité douce de proximité multiples et attractifs	
<b>Critère</b>	<b>Accessibilité MD de proximité</b>	
Indicateur	g	Cheminements directs depuis l'arrêt TP [ratio trajet vol d'oiseau / trajet réel]

### Buts

Augmenter l'attractivité des transports publics en recherchant des localisations assurant une distance minimale entre l'arrêt TP le plus proche et l'installation commerciale. Un cheminement court et direct depuis/jusqu'à l'arrêt TP contribue à favoriser l'utilisation des transports publics. Idéalement, la distance à l'arrêt TP est inférieure à celle du stationnement des voitures par rapport à l'entrée dans l'installation.

### Explications

Pour toutes les typologies de commerces, il est exigé que le ratio "trajet à vol d'oiseau" sur "trajet réel" soit supérieur ou égal à 2/3 (0.66).

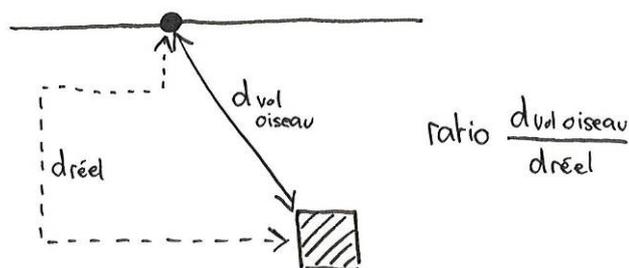


Figure 25 : Cheminements directs depuis l'arrêt TP

Objectif général		Favoriser une accessibilité multimodale bien coordonnée avec les TP
Objectif particulier		Assurer des cheminements mobilité douce de proximité multiples et attractifs pour tous les types d'ICFF
<b>Critère</b>		<b>Accessibilité MD de proximité</b>
Indicateur	h	Densité minimale de cheminements piétons et vélos de qualité [largeur maille réseau viaire]

### Buts

Garantir une accessibilité piétonne et vélo pour tous les types d'ICFF dans le but d'assurer dans un secteur d'implantation ICFF une densité de cheminements piétons et vélos minimale. Il s'agit d'éviter de créer des îlots ICFF coupés du reste du territoire et de contribuer à l'imperméabilité pour la mobilité douce de secteurs urbanisés.

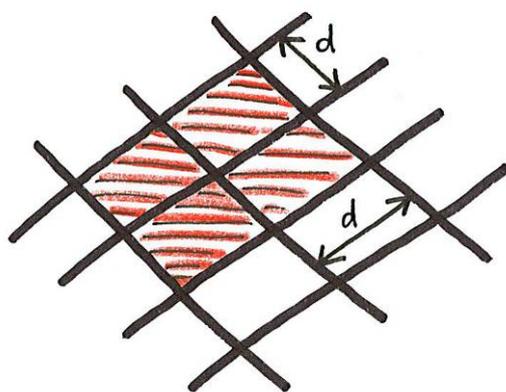
### Explications

Pour les typologies de commerces 1, 2, 4, 6 avec un panier d'achat en général léger et peu volumineux (voire nul pour les showrooms) et par conséquent un fort potentiel de clientèle mobilité douce, une maille ou une structure ramifiée de 200m est exigée.

Pour les typologies de commerces 3 et 5, pour lesquelles les produits achetés sont souvent lourds et volumineux, les exigences en matière d'accessibilité mobilité douce sont moins élevées (maille minimale de 300m).

Cette analyse doit prendre en considération la qualité d'usage du réseau de MD.

