

## **Aktuelle VCÖ-Publikation „Wie Wohnen Mobilität lenkt“ und Raumkonzept Schweiz: Vision einer nachhaltigen Entwicklung**

So wie wir wohnen, sind wir mobil. Die aktuelle VCÖ-Publikation „Wie Wohnen Mobilität lenkt“ stellt dar, welche Zusammenhänge zwischen Wohnen, Mobilitätsverhalten und Verkehrsaufkommen bestehen. Sie zeigt, wie Wohnungsbau, Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung die Verkehrsmittelwahl und die Lebensqualität der Menschen beeinflussen und welche Massnahmen sich positiv auswirken. Dicht bebaute, autoarme Siedlungen mit kurzen Wegen, gutem ÖV-Anschluss, grosszügigen Veloabstellanlagen und lebendigen Erdgeschosszonen sind Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität. Dagegen fördern Einfamilienhaussiedlungen im Grünen mit eigener Zufahrt und Garage die tägliche Nutzung des Autos. Diese Problematik wurde auch in der Schweiz erkannt: Die voranschreitende Zersiedlung der Landschaft ist alles andere als nachhaltig. Das gemeinsam von Bund, Kantonen und Gemeinden erarbeitete Raumkonzept Schweiz will hier Gegensteuer geben. Das Ziel ist u.a. eine bessere Koordination von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sowie das überregionale Denken und Planen. Dieser Entwurf wurde nun in eine breite Konsultation geschickt. (Sprachen: de, fr)

### Weitere Informationen:

Verkehrsclub Österreich VCÖ

VCÖ-Publikation „Wie Wohnen Mobilität lenkt“

Raumkonzept Schweiz

[www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)

[www.vcoe.at/start.asp?ID=8553&b=1](http://www.vcoe.at/start.asp?ID=8553&b=1)

[www.raumkonzept-schweiz.ch](http://www.raumkonzept-schweiz.ch)

## **Publication du VCÖ «Comment l’habitat dirige la mobilité» «Projet de territoire Suisse»: vision d’un développement durable**

Nous nous déplaçons comme nous habitons. La nouvelle publication du VCÖ (équivalent de l’ATE en Autriche) «Comment l’habitat dirige la mobilité» décrit les liens entre habitat, mobilité et charges de trafic. Elle présente l’influence de la construction de logements, de la structure du bâti et de la planification des transports sur le choix modal et la qualité de vie des habitants, ainsi que les mesures ayant un impact positif. Des lotissements denses, pauvres en circulation automobile, aux dimensions humaines, bien accessibles en transports publics, offrant de bonnes possibilités de stationnement vélos et des lieux communs animés sont la base d’une mobilité durable. A l’opposé, les maisons individuelles, situées en périphérie de la ville, avec garage et accès privés favorisent l’utilisation de la voiture.

Cette problématique a également été thématifiée en Suisse : le mitage du territoire est tout sauf durable. Le Projet de territoire Suisse développé par la Confédération, les cantons et communes veut remédier à ce phénomène. Le but est, entre autres, de mieux coordonner développement des transports et urbanisme, ainsi qu’une réflexion et une planification interrégionales. Le projet vient d’être mis en consultation. (Langues: allemand et français)

### Pour plus d’informations:

Verkehrsclub Österreich VCÖ (en allemand)

VCÖ-Publikation „Wie Wohnen Mobilität lenkt“ (en allemand)

Projet de territoire Suisse

[www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)

[www.vcoe.at/start.asp?ID=8553&b=1](http://www.vcoe.at/start.asp?ID=8553&b=1)

[www.projet-de-territoire-suisse.ch](http://www.projet-de-territoire-suisse.ch)

01.02.2011

## Communiqué de presse

Berne, le 21 janvier 2011

### Projet de territoire Suisse : un fondement pour le développement territorial de la Suisse

**Aujourd'hui, des représentants politiques de la Confédération, des cantons, des villes et des communes ont présenté à Berne le Projet de territoire Suisse au public. L'avant-projet a par ailleurs été envoyé à un large éventail de destinataires pour consultation. Ce projet vise à établir pour la première fois une conception commune du futur développement territorial de la Suisse, qui soit acceptée par les trois niveaux politiques. Un des principaux objectifs est de promouvoir la réflexion et la planification en termes de territoires d'actions suprarégionaux. Le Projet de territoire Suisse expose les objectifs et les stratégies en vue d'une meilleure coopération et de l'utilisation durable du sol, ressource limitée. Une meilleure coordination du développement des transports et de l'urbanisation est notamment recherchée afin de réduire la consommation du sol et les coûts. En outre, le Projet de territoire Suisse mise sur le réseau polycentrique des espaces métropolitains, des villes et des centres ruraux et touristiques pour renforcer la compétitivité de la Suisse et consolider le niveau élevé de la qualité de vie.**

