

économie et territoire
la contribution
des milieux économiques
à la politique suisse
d'aménagement du territoire

Sommaire

Avant-propos	3
Résumé	4
Quels défis doit relever le développement territorial en Suisse ?	6
Quelles stratégies l'économie entend-elle poursuivre ?	14
Comment l'économie souhaite-t-elle s'engager concrètement ?	29
Conclusion	33

3

LE NOUVEAU QUARTIER «URBAHN»
À LA GARE DE SCHAFFHOUSE

PAGE 16

1

ÉLÉMENTS SUR LES
INFRASTRUCTURES AÉRONAUTIQUES

PAGE 8

7

MOBILITÉ OPTIMALE

PAGE 26



L'aménagement du territoire : situations concrètes

1

Éléments sur le **thème des aéroports (Zurich)**

8

2

**L'échange de savoir et l'industrie des machines
pour illustrer** la connexion spatiale de l'économie

12

3

Le nouveau quartier «Urbahn» à la gare de Schaffhouse
De la vision à la réalisation exemplaire du projet

16

4

Développement harmonieux d'un nouveau quartier
Revitalisation du site de Papierer Biberist

18

5

Cargo sous terrain

Les hommes à la surface, les marchandises en sous-sol

22

6

**Développement territorial et
protection contre les dangers naturels**

Résilience urbaine, le défi de demain

24

7

Mobilité optimale

grâce aux technologies de l'information
et de la communication

26

Avant-propos

Économie et aménagement du territoire sont intimement liés. Aussi cette publication vise-t-elle à présenter les défis qui se posent, les chances à saisir ainsi que la manière dont l'économie entend s'engager dans ce domaine. Notre intention est d'instaurer un dialogue constructif sur le futur de l'aménagement du territoire en Suisse en étroite collaboration avec les milieux économiques. La participation de l'ensemble des acteurs concernés est de mise et passe par des mesures concrètes à tous les niveaux de la politique territoriale.

Les besoins et les attentes en matière de développement territorial sont de plus en plus irréconciliables. Jusqu'à présent, *economiesuisse* est restée en retrait et n'a exprimé son point de vue que ponctuellement sur des questions et projets spécifiques de sorte

que l'aménagement du territoire se conçoit aujourd'hui, dans la pratique, sans la participation de l'économie. Il n'est dès lors pas étonnant que ses possibilités de développement de cette dernière soient limitées et que ses intérêts se heurtent à un front du refus.

Le groupe de travail largement représentatif « Aménagement du territoire » d'*economiesuisse* a élaboré des propositions et stratégies illustrées par des exemples, indiquant où et comment l'économie entend intervenir à l'avenir dans un esprit constructif. Celles-ci sont illustrées par des exemples et des suggestions. Elles s'adressent non seulement au monde politique et à l'administration, mais aussi à l'économie elle-même. Nous avons par ailleurs lancé un dialogue avec la société sur ce thème.

L'objectif central des milieux économiques est de pouvoir s'engager à un stade précoce dans la politique territoriale, par l'intermédiaire d'un réseau « Politique d'aménagement du territoire ». Nous pourrions ainsi défendre leurs intérêts localement, au niveau de la politique territoriale des cantons et des communes, sur la base d'une vision globale.

Pour les entreprises, une bonne partie du chemin aura été accompli quand la volonté de dialogue prévaut, qu'une place plus large sera accordée aux besoins de l'économie et que l'on prendra conscience que l'intérêt économique et l'intérêt général sont étroitement liés.

Zurich, mars 2015

Partenaire actif de la politique territoriale, l'économie s'engage dans le dialogue avec la société.



Heinz Karrer
Président



Monika Rühl
Présidente de la direction

Résumé

La politique territoriale ne doit pas être réinventée, mais elle doit être en partie repensée et mise en œuvre différemment pour pouvoir relever des défis complexes et intersectoriels. Il appartient à la politique, à la société et à l'économie de façonner ensemble le développement territorial de demain.

Plusieurs facteurs nécessitent de repenser la politique territoriale.

Qu'il s'agisse de la planification ou de l'engagement de l'économie, reconduire l'existant ne suffit plus et ce pour les raisons suivantes :

- L'urbanisation, le développement des agglomérations et des espaces métropolitains, la croissance démographique et les exigences en matière de logement, de travail, de loisirs et de protection du paysage sont des réalités dont il faut tenir compte.
- La loi sur l'aménagement du territoire (LAT) partiellement révisée (1^{ère} étape), entrée en vigueur en 2014, est en cours de mise en œuvre. Cependant, des questions subsistent au sujet de la pesée des intérêts, de la planification de la Confédération et du développement urbain.
- Les transformations en cours, de même que les demandes de limitation des zones d'habitation et de densification des constructions, touchent de plein fouet l'économie. Ceci suscite des craintes, notamment en ce qui concerne le besoin de souplesse et la nécessité de disposer d'un système performant de transport de voyageurs et de marchandises.

L'économie renforcera son engagement en matière de développement territorial à tous les niveaux.