Maille MD



Structure ramifiée MD

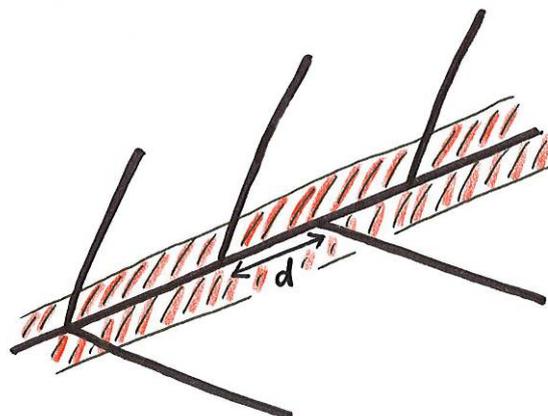


Figure 26 : Densité minimale de cheminements piétons et vélos

Objectif général	Limiter les nuisances environnementales et préserver la qualité de vie de la population	
Objectif particulier	Eviter les itinéraires d'accès à travers les quartiers sensibles et les centres de localité	
<b>Critère</b>	<b>Protection contre le bruit</b>	
Indicateur	j	Itinéraire d'accès depuis le réseau principal ou collecteur principal ne traverse pas et ne longe pas de zones d'habitation sensible (DS II)

### Buts

Les installations à forte fréquentation sont génératrices de trafic automobile. Ce trafic est la source de nuisances sonores pour les habitations situées le long des axes routiers sur lesquels il se reporte. L'aménagement du territoire implique la définition de zones "calmes" (zones à haute qualité environnementale) dans lesquelles on limitera le trafic au strict minimum, en particulier le trafic de transit et dans lesquelles on concevra judicieusement le tissu bâti de manière à limiter la propagation du bruit (fronts de bâtiments faisant écran,...).

Toutes les ICFF ne devraient donc pas être implantées dans des quartiers sensibles, ni engendrer du trafic dans ces quartiers.

### Explications

La notion de zone d'habitation sensible a été définie comme correspondant aux zones de sensibilité II (DSII) selon l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). L'accès est défini comme le trajet entre l'ICFF et le réseau routier collecteur (sur lequel il est de principe admis que le trafic se reporte).

## **Indications pour l'application de critères de préférence environnementaux**

### **Respect des dispositions OPAM**

Par exemple : zone la plus distante possible des autoroutes et voies de chemin de fer jusqu'à une distance de 75m. Les ICFF sont des installations dans lesquelles un grand nombre de personnes sont susceptibles d'être présentes simultanément. Les rassemblements de personnes devraient par principe être évités dans les zones soumises à risques d'accident majeur (explosion, dégagement de gaz,...). On privilégiera donc les ICFF qui s'implantent à une distance suffisante des installations à risques. Les voies de chemin de fer sont considérées comme installations à risques car des marchandises dangereuses y sont transportées en grandes quantités. En Suisse romande, ce sont les voies Genève-Lausanne-Martigny, Lausanne-Yverdon-Bienne qui sont concernées. Cet indicateur s'applique aux ICFF qui souhaitent s'implanter à moins de 75 mètres d'une voie de chemin de fer. Il s'agit de la distance à partir de laquelle une explosion d'un wagon contenant un combustible (par exemple du gpl) endommage la structure du bâtiment. A partir de cette distance, des mesures techniques peuvent être mises en œuvre pour protéger les personnes situées dans le bâtiment : parois de protection, installation de ventilation, ...). Les autoroutes sont concernées dans une moindre mesure, car les quantités transportées par véhicule (camion) sont significativement plus faibles.

Par exemple : absence de zone sensible liée à la présence d'industrie à risques. Les industries à risques peuvent potentiellement constituer un risque important pour les personnes se trouvant à l'intérieur d'une ICFF. Compte tenu de la confidentialité des données liées aux installations à risques, l'analyse des zones dans lesquelles il serait préférable de ne pas réaliser une ICFF doit être effectuée au cas par cas avec le Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN).

### **Absence d'un paysage naturel de valeur**

Les ICFF, compte tenu du fait qu'il s'agit souvent de bâtiments de taille importante, peuvent modifier significativement l'aspect d'un paysage. Il existe à différents niveaux territoriaux, une volonté de préserver certains paysages caractéristiques. Bien que ces volontés ne soient souvent pas concrétisées par une contrainte légale, il est logique que l'implantation des ICFF tienne compte de cette problématique. Le PDCN définit un certain nombre de surfaces à enjeux paysagers (dégagements en direction du lac,...), tandis que les communes définissent en général dans leur plan directeur, des surfaces ou points de vues caractéristiques à préserver.