L'espace paysager, économique et d'habitat de la Suisse s'est transformé de manière fulgurante au cours des dernières décennies. La croissance démographique et économique, ainsi que les exigences nouvelles de chacun en matière de logement, de loisirs et de mobilité ont abouti à une extension des surfaces urbanisées dans de nombreuses régions du pays ainsi qu'au mitage de paysages naguère libres de construction. Les réseaux de transport ont aujourd'hui atteint leurs limites en matière de capacité, de financement et d'impact environnemental. En 2005, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) constatait dans le rapport sur le développement territorial que le développement territorial de la Suisse n'était pas durable. Confédération, cantons, villes et communes ont alors décidé d'élaborer conjointement un projet de territoire pour la Suisse.

#### **Renforcer durablement les caractéristiques et les atouts de la Suisse**

Le Projet de territoire Suisse est conçu comme une documentation et une aide à la décision pour tous les acteurs du développement territorial, des autorités communales, cantonales et fédérales. Il vise à préserver et à renforcer pour les générations futures certaines caractéristiques importantes et des atouts propres à la Suisse tels que la qualité de vie élevée, la diversité et la beauté des paysages et la compétitivité internationale de l'économie. Il propose notamment les stratégies suivantes pour l'ensemble du pays :

- Concentrer le développement de l'urbanisation à l'avenir sur les territoires qui sont déjà majoritairement construits.
- Aménager les cœurs urbains, les centres ruraux et les centres des localités de manière à ce qu'ils comprennent des espaces libres tels que des parcs et des places pour augmenter la qualité de vie et d'habitat.

- Mieux coordonner le réseau des transports et le développement de l'urbanisation afin d'assurer un système de transport économique.
- Accorder, lors de la planification, la priorité à l'utilisation optimale des infrastructures de transport existantes sur la construction de nouvelles voies de communication.
- Demander aux acteurs de l'aménagement du territoire de mettre en place les conditions spatiales nécessaires à l'efficacité énergétique (p. ex. des trajets courts) et à l'exploitation d'énergies renouvelables.
- Mieux valoriser les paysages qui ne sont pas encore construits et qui ont une composante identitaire, par exemple comme espaces destinés au délasserment (de proximité), à la préservation de la diversité des espèces ou à une agriculture multifonctionnelle.
- Face à la concurrence économique internationale, miser sur le polycentrisme de la Suisse, c'est-à-dire sur son réseau de villes, de centres ruraux et touristiques et sur ses centres de formation, de recherche et de culture. Ceux-ci devront parfaire leur profil respectif et exploiter les synergies. Les espaces métropolitains et la région de la ville fédérale devront assumer leur rôle de locomotives au niveau international.

### **Réflexion, planification et concrétisation en termes de territoires d'action**

Tous les acteurs du développement territorial, des communes à la Confédération en passant par les cantons, devront dorénavant tirer à la même corde. Le Projet de territoire Suisse souligne en conséquence l'importance cruciale d'une collaboration renforcée entre les trois niveaux politiques dans le domaine de l'aménagement du territoire. Aujourd'hui, en Suisse, le quotidien de nombreuses personnes inclut des déplacements entre lieux d'habitation, de travail, de loisirs et d'achats, qui les amènent au-delà des frontières communales, cantonales, voire nationales. Pour en tenir compte, le Projet de territoire Suisse propose une planification et une action selon des territoires d'action suprarégionaux. Il en distingue douze: quatre à caractère métropolitain (Zurich, Bâle, Bassin lémanique, région de la ville fédérale), cinq marqués par des villes de petite et moyenne dimension (Lucerne, Città Ticino, Arc jurassien, Aareland, nord-est de la Suisse), ainsi que trois à caractère alpin (Gothard, sud-ouest de la Suisse, sud-est de la Suisse). Le Projet de territoire Suisse présente brièvement chacun de ces douze territoires d'action et les défis qu'ils ont à relever, de même que les orientations stratégiques spécifiques pour leur développement territorial futur.

### **Un produit des trois niveaux politiques**

Le projet de territoire Suisse est un document conçu par les trois niveaux politiques. En mai 2006, le DETEC, la Conférence des gouvernements cantonaux (CdC), la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP), l'Union des villes suisses (UVS) et l'Association des Communes Suisses (ACS) ont convenu d'élaborer conjointement le Projet de territoire Suisse. Pour qu'un large public soit associé aux travaux, des forums réunissant des spécialistes et des responsables locaux ont été organisés dans plusieurs régions en 2007 et 2008.