L'économie se préoccupe du développement territorial actuel et à venir dans le plein respect des niveaux de compétence. Elle est consciente de l'interconnexion des dimensions politique, économique, sociale et écologique. Des recettes trop simplificatrices n'ont en général aucune chance de succès, c'est pourquoi, l'économie veillera à nuancer son jugement, tout en étant guidée par les principes de la liberté économique. Les stratégies qu'elle compte poursuivre sont les suivantes :

- ▶ **L'économie s'engage à tous les niveaux de l'aménagement du territoire.**
- ▶ **La planification doit reposer sur la collaboration pour gérer au mieux les besoins en surface.**
- ▶ **Les lieux de vie et de travail doivent à nouveau se rapprocher dans l'espace.**
- ▶ **Plutôt que de densifier coûte que coûte et de s'étendre en largeur, il vaudrait mieux utiliser efficacement la troisième dimension.**
- ▶ **En dehors des zones à bâtir, les intérêts doivent être pesés dans une perspective globale.**
- ▶ **La nécessaire coordination de l'urbanisation et des transports doit dépasser les frontières de la planification. Elle doit inclure le transport de marchandises et la logistique et tenir compte des possibilités techniques pour assurer une utilisation plus efficace des infrastructures.**

La mise en œuvre concrète de ces stratégies passe par un dialogue, le plus en amont possible, entre l'économie et la population et par la planification. Le dialogue entre l'économie et l'opinion publique sur le développement territorial en Suisse est mené sur la plateforme Nextsuisse.

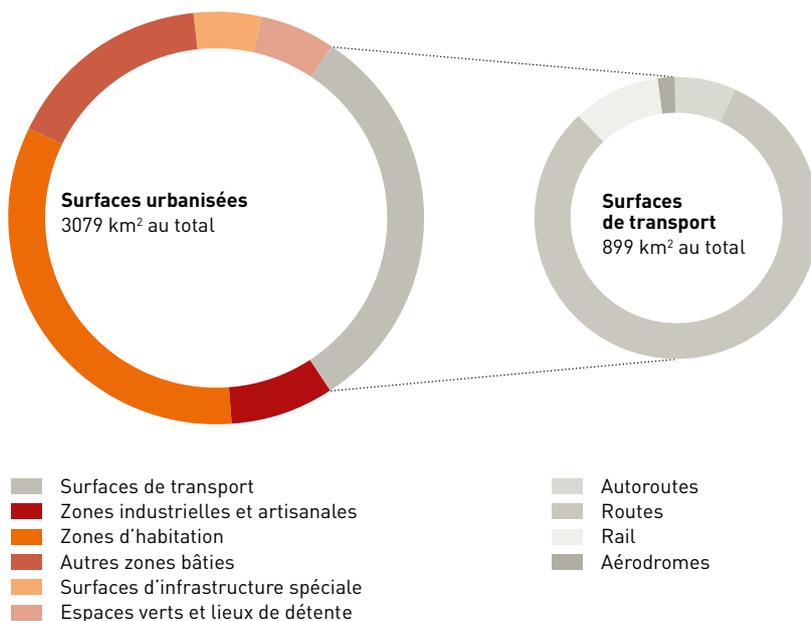
Le réseau «Politique d'aménagement du territoire» contribuera à apporter des réponses, à coordonner les intérêts de l'économie et à les intégrer dans la planification.

Pour assurer des solutions souples, efficaces et acceptables à long terme, il est essentiel que l'économie soit associée le plus tôt possible à la planification. En créant le réseau «Politique d'aménagement du territoire», l'économie peut apporter sa contribution au développement territorial, à tous les niveaux et y faire valoir ses intérêts. La politique territoriale doit être pensée globalement, mais transposée localement au moyen de solutions ad hoc, définies en coopération entre les acteurs.

Figure 1

L'aménagement du territoire sous pression face à la diversité des affectations possibles d'une surface.

Répartition des surfaces urbanisées et des infrastructures de transport



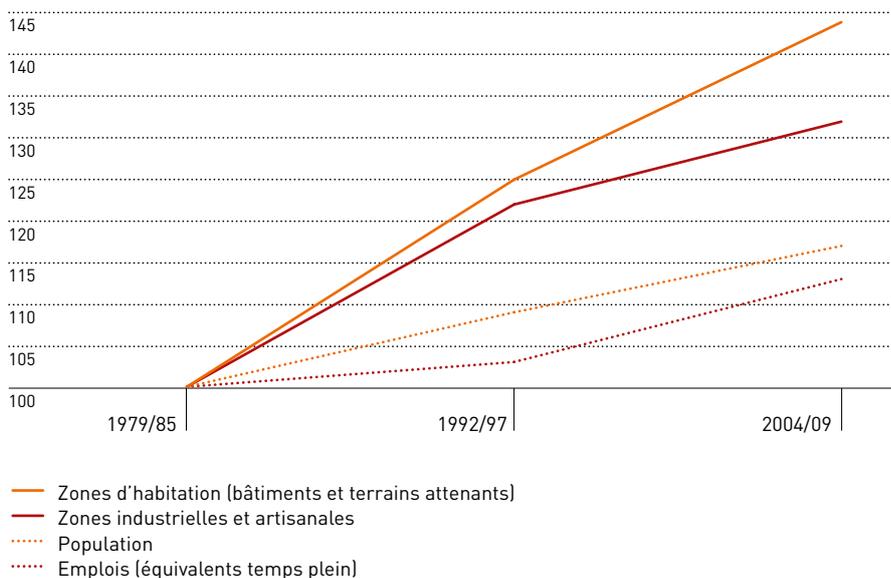
Source : Office fédéral de la statistique OFS, 2013 : Mobilité et transport

Figure 2

Les zones d'habitation croissent à un rythme supérieur à la moyenne comparées à la croissance démographique, mais les zones industrielles et artisanales augmentent moins vite que les emplois.

