



Madame Maria Lezzi
Office fédéral du développement territorial ARE
3003 BERNE

Genève, le 30 mai 2011
SPE/NLH

PRISE DE POSITION DU TCS

Projet de Territoire suisse

Madame la Directrice,
Mesdames, Messieurs,

Le Touring Club Suisse (TCS), organisation de consommateurs active dans le domaine de la mobilité, vous remercie pour l'invitation à prendre position sur le Projet de Territoire Suisse présenté par l'ARE. Les implications de ce projet pour le développement futur du territoire sont grandes, et il est primordial d'en déceler les enjeux.

Les mesures envisagées dans ce projet ne répondent pas, selon le TCS, aux défis qui se présentent dans un contexte d'une croissance démographique marquée. Le Projet de Territoire suisse échoue à proposer une vision cohérente et adaptée à la réalité, et ne permet pas de définir les axes nécessaires à garantir aux générations futures un environnement attrayant et économiquement performant. Veuillez donc prendre connaissance, ci-après, du commentaire du TCS relatif à ce projet.

COMMENTAIRE

1- Dangers pour la mobilité et l'économie en général

L'objectif de la vision présentée est clair : pour lutter contre le mitage et le développement périurbain, il convient, au niveau des transports, d'optimiser l'utilisation des infrastructures plutôt que de prévoir leur extension. Or, l'on sait déjà que les infrastructures de transports souffrent d'une surcharge chronique, qui n'ira pas en s'arrangeant si l'on en croit les prévisions démographiques. L'ARE elle-même estime que la hausse de trafic se situera entre 15% et 30% d'ici 2030¹. Le projet veut donc inscrire comme priorité centrale l'intensification de l'utilisation des infrastructures existantes, alors que l'on sait se trouver à un moment charnière qui devrait voir le pays investir dans l'adaptation de ses infrastructures, afin d'assurer son développement économique et sa compétitivité.

Le projet estime dans le même temps que des infrastructures de transport de qualité accélèrent le mitage du territoire, et s'oppose donc par essence à un développement de celles-ci, sans aucune considération pour les bénéfices économiques liés à un tel développement. Le rapport préconise d'ailleurs clairement une dissociation du développement des transports et du développement de l'économie. Il va même jusqu'à proposer de rendre peu attrayante l'offre de transport. En ce sens, le projet et sa volonté de limiter les capacités de transport du pays représente un risque réel pour notre croissance.

D'autre part, le rapport veut favoriser la sécurité des infrastructures, mais insiste dans le même temps sur le besoin d'intensifier leur utilisation: pourtant, il est évident, au vu de la surcharge actuelle de nos infrastructures, qu'une telle intensification ne contribuerait qu'à les rendre moins sûres. Cette vision contradictoire ne peut donc pas légitimement servir de base à la définition de la stratégie globale qui accompagne le développement futur du territoire et des infrastructures de transport.

2- Développement inadapté à la réalité démographique

Le projet prévoit d'inscrire au cœur de la réflexion qui entoure le développement urbain le principe de la densification. Toujours dans le souci de lutter activement contre le mitage, le projet préconise la canalisation de l'urbanisation vers les zones déjà construites. Il s'agit donc de pratiquer la densification urbaine, afin de répondre au besoin croissant en logements et de contrer le phénomène du mitage. Toutefois, l'on sait déjà que nos centres urbains sont pour certains totalement saturés, tant au niveau des infrastructures de transport que du logement (Genève, par exemple, présentait un taux de logements vacants de 0,23% en 2010²), et ne sont donc aucunement en mesure d'affronter ces défis. Quand on connaît les prévisions démographiques, qui, selon l'OFS³, verront la population suisse augmenter de 13% d'ici 2035 (jusqu'à +18% pour Genève et +15% pour Zürich notamment), l'on sait pertinemment que la simple mesure de densification ne sera en aucune mesure capable de répondre à la demande en logements.

¹ *Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030*, ARE, 2006

² *Recensement des logements vacants au 1^{er} juin 2010*, OFS, 4 avril 2010

³ *Scénario de l'évolution de la population des cantons 2010-2035*, OFS, 29 mars 2011

Dans le même temps, le projet entend favoriser la qualité de vie dans les centres urbains, en développant parcs, lieux de détente, de loisirs et espaces de délasserement, ce qui est là encore incompatible avec la volonté affichée de densification. Promouvoir la qualité de vie dans une ville ne peut pas passer par une densification systématique des zones urbaines!

3- Danger pour la cohésion sociale

L'une des ambitions du Projet de Territoire Suisse est de promouvoir, par le biais des grandes lignes stratégiques qu'il définit, la cohésion sociale sur l'intégralité du territoire du pays. Toutefois, si l'on peut louer la légitimité d'un tel objectif, il s'avère que le projet manque clairement sa cible et présente au contraire une vision qui réduirait la cohésion sociale du territoire. En effet, le texte vise d'une part à assurer une participation équitable de l'ensemble du territoire à la vie sociale et économique: accès égal au logement, aux services et aux activités économiques doit être le même pour chacun des acteurs du territoire. Et, dans le même temps, le texte stipule clairement qu'il faut renoncer à l'idée que l'on doit développer de "tout partout". Selon les auteurs, les différentes régions appartiennent chacune à une catégorie distincte, pour laquelle est prédéfini un modèle de développement. Ainsi, certaines régions (centres ruraux ou régions alpines par exemple) devraient renoncer à toute volonté de développement de l'infrastructure, de l'urbanisation ou de l'activité économique qui ne serait pas retenue comme adéquat pour elles. Même si le projet préconise la mise en place de mesures favorisant le développement des régions périphériques, il apparaît clairement qu'il soutient le principe de développement des régions déjà développées!

