



Touring Club Suisse
Chemin de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Président central
Tél +41 58 827 34 07
Fax +41 58 827 50 26
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE

Office fédéral du développement territorial ARE

3003 Berne

Vernier/Genève, le 12 mai 2015
OFA / GME / PGO

Procédure de consultation

Deuxième étape de la révision de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT)

Prise de position du TCS

Le Touring Club Suisse (TCS), organisation de consommateurs active dans le domaine de la mobilité, vous prie de trouver ci-après sa prise de position.

Introduction

La première étape de la révision de la Loi sur l'Aménagement du Territoire (LAT) a introduit un contrôle stricte de l'utilisation du sol pour les zones à bâtir et entraînera une densification de l'habitat pour absorber la croissance démographique. Or, une telle densification aura des répercussions, notamment sur la mobilité : Les infrastructures routières et ferroviaires seront davantage sollicitées par la demande croissante sur les axes et liaisons existants.

Remarques générales

Le projet de révision de la LAT, 2^{ème} étape, ne prend pas en considération les conséquences de la première étape dans le domaine de la mobilité. Elle ignore l'augmentation de la demande sur les infrastructures de transports existantes et constituerait une entrave à une politique des transports durable et efficace aux plans économiques et sociaux principalement.

Les formulations employées dans le projet de loi sont souvent vagues et permettent de larges interprétations, ce qui complique l'analyse de ce texte et constitue une source d'incertitude quant aux conséquences concrètes. D'autre part, certaines modifications proposées manquent de fondements objectifs et concrets. L'absence de toute mention de l'infrastructure routière illustre parfaitement cette orientation inacceptable du projet de loi, alors que le rail et la mobilité douce bénéficient d'un ancrage solide dans la loi sur l'aménagement du territoire. Le TCS ne comprend

pas comment la Confédération peut envisager une politique efficace en matière de mobilité en ignorant ainsi les transports individuels motorisés (TIM), qui représentent plus de trois quarts du transport de personnes.

En outre, la législation sur l'aménagement du territoire ne devrait pas créer d'obstacles majeurs et prédominants pour les autres domaines, notamment les transports. Ainsi, elle devrait favoriser la construction des infrastructures routières nécessaires pour assurer la desserte du pays et éliminer les embouteillages sur les axes à fort trafic. Or, le TCS constate que la révision proposée vise exactement le contraire. Elle entraverait l'adaptation des infrastructures routières, pourtant indispensable pour répondre aux besoins futurs en matière de mobilité, ainsi que pour réaliser la densification de l'habitat prescrite par la première étape de la révision de la LAT.

Remarques détaillées concernant les articles

Au vu de ce qui précède, le TCS prend position contre le projet soumis et demande de le revoir en profondeur en y apportant les modifications suivantes :

Article 1 : Buts

Garantir un développement territorial ordonné dans les espaces fonctionnels (al. 2, let. c^{bis})

Le projet de révision propose d'introduire une nouvelle unité territoriale spécifique à l'aménagement du territoire, les « espaces fonctionnels ». Le TCS estime que cette nouvelle unité territoriale propre à l'aménagement du territoire porterait atteinte à l'exercice des compétences cantonales et risque de générer des coûts supplémentaires. Au vu de ce qui précède, il convient de supprimer la notion d'espace fonctionnel.

Utiliser les ressources énergétiques de manière économe et efficace (al. 2, let. d^{bis})

Le projet de révision propose d'introduire un nouveau but d'efficacité en matière énergétique dans la LAT, qui risque de porter atteinte notamment à l'aménagement des infrastructures de transports. Il est difficile d'évaluer avec certitude les conséquences concrètes de cet ajout. La Confédération doit légiférer sur l'efficacité énergétique directement dans la loi sur l'énergie et renoncer à réguler la politique des transports par le biais de la LAT.

Article 3 : Principes régissant l'aménagement du territoire

La LAT ne contient aucune mention de la route. Le TCS demande d'ancrer la desserte routière et la mobilité individuelle dans cet article, au même titre que les autres modes de transports.