Évolution des zones d'habitation, des zones industrielles et artisanales, de la population et des emplois

En %, indexé : 1979/85 = 100



Source : Office fédéral du développement territorial ARE, 2014 : Trends der Siedlungsentwicklung in der Schweiz

Quels défis doit relever le développement territorial en Suisse ? Il doit concilier la planification des espaces habités et des infrastructures avec des évolutions dynamiques

La croissance de l'urbanisation et des transports atteint ses limites

L'un des défis majeurs à relever concerne le développement du tissu bâti. Un coup d'œil à la statistique suisse de la superficie montre que la surface d'habitat et d'infrastructure a progressé de 560 km² environ (23%) entre la fin des années 1980 et 2010 ; elle représente aujourd'hui 7,5 % de l'utilisation du sol. Environ deux fois plus de terres agricoles ont disparu dans le même temps (1080 km²). Environ la moitié de cette perte est due à l'augmentation des surfaces boisées et des surfaces improductives.

Les espaces habités continuent de croître, mais à un rythme inférieur.

L'expansion la plus soutenue a été enregistrée dans les années 1990. Au cours des dernières années, la surface d'habitat et d'infrastructure s'est accrue de 21 km² par an ou 0,69 m² par seconde. Elle inclut, outre les bâtiments, les surfaces de transport de même que les espaces verts et les lieux de détente. La surface des zones à bâtir a augmenté de 4 km² par an ou 0,12 m² par seconde. Cette évolution se heurte à des résistances croissantes et favorise l'émergence d'initiatives visant à limiter strictement les surfaces bâties.

Les surfaces d'habitat sont utilisées plus intensivement.

Parallèlement, on constate que les surfaces classées en zones à bâtir sont utilisées avec de plus en plus d'intensité. Rien qu'entre 2007 et 2012, la part des surfaces dézonées mais n'ayant pas été construites a diminué de près de 30 % voire de 45 %. Ceci s'explique en partie par le fait que les surfaces situées dans des endroits facilement accessibles sont de plus en plus rares. De leur côté, les zones industrielles subissent une pression toujours plus grande. Souvent, leur développement sur les terrains existants est entravé. Qui plus est, il est de moins en moins accepté que lieux de vie et lieux de travail coexistent côte à côte.

Il est nécessaire de développer de nouvelles idées pour les halles de fabrique et les bâtiments vieux de plusieurs décennies qui ne correspondent plus aux besoins des utilisateurs ou aux standards actuels. Pourtant, souvent, la gestion de l'existant et un vaste mouvement d'opposition aux changements dans l'espace urbain entraînent l'immobilisme.

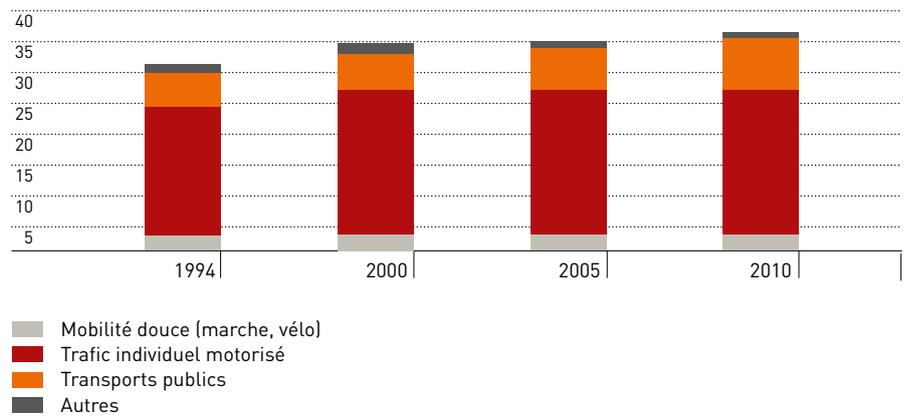
Les questions concernant le développement des infrastructures de transport et la croissance régulière de la mobilité ne sont toujours pas résolues.

Sur le front de la mobilité, on enregistre un grand dynamisme. L'extension des voies de transport a amélioré l'accessibilité d'une grande partie de la Suisse à un niveau sans précédent. Cette offre ne manque pas d'être utilisée. Les distances journalières par personne ne cessent d'augmenter. Sur la route, le nombre d'heures perdues dans les bouchons est de plus en plus élevé.

Figure 3

En Suisse, les distances parcourues quotidiennement par les individus s'allongent toujours plus. Celles parcourues en transports publics augmentent à un rythme supérieur à la moyenne.

Distances parcourues quotidiennement, selon le mode de transport, de 1994 à 2010
Kilomètres par personne et par jour en Suisse



Sources : Office fédéral de la statistique OFS, Office fédéral du développement territorial ARE, 2012 : La mobilité en Suisse – Résultats du microrecensement mobilité et transports 2010

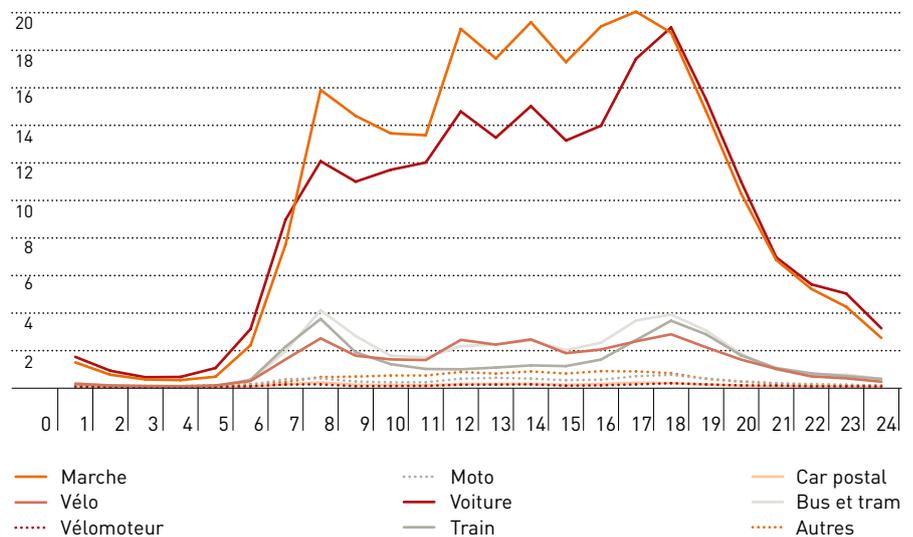
Le développement des transports publics n'a pas seulement entraîné un report en leur faveur. Il a aussi accru la distance journalière individuelle parcourue par ce biais. Entre 1994 et 2010, cette dernière a progressé de 54% dans les transports publics, contre 12% pour les transports individuels motorisés.