La présente version du Projet de territoire Suisse est maintenant mise en consultation à large échelle : le Conseil fédéral, les gouvernements cantonaux, les exécutifs des villes et des communes, mais aussi les partis, les associations et autres groupes d'intérêts ont jusqu'à fin juin 2011 pour remettre leurs prises de position. Le but de ce projet est d'obtenir une conception, avalisée par la Confédération, les cantons, les villes et les communes, du développement territorial permettant d'aménager conjointement le territoire de la Suisse en s'y conformant.

### **Renseignements**

- Maria Lezzi, directrice de l'Office fédéral du développement territorial, tél. 031 322 40 51
- Walter Straumann, conseiller d'Etat, représentant de la Conférence des gouvernements cantonaux et de la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, tél. 032 627 25 43
- Renate Amstutz, directrice de l'Union des villes suisses, tél. 031 356 32 32
- Ulrich König, directeur de l'Association des Communes Suisses, tél. 079 770 42 37
- Lukas Bühlmann, directeur de l'Association suisse pour l'aménagement national, VLP-ASPAN, tél. 031 380 76 76 ou 079 773 63 88

### **Internet**

Le site Web contient un dossier de presse à télécharger.

[www.projet-de-territoire-suisse.ch](http://www.projet-de-territoire-suisse.ch)

Berne, le 21 janvier 2011

## Informations générales concernant le projet de territoire Suisse

# Tendances et défis en aménagement du territoire

Un grand nombre d'analyses a été consacré au cours des années passées au développement du territoire suisse. Des relevés statistiques ont été analysés, des défis ont été identifiés et débattus ; des évolutions ont été documentées et des scénarios d'avenir ont été esquissés. Le « Rapport 2005 sur le développement territorial » de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), qui comporte une de ces analyses, lançait notamment l'idée de créer un Projet de territoire Suisse. Fruit d'une collaboration entre des représentants de la Confédération, des cantons, des communes et des villes, ce dernier propose des stratégies et émet des recommandations en guise de réponse aux tendances et aux défis principaux que nous vous présentons brièvement ci-après.

## Entre compétition des places économiques et mutations structurelles de l'économie

### Interdépendances internationales et mutations structurelles

L'économie suisse fonctionne en étroite interdépendance avec l'économie internationale. Elle se caractérise par un secteur tertiaire performant, en croissance continue, ainsi que par une industrie dynamique, mais généralement en recul. L'agriculture est marquée par les mutations structurelles permanentes.

### Concurrence et atouts relatifs

Les sites et les entreprises suisses ne sont pas seulement en concurrence avec l'étranger, mais aussi entre eux. Pour surmonter les mutations structurelles et pour assurer leur développement, les sites sont appelés à identifier leurs atouts spécifiques, puis à les faire valoir.

### Maintenir la diversité des entreprises

Les tendances en termes de mutations structurelles de l'économie sont difficiles à estimer. Elles dépendent largement des mutations de l'économie mondiale. Le défi qu'il s'agit de relever consiste à maintenir, voire à améliorer la position des secteurs à rayonnement international, tout en encourageant le dynamisme et la diversité de l'économie nationale, caractérisée par les petites et les moyennes entreprises.

### Prévenir les tendances centralisatrices

Le développement futur de la Suisse se situe entre le positionnement international des espaces métropolitains et le développement qui en découle dans les autres espaces. Il s'agit donc de renforcer la compétitivité des sites à rayonne-

ment international sans porter atteinte à la qualité de vie qui y règne, tout en luttant contre les tendances centralisatrices trop fortes.

## Mutations sociales et démographiques

### Une croissance démographique due à la migration

La Suisse a enregistré une croissance démographique plus importante que les autres pays européens au cours des récentes années. Cette croissance ne devrait ralentir qu'à long terme, pour finir par plafonner vers 2055, selon les scénarios de l'Office fédéral de la statistique (OFS)<sup>1</sup> ; ultérieurement, l'évolution démographique se stabiliserait, avec une population de tout juste neuf millions d'habitants et habitantes. Cette augmentation sera sans doute principalement imputable à l'immigration.

### Une société vieillissante

Étant donné l'allongement de la durée de vie et la stabilisation du taux de natalité (1,5 enfant par femme), la part des personnes âgées dans la population continuera d'augmenter. Le vieillissement de la société se fera sentir dans de nombreux domaines: le système de santé, la formation, le marché du travail, la sécurité sociale, le logement et la mobilité seront notamment touchés.