### **Absence d'intérêt biologique (objets protégés au niveau communal, espèces menacées ou protégées, couloirs de déplacement de la petite faune)**

Dans le Canton de Vaud, les communes sont en charge de l'établissement d'un inventaire nature. Cet inventaire regroupe les principaux éléments naturels (haies, cordons boisés, prairies, arbres isolés,...) qui ont une valeur écologique significative. Au niveau fédéral, la législation contient des listes d'espèces et de milieux menacés (listes rouges) ou protégés. Il existe un inventaire cantonal des couloirs à faune. Cet inventaire concerne essentiellement les déplacements de la grande faune à travers le canton. A plus petite échelle, il existe toutefois des couloirs importants pour les déplacements de la petite faune (cordons boisés, ruisseaux, haies, jachères,...). Ces "petits" couloirs ne sont aujourd'hui pas systématiquement répertoriés dans les inventaires existants. Ces couloirs peuvent être cartographiés, au cas, par cas par un biologiste sur la base d'une visite de terrain. Ces différents éléments ne devraient en principe pas être détruits. Le cas échéant, ils doivent être compensés ou déplacés. Le REC, réseau écologique cantonal, est la base de données de référence pour ces différents aspects. On privilégiera donc les projets d'ICFF qui s'implantent sur des parcelles qui ne présentent pas d'intérêt biologique particulier.