Figure 4

La charge supportée par la route et le rail aux heures de pointe devient de plus en plus problématique.

Circulation au fil de la journée selon le mode de transport

Part de la population en déplacement, en %



Sources : Office fédéral de la statistique OFS, Office fédéral du développement territorial ARE, 2012 : La mobilité en Suisse – Résultats du microrecensement mobilité et transports 2010

Sur l'important axe est-ouest, tant les voyageurs que les marchandises sont à l'étroit. Selon des classements internationaux, la qualité des infrastructures de transport et de la logistique en Suisse diminue. L'entretien de plus en plus coûteux des infrastructures existantes se fait au dépend d'investissements dans de nouvelles infrastructures. Nous portons tous une part de responsabilité dans cette évolution.

1

Éléments sur le **thème des aéroports (Zurich)**



Plus d'informations :
Swiss International Airports Association (SIAA)
www.siaa.ch
Zürcher Handelskammer
www.zhk.ch (en allemand)

1

Principe général

Les aéroports sont des infrastructures essentielles pour une place économique attrayante. L'aménagement du territoire doit garantir que les aéroports suisses puissent se développer et adapter leurs infrastructures en fonction de la demande.

2

Défis en matière d'aménagement du territoire

Chaque aéroport de Suisse dispose d'une fiche par installation du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). En raison d'intérêts politiques divergents, il existe parfois des différences substantielles entre le plan sectoriel de la Confédération et la planification directrice des cantons et communes. Tous les acteurs de l'aménagement du territoire devraient toutefois faire en sorte de permettre aux aéroports un développement adapté à la demande. Il serait également judicieux de raccourcir les procédures.

3

Garantir un raccordement optimal des aéroports

Un raccordement optimal aux réseaux de transport terrestres (rail et route) doit garantir l'accessibilité des aéroports pour les passagers et les employés – y compris aux heures de pointe. De plus, il est essentiel de disposer d'un nombre suffisant de places de parking.

4

Égalité de traitement des nuisances sonores

Il faut se garder de discriminer le trafic aérien par rapport à d'autres sources de bruit lors de la fixation des valeurs limites et de la réglementation en cas de dépassement des celles-ci, il faut se garder de discriminer le trafic aérien par rapport à d'autres sources de bruit. Il importe de traiter de manière identique les différentes sources de bruit dans la législation relative à la protection de l'environnement.

5

Pas de restriction supplémentaire des heures d'exploitation des aéroports

Les vols en début et fin de journée sont très importants pour les passagers et les compagnies aériennes, en particulier pour le transport de fret. La performance d'un hub en dépend. Les heures d'exploitation en vigueur dans les aéroports suisses ne doivent pas être restreintes davantage. Cela vaut aussi pour le trafic routier de marchandises (trafic de remplacement du fret aérien). Les interdictions de circuler et de voler la nuit ne doivent pas être durcies.

6

Densification des agglomérations

Il est judicieux de densifier les zones à forte concentration urbaine, et d'œuvrer à une acceptation de nuisances sonores accrues. Les conflits entre l'utilisation de surfaces pour le trafic aérien et le logement dans les agglomérations ne doivent pas systématiquement être résolus au détriment des aéroports.