### Mutations au niveau de la demande de logements

Dans certaines régions, on trouvera des logements inoccupés. L'organisation des régions peu peuplées étant moins adaptée aux besoins des personnes âgées, leur préservation pose un problème particulier. À l'inverse, on assistera à une hausse de la demande pour les logements pour personnes âgées, les formes de logement mixtes et les résidences pour personnes âgées dans des sites qui bénéficient d'une bonne accessibilité.<sup>2</sup>

### Davantage de ménages, mais comptant moins de membres

Les scénarios de l'OFS se basent sur une augmentation de 20 pour cent du nombre des ménages d'ici 2030. A cette date, la Suisse en compterait 3,9 millions, pour 3,2 millions en 2005.<sup>3</sup> Par contre, on observe une réduction constante de la taille des ménages (nombre de personnes) au cours des dernières décennies. Dans les régions urbaines surtout, le nombre de ménages à une personne a connu une augmentation constante et cette tendance se confirme actuellement. Cette évolution devrait s'accompagner d'un accroissement de la demande de surface d'habitation. La place requise pour le logement ne cesse d'augmenter. Ainsi, la surface habitable nécessaire par personne était en moyenne de 34 mètres carrés en 1980, un chiffre qui avait déjà atteint 44 mètres carrés en 2000,<sup>4</sup> et qui est aujourd'hui estimé à 48. Le marché du logement devrait en outre se voir confronté à une demande toujours plus diversifiée (logements pour petits ménages, grands logements pour familles, logements pour personnes âgées).

### Des effets qui changent selon les régions

Les répercussions de ces mutations sociales et démographiques auront des retombées inégales sur les différents types de territoires en Suisse. La proportion de personnes étrangères et de ménages à une personne est plus forte en ville qu'à la campagne, et cette situation devrait persister. La ségrégation sociale pourrait s'accroître à l'avenir sous l'effet de la pression économique, de la qualité du milieu et des préférences liées au statut social.

## La mobilité

### Une mobilité en croissance soutenue

La distance entre l'habitat et l'emploi et la dispersion géographique de ces lieux ont entraîné un accroissement constant de la mobilité. Les prévisions indiquent une croissance soutenue du trafic voyageurs et marchandises en relation avec le développement économique.<sup>5</sup>

### Urbanisation et transports en étroite interdépendance

Le développement de l'urbanisation et les systèmes de transport sont étroitement liés, dans la mesure où de nouvelles offres de transport peuvent entraîner un développement supplémentaire de l'urbanisation. Inversement, le développe-

<sup>1</sup> Office fédéral de la statistique (2010): Scénarios de l'évolution démographique en Suisse 2005-2060, scénario moyen, Neuchâtel.

<sup>2</sup> Office fédéral du développement territorial (2007): Forum du développement territorial. Evolution sociodémographique, Berne 2/2007.

<sup>3</sup> Office fédéral de la statistique (2008): Scénarios des ménages. Evolution des ménages privés entre 2005 et 2030, Neuchâtel. [http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/01/03/blank/key\\_hhsz.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/01/03/blank/key_hhsz.html)

<sup>4</sup> Office fédéral de la statistique (2010): Recensement fédéral de la population 2000. <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/02/06/ind13.indicator.130301.1370.html>

<sup>5</sup> Office fédéral du développement territorial (2006): Perspectives d'évolution du trafic voyageurs à l'horizon 2030, Berne.

ment de l'urbanisation est susceptible de créer de nouveaux besoins en matière d'infrastructures de transport. Le pari consiste à coordonner ces deux éléments de manière optimale : d'une part, développer l'urbanisation dans une mesure supportable du point de vue financier et territorial pour les infrastructures de transport et d'autre part, encourager les nouvelles offres de transport uniquement dans la mesure où elles favorisent le développement urbain dans des sites adéquats du point de vue aménageur.

### **La mobilité des entreprises**

La mobilité des entreprises est l'une des principaux générateurs de la mobilité des individus et des biens. Pour parvenir à tenir tête à la concurrence nationale et internationale, les entreprises s'efforcent de réduire les coûts de production, mais aussi ceux qui sont liés à l'éloignement<sup>6</sup>. Pour atteindre cet objectif, les entreprises se délocalisent ou en créent des entreprises nouvelles, ferment des filiales ou les regroupent. Ces restructurations ont des effets considérables sur la mobilité des personnes et des biens et par conséquent sur le développement territorial.