Le mitage croissant du territoire est la conséquence de la progression démographique continue et de la pression de plus en plus forte que celle-ci fait peser sur des centres urbains déjà surchargés. Or, si le rapport définit clairement comme objectif de sa vision une offre de logement suffisante, équilibrée et abordable, comment atteindre un tel objectif avec des mesures favorisant le renchérissement du logement?

Il convient de relever que certaines recherches récentes viennent atténuer la vision selon laquelle le mitage du territoire et l'étalement urbain constituent un fléau à combattre; en effet, selon une étude du Harvard Institute of Economic Research⁴, les bénéfices sociaux de l'étalement urbain existent, notamment lorsque l'on tient compte de la question de l'accès au logement et de son coût. De manière générale, cette étude tend à prouver l'effet positif de l'étalement urbain sur la mixité sociale, mais également comme accélérateur du développement économique. Moriconi-Ebrard, Denis et Marius-Gnagnou (2010) viennent également remettre en cause la vision largement admise d'un étalement urbain comme nuisible et dommageable. Selon eux, la micro-urbanisation qui s'opère largement en Europe est le développement naturel des agglomérations en direction d'un "optimum" urbain, à juste niveau entre densification et dispersion⁵.

⁴ Glaeser, Edward L. and Kahn, Matthew E. (2003) *Sprawl and Urban Growth*. Harvard Institute of Economic Research

⁵ MORICONI-EBRARD François, DENIS Eric, MARIUS-GNAGNOU Kamala, "Repenser la géographie économique". *Les arrangements du rapport de la Banque Mondiale avec les sciences géographiques urbaines*, Cybergeo: European Journal of Geography, 2010. Consulté le 29 mars 2011.

Le manque de cohérence du projet est encore plus évident lorsqu'il est question de promouvoir un développement économique actif des régions rurales, notamment en assurant leur desserte accrue en transports, tout en fixant que les nouveaux investissements dans les transports publics doivent s'effectuer avant tout dans les zones déjà bien desservies en transports publics. Quelle est cette vision de la cohésion sociale du territoire suisse, qui exclut d'emblée des régions déjà sous-dotées, alors même qu'elle prétend vouloir les mettre en valeur?

CONCLUSION

Si le TCS adhère de manière générale à l'idée de proposer un cadre global au développement du territoire en Suisse, qui aille dans le sens d'une meilleure coordination et coopération politique, il s'oppose toutefois aux mesures préconisées, qui ne répondent pas aux réels enjeux qui motivent le projet. Le combat contre le mitage et l'étalement urbain ne doit pas justifier des principes qui seraient clairement dommageables à l'économie du pays, et au développement des régions périphériques. Les modalités décrites dans le projet sont en effet trop réductrices, et privent tous les acteurs concernés de l'accès au développement auquel ils aspirent. Finalement, cette conception d'aménagement du territoire esquissée dans ce projet se fonde sur une vision de la société, voire une idéologie, qui ne bénéficie pas d'une légitimité démocratique suffisante.

Au vu des contraintes actuelles et futures auxquelles est confronté l'aménagement du territoire suisse, les grands principes qui structurent le projet de territoire devraient mieux prendre en compte les considérations suivantes:

- La population suisse va continuer de croître durant ces prochaines décennies, et ce notamment dans les principaux centres économiques du pays. Au vu de la progression annoncée, dans le contexte de centres urbains déjà sous pression, la volonté affichée de proposer comme réponse la densification urbaine, tout en limitant drastiquement la construction de logements dans les zones périurbaines n'est pas à même de répondre aux réelles contraintes qui pèsent sur le territoire. Le seul moyen d'assurer un accès au logement abordable pour le plus grand nombre passe par un développement maîtrisé des régions périurbaines.
- La lutte contre le mitage ne peut pas justifier ni une offre de transport volontairement limitée, ni de favoriser les centres qui bénéficient déjà des infrastructures les plus développées. Les besoins en matière de transport (notamment le transport tangentiel en périphérie des villes) vont continuer de croître, et le développement de l'infrastructure, déjà surchargée, est une condition sine qua non d'un aménagement du territoire efficace et économiquement porteur.
- Le besoin en infrastructures de transport est réel et va s'accroître avec le temps. Au vu de la progression annoncée du trafic, qui doit être anticipée, il ne peut être question de se limiter à l'optimisation de l'utilisation des infrastructures existantes. En effet, il s'agit d'agir au plus vite pour adapter l'offre de transports aux besoins réels, et la réponse doit aussi aller dans le sens d'une adaptation des capacités. C'est le seul moyen d'atteindre l'un des principaux objectifs du projet, à savoir assurer aux générations futures un environnement attrayant et économiquement solide.

Le TCS soutient donc la mise en place d'un cadre de décision global, qui intègre la vision de tous les acteurs, mais s'oppose clairement aux solutions avancées par le projet; un projet qui se distingue par ses contradictions, ainsi qu'une prise en compte insuffisante de la réalité démographique et économique du pays. Notre organisation tient donc à rappeler que la promotion de la mobilité doit être au cœur des débats sur l'aménagement du territoire, car elle seule permet d'assurer l'accès équitable de chaque région du pays au développement, et donc de promouvoir la cohésion sociale sur l'ensemble du territoire.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Touring Club Suisse



Niklaus Lundsgaard-Hansen
Président Central