7

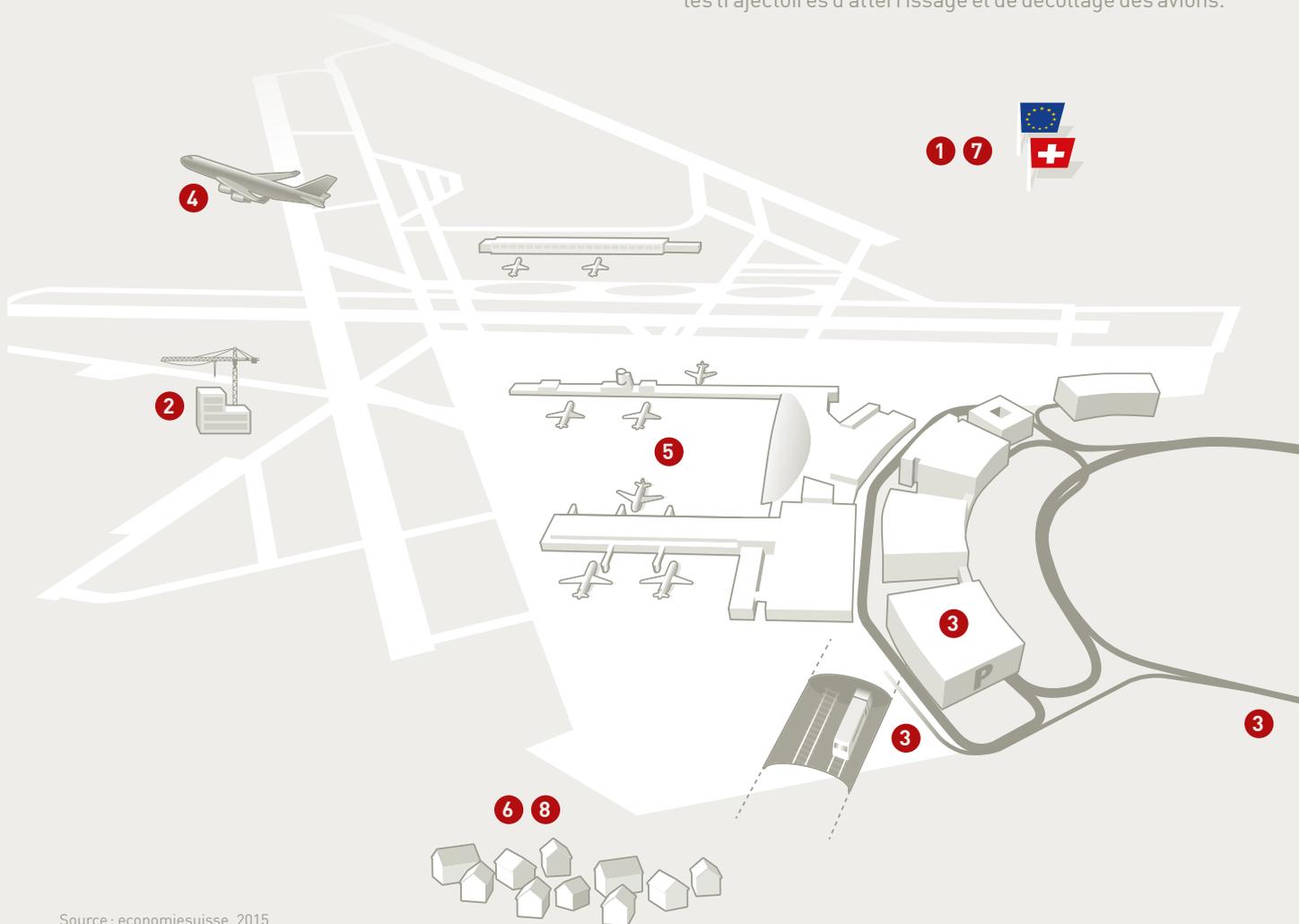
Pas de cavalier seul

En matière d'aménagement du territoire et plus particulièrement dans la réglementation d'infrastructures clés, la Suisse doit s'inspirer des normes en vigueur à l'étranger et non fixer des valeurs limites plus strictes que l'UE. Ainsi seulement la Suisse restera-t-elle compétitive par rapport au reste de l'Europe.

8

Pas de zones résidentielles sous les trajectoires d'atterrissage et de décollage des avions

Il importe de garantir avec des moyens adéquats que les communes ne créent pas de nouvelles zones résidentielles sous les trajectoires d'atterrissage et de décollage des avions.



Source : economiesuisse, 2015

L'aménagement du territoire ne s'arrête plus aux frontières nationales. Sa planification est devenue un défi pour les instances publiques.

Les espaces s'interpénètrent de plus en plus

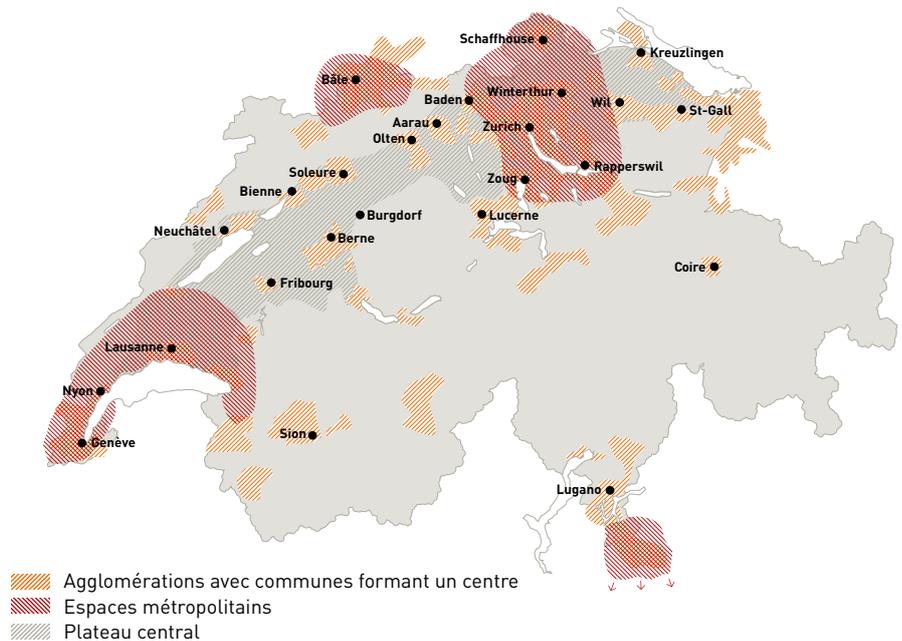
Les agglomérations se développent au-delà des frontières cantonales et communales pour former un espace presque continu allant de Schaffhouse à Genève. Des espaces métropolitains enjambent les frontières nationales. On ne peut plus imaginer planifier des infrastructures de transport et développer le tissu bâti sans franchir des frontières cantonales et communales. Le développement d'un site requiert en outre des analyses étendues des flux de transport, du territoire et de l'environnement. Il s'agit, par ailleurs, de tenir davantage compte des dangers naturels dans la planification et l'aménagement du tissu bâti. Enfin, de nouvelles questions se posent sur les nombreuses possibilités d'utilisation du sous-sol.