### **Des chances pour les transports publics**

La part des prestations de transport fournie par les transports publics (répartition modale) devrait augmenter de manière significative. Mais les transports individuels motorisés (TIM) continueront de jouer le rôle principal en fournissant plus de trois quarts des prestations de transport des personnes. Dans les espaces urbains, les déplacements à pied et à vélo devraient augmenter, mais leur part dans le trafic global reste faible.<sup>7</sup>

### **La recrudescence du trafic de loisirs**

Le trafic utilitaire, le trafic lié au tourisme et le trafic de loisirs sont ceux qui devraient augmenter le plus rapidement à l'avenir. Le trafic de loisirs, qui représente déjà plus de la moitié du trafic de personnes, continuera d'augmenter. Contrairement à d'autres types de trafic, le trafic pendulaire connaîtra une croissance plus modérée, mais restera un facteur décisif aux périodes de pointe. Le trafic utilitaire sur le rail et sur la route augmentera plus rapidement que le trafic voyageurs.

### **Le polycentrisme de la Suisse exige des liaisons de transport de haut niveau**

Du fait de son polycentrisme, la Suisse dépend de liaisons de transport de très grande qualité. Des moyens considérables seront toutefois nécessaires pour maintenir, sinon augmenter le niveau actuel. Du fait de la disponibilité limitée de tels moyens, il s'agira de définir des priorités et d'utiliser de manière optimale les synergies qui existent entre les modes de transport. L'intégration de la Suisse au réseau de transport international constitue un défi de taille. Outre les mesures d'extension décidées à ce jour, des raccordements financièrement et technologiquement onéreux sont en cours de planification (p. ex. la poursuite des NLFA vers le sud).

### **Des besoins de coordination complexes entre acteurs diversifiés**

L'entretien, l'exploitation et le développement ultérieur des réseaux infrastructurels relèvent d'acteurs divers (Confédération, cantons, communes, particuliers). En même temps, des interdépendances étroites existent entre les différentes parties des réseaux. Il en découle des besoins de coordination complexes, qui représentent un défi considérable pour tous les acteurs.

## **Interdépendances ville-campagne**

### **L'étalement urbain**

Les relations entre ville et campagne ont beaucoup changé au cours des récentes décennies. La tertiarisation de l'économie a provoqué une spécialisation des espaces et une concentration des emplois dans les régions urbaines.<sup>8</sup> La mobilité a eu pour effet de favoriser l'étalement urbain et l'interdépendance croissante des villes et des campagnes.

### **Surmonter les contradictions**

Bien que cette évolution ait contribué à effacer les contrastes entre ces différents types d'espaces, les acteurs continuent de faire valoir des intérêts divergents. Surmonter les contradictions et renforcer les espaces dynamiques, tout en encourageant la solidarité entre les espaces : tel est le défi qu'il s'agit de relever dans ce contexte.

Les défis que devront relever les villes et les campagnes ne seront pas les mêmes:

<sup>6</sup> Les coûts liés à l'éloignement comprennent les coûts nécessaires pour franchir une distance, à savoir les frais de transport effectifs, mais aussi le coût en temps.

<sup>7</sup> Office fédéral du développement territorial (2006): Perspectives d'évolution du trafic voyageurs à l'horizon 2030, Berne.

<sup>8</sup> Office fédéral du développement territorial (2009): Monitoring de l'espace urbain suisse – Analyses des villes et agglomérations, Berne.

### **Guider la dynamique des cœurs urbains**

Dans les cœurs urbains, il s'agit de guider le dynamisme de manière à densifier les constructions sans pertes en termes de qualité de vie, de qualité paysagère et de qualité architecturale. De même, il y a en outre de nombreux défis à relever au niveau du développement qualitatif du système de transport global. Comment, en effet, répondre aux besoins croissants de mobilité efficacement et conformément aux exigences urbanistiques et écologiques? Et comment optimiser l'accessibilité?

### **Freiner l'étalement urbain dans l'espace périurbain**

L'une des tâches principales des espaces périurbains consiste à guider la forte pression d'urbanisation qui pèse sur eux. Sans cadre bien défini, l'étalement<sup>9</sup> au moyen de lotissements mal structurés, le nouvel accroissement du trafic, l'éviction de l'agriculture, l'appauvrissement du paysage et de la biodiversité et le renchérissement supplémentaire des frais de raccordement guettent ces régions.

### **Renforcer la compétitivité des centres touristiques**

Il s'agira pour les centres touristiques alpins de se profiler dans la concurrence internationale et d'adapter leur infrastructure et leurs offres touristiques aux exigences changeantes, tout en sauvegardant leurs qualités naturelles et paysagères.