Le développement du système de transports est poursuivi durablement (al. 3^{bis})

Le projet de révision introduirait de nouveaux principes visant à réguler les grandes lignes de la politique des transports. Le TCS s'oppose à une régulation des enjeux liés aux transports par le biais de la LAT et demande de supprimer cet ajout. Il rappelle aussi que le principe de développement durable repose sur le principe de responsabilité vis-à-vis des générations futures, ce qui implique aussi de couvrir les coûts engendrés. Or, la vision proposée dans ce projet ne mise que sur les transports publics, qui ne couvrent que la moitié de leurs coûts (couverture par l'usager) et sont à l'origine de dettes publiques énormes.

a. *Assurer l'interconnexion des modes de transports*

Le projet vise à promouvoir l'interconnexion entre les modes de transports, tout en opérant un blocage des adaptations de l'infrastructure. Le TCS dénonce cette vision à court terme et signale que l'optimisation des infrastructures de transports existantes ne constitue pas une alternative à l'adaptation des capacités à long terme.

b. *Favoriser une bonne intégration internationale et faire obstacle à la dispersion des constructions*

Le projet reconnaît l'importance d'une bonne intégration internationale en matière de mobilité. Toutefois, le TCS regrette que la même logique ne s'applique pas aussi aux besoins nationaux et régionaux. Il estime que les infrastructures de transport doivent être adaptées de manière à rester fonctionnelles. Quant à la dispersion des constructions, ce problème a justement fait l'objet de la première révision de la LAT. C'est la définition des zones constructibles qui permet de lutter contre le mitage du territoire, pas les infrastructures de transports. Il est en outre irréaliste d'envisager une croissance démographique et une densification de l'habitat, sans adapter en parallèle les infrastructures de transports.

c. *Limiter l'utilisation des ressources et viser un rapport coût-utilité avantageux*

Cet ajout vise à garantir l'efficacité du système de transports par rapport aux ressources publiques. Le TCS salue cette volonté et précise que selon l'Office fédéral des routes (OFROU), pour chaque franc investi par l'Etat en faveur de l'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales, une plus-value de 1.37 francs est générée pour le contribuable (soit un effet net positif de +37%). Ce chiffre illustre une absurde contradiction avec les modifications visant à bloquer les extensions de capacités des infrastructures routières.

Privilégier l'optimisation des infrastructures existantes (al. 3^{ter})

Ce nouvel alinéa 3^{ter} est formulé de manière très large, ce qui rend son interprétation difficile. Toutefois, le rapport explicatif est clair : Le but de cet ajout est de limiter les extensions ou les adaptations de capacités des infrastructures. Or, l'aménagement de nouvelles infrastructures doit être défini et limité dans le cadre de la politique des transports, pas dans la LAT. En outre, un blocage de l'adaptation des infrastructures serait potentiellement catastrophique et n'est pas cohérent avec la densification de l'habitat prévue.

Article 5a : Stratégie de développement territorial pour la Suisse

Cet article vise à introduire une stratégie nationale contraignante en matière de développement territorial, fondée notamment sur le projet de territoire suisse. Or, cette vision de l'aménagement du territoire a conduit à l'abandon de la révision totale de la LAT. Le TCS constate que les principaux éléments de ce projet reviennent aujourd'hui dans la 2^{ème} révision de la LAT. Il estime que cette façon de procéder n'est pas acceptable.

Article 8b : Contenu du plan directeur en matière de transports

Cet ajout stipule que les plans directeurs cantonaux doivent définir la manière de poursuivre le développement du système global de transport, étant précisé dans le rapport explicatif que le terme « développement » ne doit pas être compris comme une extension ou la construction de nouvelles infrastructures. En particulier, les cantons seraient dorénavant tenus de désigner les espaces nécessaires pour les projets prévus et d'indiquer les mesures à entreprendre pour les garantir. Si le TCS salue la volonté d'améliorer le processus de réalisation des aménagements

prévus, il ne peut adhérer à la volonté de se refuser à toute extension ou construction de nouvelles infrastructures. Au contraire, la construction de nouvelles infrastructures doit être possible.