Pour les milieux économiques, les régions métropolitaines, aéroportuaires et les infrastructures de transport de marchandises sont des thèmes prioritaires pour l'aménagement du territoire. La division du travail et les interconnexions avec l'étranger ont atteint des niveaux sans précédent. Ceci se reflète dans le développement du transport de marchandises, alimenté par la globalisation de l'économie : l'intensité du trafic aérien par personne en Suisse est deux fois plus élevée que la moyenne de l'UE-27 et les réseaux de trains à grande vitesse se développent au-delà des frontières nationales.

Figure 5

Des espaces fonctionnels complémentaires s'étendent et se chevauchent.

Agglomérations et espaces métropolitains se rejoignent



Source : economiesuisse, sur la base des données de l'OFS, 2015

Les marchés, les processus de production et, partant, la mise en réseau de l'économie s'étendent en Suisse et dans le monde. Ces chaînes de création de valeur doivent fonctionner efficacement et pouvoir être développées durablement.

L'économie s'intègre désormais dans des réseaux nationaux et internationaux, qui continuent de s'étendre.

Une bonne accessibilité des sites économiques, depuis la Suisse comme depuis l'étranger, est fondamentale. Aussi est-il indispensable que ces liaisons ne fassent pas les frais de la compartimentation verticale et horizontale des collectivités publiques. L'économie se doit de présenter sa vision de l'aménagement du territoire en portant son regard au-delà de ces frontières.

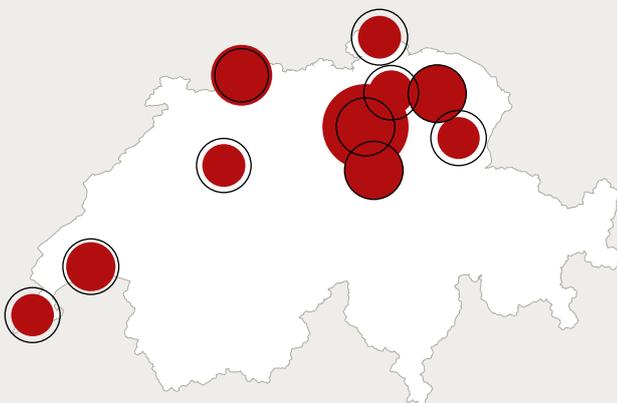
Les territoires fonctionnels doivent également être planifiés au-delà des frontières cantonales et communales. La coordination et la transparence de la planification fédérale, en particulier en ce qui concerne les infrastructures de transport, serait un préalable. Il est incompréhensible qu'il subsiste encore des territoires mal desservis 35 ans après l'entrée en vigueur de la loi sur l'aménagement du territoire.

Du point de vue de des milieux économiques, il convient de clarifier comment et à quel niveau la planification doit avoir lieu, par exemple dans les territoires fonctionnels, avant d'édicter de nouvelles réglementations.

2

L'échance de savoir et l'industrie des machines pour illustrer la connexion spatiale de l'économie

Les dix sites de construction de machines les plus internationaux de Suisse



- Raccordement à des sites hors de Suisse
- Raccordement international des dix premiers sites situé dans la moyenne
- Raccordement international nettement supérieur à la moyenne

Source : economiesuisse, sur la base de BHP – Brugger und Partner AG

L'économie actuelle s'enracine encore plus fortement et plus directement qu'autrefois dans la production, la diffusion et l'utilisation du savoir. Pour une entreprise ou une région économique, le savoir est devenu un facteur stratégique face à la concurrence.

Si les nouvelles technologies de l'information permettent de s'affranchir facilement des distances, les contacts directs n'ont jamais été aussi importants. Le savoir naît d'échanges entre individus proches les uns des autres aussi bien géographiquement que dans des réseaux.

Les décisions d'implantation des entreprises dépendent principalement de la proximité de leurs clients et de leurs partenaires. Les contacts en tête-à-tête sont indispensables pour transmettre le savoir et l'expérience. Pour pouvoir innover (nouveaux produits, nouvelles procédures, nouveaux marchés ou nouvelles formes d'organisation), les entreprises doivent continuellement optimiser le choix de leur site d'implantation, provoquant ainsi des transformations dans les différents espaces. Ce faisant, cohésion spatiale et compétitivité économique des agglomérations entrent parfois en conflit.

Les réseaux des entreprises comme indicateur d'interconnexion

La mise en réseau de l'économie suisse est multidimensionnelle. La création de valeur se base sur un système complexe de sites nationaux et internationaux. La méthode dite du «World-City-Network» met en évidence ces imbrications. Les réseaux internes aux entreprises à forte intensité de savoir y tiennent lieu de variables de rapprochement pour l'échange potentiel de savoir entre sites économiques.

La figure montre l'intensité de la mise en réseau des dix plus grandes agglomérations de Suisse au niveau international, sur la base des réseaux internes des trente plus grandes entreprises de l'industrie des machines de Suisse. L'analyse montre clairement que les réseaux internes de l'industrie des machines se concentrent de plus en plus dans des régions métropolitaines polycentriques. Les réseaux régionaux d'innovation et les clusters gagnent en importance.



Plus d'informations :
www.bruggerconsulting.ch (en allemand)

Le difficile équilibre des intérêts

Depuis 1979, la Suisse a vu sa population augmenter de 28 %, sa surface d'habitat et d'infrastructure s'accroître de 23 % et sa surface agricole diminuer de 5 %.

La loi sur l'aménagement du territoire de 1979, récemment révisée, ne contient pas de réponses pour relever les défis actuels.

Si les utilisations et les exigences ont profondément changé depuis 1979, le droit sur l'aménagement du territoire, lui, n'a guère été modifié. La loi révisée sur l'aménagement du territoire (1^{ère} étape) qui est entrée en vigueur au 1^{er} mai 2014 précise des aspects qu'elle contenait déjà, directement ou indirectement, depuis 1979.