### **L'avenir incertain des espaces ruraux périphériques**

L'évolution des espaces ruraux périphériques est incertaine. Dans ces espaces, les principaux défis sont la préservation d'un minimum de population, le maintien des emplois, la conservation d'une desserte de base et de la fonctionnalité des collectivités publiques, mais aussi la lutte contre la mise en friche de terres agricoles, contre la progression des surfaces forestières et contre la perte de terres cultivées.

## **L'énergie**

### **Accroissement massif de la consommation d'énergie et de la dépendance des énergies fossiles**

La consommation d'énergie a plus que quintuplé depuis 1950 du fait de la croissance démographique et économique. La consommation de carburants, d'électricité et de gaz naturel a connu une progression particulièrement massive depuis cette date. En 2009, la part des agents énergétiques fossiles dans la consommation d'énergie brute était en Suisse de 55,4 pour cent (charbon, pétrole brut, produits pétroliers, gaz). La part des nouvelles énergies renouvelables dans la consommation d'énergie brute (à l'exclusion de l'énergie hydraulique) a passé de 4,8 à 6,9 pour cent entre 1990 et 2009, mais reste très faible.<sup>10</sup>

### **Une lacune d'approvisionnement se dessine**

Une lacune d'approvisionnement se dessine pour 2020 environ dans le domaine de l'électricité; elle devra être couverte par des énergies fossiles ou nucléaires, par l'énergie hydraulique ou par des importations. Seules des mesures d'encouragement massives sont susceptibles de contribuer de manière significative à la production d'électricité à partir d'énergies renouvelables nouvelles.

### **Un taux d'utilisation élevé pour les réseaux de transport**

En Suisse, on peut qualifier de tendue la situation des réseaux de transport en rapport avec la sécurité de l'approvisionnement.<sup>11</sup> Certains réseaux font état d'un taux d'utilisation très élevé et en partie, ils n'ont pas été renouvelés et agrandis à temps, surtout les réseaux de haute tension à 16,7 Hz des chemins de fer. Dans les deux types de réseaux, il y a donc lieu de combler les lacunes et d'améliorer la structure du réseau.

### **Les défis des systèmes d'approvisionnement en matière d'aménagement**

L'aménagement du territoire est appelé à contribuer de manière significative à réduire la consommation de ressources et la dépendance des énergies non renouvelables. La promotion des ressources énergétiques alternatives et la garantie d'un approvisionnement énergétique suffisant avec réseau d'infrastructure correspondant ont des répercussions territoriales considérables.

<sup>9</sup> Schwick, Christian/ Jaeger, Jochen/ Bertiller René/ Kienast Felix (2010): Zersiedelung der Schweiz – unaufhaltsam? Quantitative Analyse 1935 bis 2002 und Folgerungen für die Raumplanung, Zurich et autres.

<sup>10</sup> Office fédéral de l'énergie (2010): Statistique globale suisse de l'énergie 2009 et Schweizerische Statistik der erneuerbaren Energien 2009, Berne.

<sup>11</sup> Office fédéral de l'énergie (2010): «Le DETEC institue le groupe stratégique Réseaux et sécurité d'approvisionnement», Communiqué de presse du 19.4.2010. <http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr&msg-id=32680>

## Climat et dangers naturels

### De nouveaux défis dus au changement climatique

Le changement climatique pose de nouveaux défis, qui vont grandissant, à l'organisation du territoire : les précipitations extrêmes plus fréquentes et le dégel du permafrost augmentent le risque de sinistres tels que crues et laves torrentielles.<sup>12</sup> Les régions touristiques situées à basse altitude ne peuvent plus donner de garanties d'enneigement.

L'importance de l'eau en tant que ressource naturelle va aller en augmentant et la raréfaction au niveau mondial exigera une gestion rigoureuse de ce bien. Les retombées de cette raréfaction sur l'agriculture risquent d'être considérables. Dans les régions urbaines à forte densité de population, l'augmentation attendue du nombre de jours de chaleur extrême renforcera l'importance de l'effet « îlot de chaleur ». Le besoin d'espaces libres servant de lieux générant de l'air frais, de surfaces de détente et de places ombragées ira croissant.<sup>13</sup>

### Augmentation des dangers naturels

Toutefois, l'augmentation des dommages dus aux dangers naturels n'est pas seulement à mettre sur le compte du changement climatique. Les pertes élevées qui en résultent sont imputables non seulement à la nature et au changement climatique, mais aussi au développement de l'urbanisation et des infrastructures. En effet, plus le territoire est utilisé intensivement, plus les dommages occasionnés par des événements naturels sont importants. L'aménagement du territoire est par conséquent appelé à pratiquer une approche intégrée de la prévention des dangers naturels. Par ailleurs, la collaboration transfrontalière devra être améliorée dans le domaine de la gestion des risques.