## Tableau du système d'objectifs, critères, indicateurs et exigences

## Exclusion

Objectif général	Objectif particulier	Critère	Indicateur de localisation		Exigence de localisation						Indic.	No			
			cartographique	unité	1. Petit ICFF 800 à 1'500 m <sup>2</sup>	2. Centre commercial de quartier avec supermarché 1'500 à 3'000 m <sup>2</sup> food + 2'000 à 5'000 m <sup>2</sup> non alimentaire	3. Centre commercial avec hypermarché 4'500 à 6'000 m <sup>2</sup> food + 10'000 à 15'000 m <sup>2</sup> non food	4. Enseigne(s) spécialisée(s) 800 - 5'000 m <sup>2</sup>	5. Grand marché spécialisé lourd Jusqu'à 20'000 m <sup>2</sup>	6. Expo-vente (showroom) Jusqu'à 15'000 m <sup>2</sup>					
Mieux structurer et qualifier le territoire	Favoriser une implantation des ICFF en adéquation avec l'armature urbaine cantonale et les lieux d'intensité urbaine	Garantir une population minimale dans le secteur d'attraction	Population du secteur d'implantation	Population de proximité	<input checked="" type="checkbox"/>	hab. + emp. dans un rayon donné	min 1500 hab+emp dans un rayon de 300m	min 3000 hab+emp dans un rayon de 500m	min 3000 hab+emp dans un rayon de 500m <b>5'000/500m (dans ALM)</b>	min 3000 hab+emp dans un rayon de 500m <b>5'000/500m (dans ALM)</b>	min 50'000 hab+emp dans un rayon de 5km <b>150'000/10 km (dans ALM)</b>	min 50'000 hab+emp dans un rayon de 5km <b>150'000/10 km (dans ALM)</b>		<b>1</b>	
		Implanter les ICFF dans les lieux d'intensité urbaine des agglomérations et des régions	Centralité du secteur d'implantation	Proportion du bassin de chalandise atteignable par TP + MD dans un temps donné [1]	<input type="checkbox"/>	%	-	75% du bassin de chalandise atteignable en 15 min. par TP + MD [1]	75% du bassin de chalandise atteignable en 15 min. par TP + MD [1]	50% du bassin de chalandise atteignable en 30 min. par TP + MD [1]	50% du bassin de chalandise atteignable en 45 min. par TP + MD [1]	50% du bassin de chalandise atteignable en 45 min. par TP + MD [1]	projet	<b>2</b>	
	Favoriser une accessibilité multimodale bien coordonnée avec les transports publics	Accessibilité TP hiérarchisée attractive - service de base - situation dans le réseau	Viser une accessibilité TP attractive de niveau régional et au niveau urbain avec :	Distance max. aux TP en général (à une halte train/méto, ou à une ligne TP tram/bus) hors ALM	<input checked="" type="checkbox"/>	m	300m	300m hors agglo et <b>150 m en agglomération</b>	150m	150m	300m	300m		<b>3</b>	
			- un service de base assuré (fréquence minimale, distance à l'arrêt acceptable) - une bonne situation dans les réseaux	Distance max. à une halte du chemin de fer (train, méto)	<input checked="" type="checkbox"/>	m	-	-	-	-	500m hors PALM	500m hors PALM		<b>4</b>	
			Fréquence cumulée min. de la desserte TP en général (selon haltes et arrêts de l'indicateur 5)	<input checked="" type="checkbox"/>	min.	<b>20 min. (dans ALM)</b> <b>20 min. (autres agglos)</b> <b>60 min (reste canton)</b>	<b>10 min. (dans ALM)</b> <b>20 min. (autres agglos)</b> <b>30 min (reste canton)</b>	<b>10 min. (dans ALM)</b> <b>10 min. (autres agglos)</b> <b>20 min (reste canton)</b>	<b>10 min. (dans ALM)</b> <b>20 min. (autres agglos)</b> <b>30 min (reste canton)</b>	<b>30 min. (dans ALM)</b> <b>30 min. (autres agglos)</b> <b>30 min (reste canton)</b>	<b>20 min. (dans ALM)</b> <b>20 min. (autres agglos)</b> <b>30 min (reste canton)</b>				<b>5</b>
Limiter les risques pour la population	Eviter les dangers naturels et limiter les risques d'accident majeur	<i>Dangers naturels</i>	<i>Absence de zone d'interdiction définie par les cartes de dangers (inondations, glissements, etc.)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non	oui	oui	oui	oui	oui	oui	chk-l	<b>A</b>		
Diminuer la dépendance au trafic individuel motorisé et assurer le fonctionnement des réseaux	Minimiser l'éloignement à la jonction autoroutière pour les grands distributeurs et les grands marchés spécialisés lourds	Accessibilité TIM à impacts limités - situation dans le réseau - itinéraire d'accès	Distance max. à une jonction autoroutière (à vol d'oiseau)	<input checked="" type="checkbox"/>	m	-	-	-	-	<b>1 km (dans ALM)</b> 2 km (hors ALM)	-		<b>6</b>		
			Localiser les ICFF à proximité du réseau principal structurant	Distance max. au réseau routier structurant principal	<input checked="" type="checkbox"/>	m	-	-	<b>200m (dans ALM)</b> 200m (hors ALM)	<b>- (dans ALM et autres agglomérations)</b> 200m (hors ALM)	<b>200m (dans ALM)</b> 200m (hors ALM)	<b>- (dans ALM et autres agglomérations)</b> 200m (hors ALM)		<b>7</b>	
	Eviter les itinéraires d'accès à travers les quartiers sensibles et les centres de localité	Protection contre le bruit	Itinéraires d'accès depuis la jonction autoroutière ne traverse pas de quartier avec forte présence d'habitat et de centre de localité	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non	-	-	-	-	oui	-		<b>8</b>		
Préserver les qualités environnementales	Respecter les milieux naturels, la forêt et les sites paysagers	Protection des milieux naturels et du paysage	<i>Absence d'objet inscrit dans un inventaire fédéral ou cantonal contraignant de protection [2], [3]</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	chk-l	<b>B</b>	
			<i>Absence d'objet inscrit dans l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels (IFP)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	chk-l	<b>C</b>
		Conservation de la forêt	<i>Absence d'aire forestière (selon cadastre)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	chk-l	<b>D</b>
			<i>Respect de la zone de protection de la lisière (distance de 10 m par rapport à la forêt)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	chk-l	<b>E</b>
	Protéger les ressources naturelles	Protection des eaux	<i>Absence de zone S de protection des eaux souterraines (S1, S2 et S3)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	chk-l	<b>F</b>
			<i>Respect de l'espace nécessaire au cours d'eau (recommandations OFEV) [4]</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	chk-l	<b>G</b>