Diverses questions restent toutefois en suspens. Les mutations dans l'économie et le développement des agglomérations et des transports publics vont plus vite que les planifications. Comment faudra-t-il gérer à l'avenir le dynamisme et les interdépendances économiques et sociales étroites à l'intérieur et à l'extérieur de la Suisse ? Comment la planification peut-elle prendre en compte les intérêts publics et les intérêts privés, sans se heurter à des barrières étatiques et à des conflits entre le droit de la construction, le droit de l'environnement, la protection du paysage et le droit de l'aménagement du territoire, tout en prévoyant de l'espace pour le développement économique ?

L'interpénétration des espaces et les initiatives toujours plus radicales sur le développement territorial illustrent l'ampleur du défi. L'espace est limité et le temps pour trouver des solutions est compté au vu de la rapidité de ces évolutions.

On demande de limiter les zones à bâtir pour ralentir le mitage du territoire. Pourtant, la majorité de la surface d'habitat et d'infrastructure (concrètement entre 70 et 80 %) est concentrée dans les centres, sur les zones à bâtir expressément prévues à cet effet. Dans les communes rurales, plus de la moitié de la surface d'habitat et d'infrastructure est située en dehors des zones à bâtir. Il n'existe paradoxalement plus guère de marge pour une pesée objective des intérêts, pour une exploitation économique en dehors des zones à bâtir.

L'absence de coordination du droit nominal et du droit fonctionnel de l'aménagement du territoire prive les acteurs économiques de la marge de manœuvre nécessaire pour la planification.

Le développement territorial est un processus dynamique complexe. Plus la demande et les besoins augmentent, plus les défis sont grands. Or la législation actuelle n'est plus en phase. Il est donc d'autant plus important, du point de vue de l'économie, de coordonner le droit nominal et le droit fonctionnel de l'aménagement du territoire et de recréer des conditions permettant de relever les défis qui se posent. Cette remarque vaut en particulier pour la relation entre le droit de la construction et le droit de l'aménagement du territoire. Si l'on veut trouver des solutions globales, il est nécessaire de dégager une marge de manœuvre.

Il importe d'à nouveau mieux équilibrer les intérêts dans un processus commun visant à rechercher des solutions et à améliorer la sécurité en matière de planification.

Il est simpliste d'exiger qu'une autorité expose et résolve des problèmes complexes en édictant un plan. Cette approche unilatérale ne fait qu'augmenter les exigences et la taille des plans directeurs cantonaux. La concertation sur le cadre souhaité, sur les processus et sur la participation à la résolution des problèmes, pourtant nécessaire, est reléguée à l'arrière-plan. Il est de plus en plus rare de trouver un équilibre entre les intérêts de protection des acteurs publics et les intérêts de développement des acteurs privés. La sécurité pour la planification des projets fait donc elle aussi défaut.

Quelles stratégies l'économie entend-elle poursuivre ? Engagement concret pour une utilisation plus efficace de l'espace et des infrastructures

En matière de développement territorial, les besoins de l'économie font face aux attentes les plus diverses. Jusqu'à présent, economiesuisse s'est toujours tenue en retrait et n'est intervenue que ponctuellement sur des questions et projets spécifiques. Au niveau national, Avenir Suisse a participé activement au débat sur l'aménagement du territoire. Dans les cantons, ce sont tout particulièrement les Chambres de commerce qui ont pris position dans leurs publications.

Engagement à tous les niveaux de l'aménagement du territoire

L'économie fera valoir ses intérêts en matière d'aménagement du territoire aux niveaux compétents et de manière constructive.

La pesée des intérêts en matière d'aménagement du territoire ne doit pas reposer sur une interprétation strictement formaliste de la loi sur l'aménagement du territoire. Il convient de prendre en compte, examiner et réévaluer les intérêts les plus divers, qu'ils soient publics ou privés. Pour cela, il est attendu que les acteurs étatiques de l'aménagement du territoire et l'opinion publique identifient et prennent en compte les besoins et les fonctions de l'économie.

Les milieux économiques s'engagent à tous les niveaux de l'aménagement du territoire. Les objectifs qu'ils se sont fixés sont les suivants :

- ▶ Renforcer l'attrait de la place économique et les possibilités de développement des entreprises.
- ▶ Améliorer les conditions-cadre pour assurer des espaces suffisants et de qualité pour les lieux de travail, de vie, les loisirs et le paysage en prévoyant :
 - une plus grande souplesse au niveau des utilisations, et
 - une gestion des conflits d'intérêts territoriaux orientée sur les objectifs.
- ▶ Développer les infrastructures en fonction des besoins pour assurer :
 - une desserte fiable et performante ;
 - une accessibilité optimale par les moyens de transport ; et
 - une utilisation efficace dans leur ensemble des infrastructures.
- ▶ En matière de planification :
 - garantir une pesée transparente de tous les intérêts en présence, et
 - veiller à une division des tâches respectant le fédéralisme et orientée sur les solutions, qui tienne compte des différences de dynamisme et de la mise en réseau en territoires fonctionnels.

Planifier de façon concertée pour gérer efficacement les besoins de surface

En vertu des nouvelles exigences de la loi révisée, l'économie doit s'impliquer dans la gestion des zones d'activité.

Face à l'accroissement de la demande et des exigences de toutes sortes, il est primordial de préserver un juste équilibre entre intérêts publics et privés. Pour les milieux économiques, la protection de la propriété et la sécurité juridique doivent être considérées comme des biens élémentaires dans ce processus. En effet, le développement d'un tissu urbain de grande qualité ne peut être assuré sans la participation des propriétaires et de tous les acteurs concernés.