## Utilisation du sol, paysage et biodiversité

### Une consommation de surface en hausse constante...

Malgré les efforts accomplis dans cette direction, la consommation de surfaces pour l'urbanisation (édification de bâtiments ou d'industries, installations de délassement ou zones vertes) n'a cessé d'augmenter.<sup>14</sup>

### ... due à l'augmentation du nombre des ménages et de la prospérité

La consommation de surfaces pour l'urbanisation ne s'explique qu'en partie par la croissance démographique et résulte surtout de l'augmentation du nombre des ménages, de la prospérité grandissante et du fait que plus de 60 pour cent des nouveaux logements sont des villas individuelles ou jumelles construites aux abords des agglomérations.<sup>15</sup> À l'intérieur des agglomérations, la progression des surfaces urbanisées s'explique par la progression des emplois et des sites de production, ainsi que par l'édification de centres commerciaux et de loisirs en périphérie. De plus, les besoins grandissants de mobilité entraînent une expansion des surfaces de transport.

### Des zones à bâtir trop grandes, trop de réserves d'utilisation

La Statistique suisse des zones à bâtir<sup>16</sup> montre que parmi les zones à bâtir, 38'000 à 53'000 hectares (17 à 24 pour cent de la surface totale des zones à bâtir) n'est pas encore construite. Cette réserve contient de la place pour 1,4 à 2,1 millions de personnes supplémentaires, un chiffre supérieur à celui prévu par les scénarios de croissance démographique élaborés pour la Suisse. La taille des zones à bâtir non construites varie selon les régions. Plus une commune est urbanisée, plus la surface non construite est petite. On trouve toutefois des réserves considérables dans les zones à bâtir déjà construites. Des aménagements intérieurs, des ajouts, l'utilisation de friches industrielles et artisanales et la conversion d'anciennes installations militaires ou ferroviaires permettraient d'exploiter ces surfaces.

### Répartition inadéquate des réserves

Alors que les réserves dépassent la demande escomptée dans de nombreuses régions rurales, les terrains à bâtir pourraient devenir une denrée rare dans les villes et les agglomérations. Le défi qu'il s'agira de relever sera de pouvoir proposer les offres requises dans les sites adéquats du point de vue aménagiste afin d'éviter que le développement n'intervienne selon le seul critère de la disponibilité de terrains à bâtir.

<sup>12</sup> Organe consultatif sur les changements climatiques (OcCC) (2007): Les changements climatiques et la Suisse en 2050. Impacts attendus sur l'environnement, la société et l'économie, Berne. <http://proclimweb.scnat.ch/Products/ch2050/ch2050-rapport.html>

<sup>13</sup> Office fédéral (allemand) des constructions et de l'organisation du territoire, BBSR (2009): Klimawandelgerechte Stadtentwicklung. Wirkfolgen des Klimawandels, Bonn. [http://www.bbsr.bund.de/nn\\_23582/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BBSROnline/2009/ON232009.html](http://www.bbsr.bund.de/nn_23582/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BBSROnline/2009/ON232009.html)

<sup>14</sup> Office fédéral de la statistique (2010): «Nouveaux résultats de la statistique de la superficie: Progression des surfaces d'habitat et d'infrastructure et des pâturages, recul des terres arables». Communiqué de presse du 9.9.2010.

<sup>15</sup> EPF de Zurich, IRL (2003): Siedlungsentwicklung Schweiz. Werkstattbericht, Zurich. <http://www.are.admin.ch/themen/raumplanung/00246/00452/00453/index.html>

<sup>16</sup> Office fédéral du développement territorial (2008): Statistique suisse des zones à bâtir 2007, Berne.