[1] = valeur indicative à déterminer par des études spécifiques pour des ICFF atypiques ou ayant une bassin de chalandise important

[2] = zones alluviales, sites marécageux, bas-marais, haut-marais et marais de transition, prairies et pâturages secs, sites de reproduction des batraciens, réserves d'oiseaux d'eau et migrateurs

[3] = monuments naturels et sites, arrêtés et décision de classement, réserves naturelles publiques

[4] = comprenant la largeur pour la protection contre les crues, le maintien des fonctions écologiques et garantissant la biodiversité

en rouge

valeur spécifique pour l'agglomération Lausanne-Morges ALM

italic

critères avec base légale, à respecter par tout type de construction ou d'installation

projet

Application sur projet uniquement

chk-l

Critères d'exclusion selon check-list qui relève de l'application de dispositions légales

	Domaine de l'urbanisation
	Domaine des transports
	Domaine de l'économie
	Domaine de l'environnement

Tableau du système d'objectifs, critères, indicateurs et recommandations de valeur seuil

Préférence

Objectif général	Objectif particulier	Critère	Indicateur de localisation		Recommandations sur les valeurs seuils						No		
			cartographique	unité	1. Petit ICFF 800 à 1'500 m <sup>2</sup>	2. Centre commercial de quartier avec supermarché 1'500 à 3'000 m <sup>2</sup> food + 2'000 à 5'000 m <sup>2</sup> non food	3. Centre commercial avec hypermarché 4'500 à 6'000 m <sup>2</sup> food + 10'000 à 15'000 m <sup>2</sup> non food	4. Enseigne(s) spécialisée(s) 800 - 5'000 m <sup>2</sup>	5. Grand marché spécialisé lourd Jusqu'à 20'000 m <sup>2</sup>	6. Expo-vente (showroom) Jusqu'à 15'000 m <sup>2</sup>			
Mieux structurer et qualifier le territoire	Composer des entités urbaines denses, mixtes et de qualité	Valeur urbaine du terrain d'implantation	Aptitude du terrain pour d'autres affectations	<input checked="" type="checkbox"/>	qualitatif	-	-	appréciation	appréciation	appréciation	appréciation	a	
		Composition urbaine	Potential d'intégration, de requalification et de connexion avec les autres quartiers et fonctions	<input type="checkbox"/>	qualitatif	appréciation	appréciation	appréciation	appréciation	appréciation	appréciation	b	
		Qualité spatiale et paysagère	Absence de qualités spatiales remarquables	<input type="checkbox"/>	qualitatif	-	-	appréciation	appréciation	appréciation	appréciation	c	
	Contribuer à la vitalité des centralités	Limiter la concurrence territoriale centralité – périphérie	Concurrence territoriale centre - périphérie	Risque de mise en danger de la vitalité du centre principal (analyse selon produits proposés et ampleur de la surface commerciale)	<input type="checkbox"/>	qualitatif	appréciation	appréciation	appréciation	appréciation	-	-	d
	Favoriser une accessibilité multimodale bien coordonnée avec les transports publics	Viser une accessibilité TP attractive de niveau régional et de niveau urbain avec un service de base assuré (fréquence suffisante, distance à l'arrêt acceptable) et une bonne situation dans les réseaux	Accessibilité TP hiérarchisée attractive - service de base - situation dans le réseau	Situation dans les réseaux TP	<input checked="" type="checkbox"/>	nœud ou tron commun / ligne unique	ligne unique	nœud ou tron commun	nœud ou tron commun	nœud ou tron commun	ligne unique	ligne unique	e
			Assurer des cheminements mobilité douce de proximité multiples et attractifs	Accessibilité MD de proximité	Chemineurs directs depuis l'arrêt TP	<input type="checkbox"/>	ratio trajet vol d'oiseau / trajet	0.66	0.66	0.66	0.66	0.66	0.66