Article 13^e

Cet article vise à donner la possibilité au Conseil fédéral de réserver les espaces pour réaliser les infrastructures revêtant un intérêt national prépondérant. Comme pour les plans directeurs cantonaux, le TCS salue cette mesure qui permettrait de gagner quelques années entre le moment de la décision de réaliser un aménagement et le moment de son entrée en service. D'autre part, une solution doit également être proposée pour accélérer les projets autoroutiers en cours qui subissent des retards excessifs dus principalement à la planification (achèvement du réseau, élimination des goulets d'étranglement).

Article 9^e : Autres études de base et planifications

Cet article stipule que des planifications sans force obligatoire pour les cantons, telles que la stratégie de développement territorial de la Suisse et les projets d'agglomération, devraient dorénavant être prises en compte lors de l'établissement des plans directeurs cantonaux. Or, il est clair que s'il est obligatoire de prendre en compte des études et planifications, celles-ci acquièrent de facto une portée obligatoire. A l'exception des infrastructures revêtant un intérêt national prépondérant, le TCS s'oppose à une telle primauté d'études et planifications fédérales portant atteinte à la souveraineté des cantons.

Article 29a : Contributions à des projets

La révision prévoit d'autoriser la Confédération à soutenir financièrement des projets-modèles pour un développement territorial durable. Le TCS s'oppose à une telle politique d'incitation orientée sur une dimension strictement environnementale, mais pas forcément durable d'un point de vue économique ou social. Il rappelle en outre que la loi en vigueur prévoit déjà la possibilité de subventionner des projets qui améliorent la qualité de vie et la cohésion sociale dans les lieux d'habitation, dans le sens d'un développement durable. D'autre part, il déplore que le rapport ne contienne ni estimation des coûts de cette modification ni proposition de financement.

Article 10^{bis} (Loi sur la protection de l'environnement) : Evaluation des effets sur l'environnement

Une modification de la loi sur la protection de l'environnement est proposée, en conséquence du projet de révision de la LAT. Celle-ci consiste à introduire l'obligation d'identifier et d'évaluer les incidences sur l'environnement avant toute décision en matière d'aménagement du territoire, faisant ainsi primer l'environnement sur les enjeux économiques et sociaux. Le TCS juge cette modification excessive et bureaucratique. Premièrement, pour respecter le concept de développement durable, une pesée d'intérêts doit être possible entre les enjeux environnementaux, sociaux et économiques. Deuxièmement, le système introduirait des coûts administratifs et d'étude supplémentaires.

Veillez trouver, ci-joint en annexe, les réponses au questionnaire.

En vous remerciant d'avance pour l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous adressons nos salutations distinguées.

Touring Club Suisse

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, rounded loop at the top and a series of vertical and horizontal strokes below it, resembling the letters 'P' and 'G'.

**Peter Goetschi
Président central**

Annexe : Questionnaire

Concernant le questionnaire, il est regrettable que seule la question de la planification soit abordée sous le chapitre ayant trait à la mobilité, alors que les modifications prévues impacteraient d'autres éléments, qui sont au moins aussi importants.

Ci-après, voici les réponses aux questions concernant les infrastructures de transports et d'énergie (chapitre 3) :

3.1 Sur le principe, êtes-vous favorable à une réservation anticipée et rationnelle d'espaces pour les infrastructures d'intérêt national (en particulier dans les domaines des transports et de l'énergie) ?

Sur le principe, le TCS est favorable à la réservation des espaces nécessaires pour la réalisation future d'infrastructures de transports. Toutefois, il relève que le projet prévoit d'empêcher toute extension des capacités ou construction de nouvelles infrastructures, alors que l'habitat est appelé à se densifier fortement. Il résultera de cette densification des besoins accrus en matière de mobilité. Ainsi, la réservation anticipée d'espaces n'est rationnelle que si elle permet de réaliser les extensions de capacités et développements nécessaires pour répondre à la demande.

3.2 Acceptez-vous qu'une telle réservation d'espaces à long terme se fasse via une inscription au plan sectoriel (art. 13e) ? Si non, quelle stratégie jugeriez-vous plus efficace ?

Le TCS soutient la proposition concernant la réservation d'espaces en vue de réaliser des infrastructures d'intérêt national via une inscription au plan sectoriel.