### **Pression foncière sur la diversité des espèces, des biotopes et des paysages**

L'expansion du tissu bâti et des infrastructures, les mutations structurelles de l'agriculture et l'avènement de la société de loisirs ont modifié le paysage. Sur le Plateau surtout, mais aussi en montagne, la diversité des paysages, des biotopes, de la flore et de la faune a fortement diminué au cours des récentes décennies. Désormais, même des régions proches de l'état naturel dans les Alpes et dans le Jura sont menacées. L'exploitation intensive des surfaces à des fins diverses augmente la pression foncière sur les surfaces agricoles utiles, alors que le sol constitue le facteur de production principal de l'agriculture, qui, à son tour, joue un rôle essentiel pour la sécurité de l'approvisionnement alimentaire. Le développement territorial a pour tâche de répondre aux questions suscitées par exemple par le changement climatique, les mutations de l'agriculture et de l'économie forestière et l'avènement de la société de loisirs; il convient de préserver les ressources naturelles et de revaloriser le paysage de manière ciblée, tout en assurant la préservation et une meilleure mise en réseau des biotopes en leur qualité d'espaces de vie pour la faune et pour la flore.

## **Surmonter les frontières institutionnelles**

### **Les défis à relever ne connaissent pas de frontières**

Désormais, il sera toujours difficile de relever les défis actuels et futurs dans le cadre des frontières institutionnelles existantes. Les espaces fonctionnels dépassent les limites communales, cantonales et nationales, si bien qu'une multiplication des collaborations s'impose. Les modalités de telles collaborations sont particulièrement exigeantes, dans la mesure où des différences au niveau des priorités, des normes juridiques et de l'attribution des compétences peuvent gêner la collaboration, tout comme un esprit de concurrence et le manque de volonté.

### **Des collaborations tripartites toujours plus indispensables**

L'étroite interpénétration des compétences entre la Confédération, les cantons, les villes et les communes nécessite une coordination accrue, malgré la répartition verticale des tâches. Les défis sont aujourd'hui tels que seule une approche tripartite permet de les relever. L'exemple des infrastructures permet d'illustrer ce besoin : les infrastructures nationales, notamment dans le domaine des transports (route, rail, aviation), de l'armée et de l'énergie, influencent directement les décisions des cantons, des villes et des communes dans le domaine de l'aménagement du territoire ; mais l'inverse est également vrai : plus le territoire est sollicité, plus il devient difficile de réaliser des infrastructures qui servent des intérêts d'ordre supérieur.

### **Les exigences spécifiques des collaborations transfrontalières**

Il devient toujours plus important pour la Suisse de pratiquer un développement territorial dont l'optique dépasse les frontières nationales. Dans les régions frontalières, des difficultés supplémentaires apparaissent du fait de législations nationales et de réglementations de compétences différentes, mais aussi du fait de différences culturelles. Par ailleurs, chaque territoire frontalier est confronté à des défis spécifiques. En général, les problèmes se posent en rapport avec le trafic pendulaire transfrontalier, avec la coordination des infrastructures de transport transfrontalières et de l'offre de transports, ainsi qu'avec l'implantation d'entreprises, la politique fiscale ou encore en rapport avec l'utilisation et l'offre d'infrastructures et de services.

### **Coopérations transnationales**

L'intégration de la Suisse au mouvement de développement territorial européen constitue un défi supplémentaire. Les centres urbains, surtout, cultivent des relations multiples avec les centres européens, qu'il s'agit d'entretenir et d'étendre. Mais les espaces ruraux eux aussi sont toujours plus souvent touchés par des évolutions à l'échelle européenne, au travers des interdépendances fonctionnelles et économiques avec les espaces urbains. La Suisse participe aux programmes de coopération territoriale transnationaux (Alpinespace, Conférence des régions de l'Europe du Nord-Ouest), ainsi qu'aux programmes paneuropéens URBACT (collaboration entre les villes en Europe) et ESPON (programme européen d'observation du territoire).

### **Stratégie européenne en matière de développement territorial**

En 1999 fut adopté le premier schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC), qui est aussi le premier programme paneuropéen dans ce domaine. Le SDEC a pour objectif premier de favoriser un développement territorial équilibré et conforme aux exigences du développement durable. En 2007, ce programme a été complété par un Agenda territorial, principalement destiné à assurer la cohésion territoriale en Europe : il s'agit d'accorder davantage d'importance aux identités et potentialités régionales, aux besoins et aux spécificités nombreuses des régions, des villes et des villages. L'Agenda territorial se base sur les objectifs du SDEC en matière de développement polycentrique de l'Union européenne, qu'il concrétise sous la forme de priorités pour le développement territorial de l'Europe. La Charte de Leipzig de 2007 constitue un autre document essentiel : elle formule les principes du développement durable des villes. La Suisse participe activement aux débats menés dans le cadre de l'Agenda territorial 2007 et à ceux qui portent sur la cohésion territoriale, de même qu'à certains programmes de mise en œuvre de l'Agenda territorial 2007.

# Objectifs

# Stratégies

# Mise en œuvre