		Densité minimale de cheminements piétons et vélos de qualité	<input checked="" type="checkbox"/>	largeur maille réseau viaire	max. 200m	max. 200m	max. 200m	max. 200m	max. 300m	max. 300m	g		
	Limiter les risques pour la population	Eviter les dangers naturels et limiter les risques d'accident majeur	Risques d'accident majeur	Respect des dispositions OPAM [1]	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non	oui	oui	oui	oui	oui	oui	h
Diminuer la dépendance au trafic individuel motorisé et assurer le fonctionnement des réseaux	Limiter les nuisances environnementales et préserver la qualité de vie de la population	Eviter les itinéraires d'accès à travers les quartiers sensibles et les centres de localité	Protection contre le bruit	Itinéraire d'accès depuis le réseau principal ou collecteur principal ne traverse pas et ne longe pas de zones d'habitation sensible (DS II)	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non	oui	oui	oui	oui	oui	oui	i
		Utiliser la desserte marchandise par le rail	Accessibilité fret ferroviaire	Le site dispose d'une desserte fret ou d'un raccordement au rail	<input type="checkbox"/>	oui/non	-	oui	oui	oui	oui	non	j
	Assurer le fonctionnement des réseaux de transports multimodaux	Eviter l'engorgement du trafic dans les environs sensibles des secteurs d'implantation des ICFF	Capacité d'absorption du réseau routier	Capacité du réseau selon les charges admissibles (écoulement des flux, contexte urbain et de mobilité)	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non	-	oui	oui	oui	oui	oui	k
		Eviter l'engorgement du réseau TP pour les projets générant de très nombreux visiteurs	Capacité d'absorption du réseau TP	Capacité du réseau TP à prendre en charge les nouveaux voyageurs	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non	-	-	oui	oui	-	-	l
Préserver les qualités environnementales	Préserver la biodiversité et le paysage	Protection des milieux naturels et du paysage	Absence d'un paysage naturel de valeur (enjeux paysagers définis dans le PDCn, zones de protection définies à l'échelle communale) et d'objets avec intérêt biologique [2]	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	m
			Absence d'un corridor à faune d'importance suprarégionale ou régionale. Le projet doit permettre la continuité du passage selon le REC	<input checked="" type="checkbox"/>	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	n
	Protéger les ressources naturelles	Economiser le sol, préserver les bonnes terres agricoles	Protection des sols	Absence de surface d'assolement inscrite dans l'inventaire cantonal	<input checked="" type="checkbox"/>	oui/non	oui	oui	oui	oui	oui	oui	o
Améliorer la collaboration	Augmenter l'attractivité des lieux de vie	Favoriser une offre commerciale de base proche et diversifiée	Aimant pour une centralité	Impact positif pour les entreprises situées dans le secteur d'implantation.	<input type="checkbox"/>	oui/non	oui	oui	oui	oui	-	oui	p

[1] = zone la plus distante possible des voies de chemin de fer (Ge-Lsne-Martigny, Lsne-Yve-Bienne) jusqu'à une distance de 75m, absence de zones sensibles liées à la présence d'industries à risques

[2] = objets protégés au niveau communal, espèces menacées ou protégées, couloirs de déplacement de la petite faune, etc.

a à p

Critères de préférence



Domaine de l'urbanisation



Domaine des transports



Domaine de l'économie



Domaine de l'environnement