L'aménagement du territoire et les bases légales déterminent le cadre de l'action. La mise en œuvre de la première révision de la loi sur l'aménagement du territoire exige des cantons l'introduction d'un système de gestion des zones d'activités économiques destiné à garantir un suivi régional et un pilotage actif de leur utilisation. Cela vaut également pour les nouvelles zones créées. L'économie doit s'impliquer activement dans l'organisation de la gestion de ces zones, car les entreprises dépendent de la disponibilité des surfaces d'activités. L'horizon temporel et la sécurité de la planification constituent à cet égard des facteurs décisifs.

La planification des zones d'activités à l'échelon intercommunal est désormais incontournable. L'article 15 de la loi sur l'aménagement du territoire stipule en effet que l'emplacement et la dimension des zones à bâtir doivent être coordonnés par-delà les frontières communales. En outre, les coûts d'équipement et d'infrastructure élevés ne sont soutenables à long terme qu'en cas d'utilisation efficace du sol. La mise en œuvre de zones d'activités conjointes par le biais de plans d'affectation intercommunaux peut être aisément réalisée moyennant une péréquation des charges et des utilités. Il importe que les propriétaires et les milieux économiques intéressés s'investissent sans délai dans ce défi.

Les processus participatifs dans la planification publique représentent une chance pour l'économie.

Parallèlement, l'économie doit non seulement exiger, mais encore soutenir l'instauration de processus participatifs lors des planifications publiques, et y recourir ensuite activement. L'identification des besoins et des opportunités offertes par le développement territorial dans le contexte local exige une évaluation transparente de chaque situation. La gestion professionnelle des différentes options du développement et des mesures qui en découlent, dès le départ, permet d'identifier à temps les éventuelles erreurs de procédure et d'éviter les retards inutiles.

Il est essentiel, pour la planification ultérieure, de trouver un juste équilibre entre les différents intérêts en présence. Il en va de la qualité et de l'acceptation du projet, qui repose ainsi sur des bases beaucoup plus stables en cas d'examen ultérieur par les tribunaux. La planification doit démarrer suffisamment tôt et procéder par étapes. L'aménagement du territoire dans des espaces étroitement interconnectés du point de vue fonctionnel nécessite des informations clairement structurées sur les intérêts en présence et sur les conflits d'utilisation pour pouvoir dégager des marges de manœuvre opportunes.

Les procédures de planification participatives permettent de tels développements, à condition qu'elles ne servent pas uniquement à la formation de l'opinion des autorités, mais qu'elles contribuent également à l'élaboration d'une base de planification juridiquement valable ou qu'elles définissent les obligations réciproques dans des contrats urbanistiques.

3

Le nouveau quartier «Urbahn» à la gare de Schaffhouse

De la vision à la réalisation
exemplaire du projet

La ville de Schaffhouse a longtemps cherché une affectation adéquate pour le site adjacent à la gare. Ce casse-tête l'a finalement conduite à envisager de déplacer la gare routière. Le dialogue fructueux entre les participants a permis de réaliser un quartier urbain attrayant, qui présente des affectations publiques et privées diverses.

La planification participative comme point de départ

Le projet a vu le jour grâce à la collaboration étroite entre la ville de Schaffhouse, la promotion économique cantonale, les milieux politiques, les autorités, l'investisseur et l'entrepreneur général Steiner SA. La décision de lancer un concours conjoint d'architectes et d'investisseurs a jeté les bases de cette réalisation réussie. Le cabinet d'architectes Pfister Schiess Tropeano & Partner Architekten AG et l'entrepreneur général Steiner SA ont élaboré un projet architectural intéressant et économiquement judicieux sur une surface d'environ 10 000 m².

Ce quartier à forte densité rassemble des habitations, des entreprises, des services et un hôtel de congrès sur un emplacement idéal, à côté de la gare et à proximité de la vieille ville. Il s'intègre parfaitement dans son environnement, car il n'a pas été développé de manière isolée, mais a été inclus dans la planification locale.

Le projet «Urbahn, Am Bleicheplatz» a été achevé le 1^{er} octobre 2014. Le Raumplanungsgruppe Nordostschweiz (RPG NO; groupe d'aménagement du territoire du nord-est de la Suisse) lui a décerné le prix de l'urbanisme pour sa qualité et son exemplarité, récompensant ainsi les efforts communs sous-jacents.



Plus d'informations :
www.steiner.ch (en allemand)



Vue du nouveau quartier

Réconcilier l'habitat et le travail

Habiter plus près de son travail a pour avantage de concentrer différentes fonctions en un seul lieu. Dédier de grands surfaces uniquement à l'habitat ne constitue pas une base stable et durable. À l'opposé, la mixité des zones – entre habitat et fonctions économiques – comporte certes des risques de conflit, mais garantit un niveau de qualité élevé à long terme – et cela même si les progrès techniques permettront de réduire encore, voire d'éliminer les émissions polluantes.

Des solutions innovantes et un engagement fort sont nécessaires pour concilier logement et activités économiques sur un site.

Une importance accrue doit donc être accordée à la mixité fonctionnelle dans les politiques d'aménagement du territoire. Cette approche urbanistique met l'accent sur la création de zones mixtes par opposition à la séparation des fonctions de type traditionnel (habiter, circuler, travailler, etc.). Un tel instrument existe en droit de la planification. Le défi consiste à trouver des solutions appropriées de manière à ce que les usages économiques fassent clairement partie de la solution et non du problème. Les dispositions du droit fédéral relatives à la protection contre les nuisances sont à respecter. À cet égard, lors de la planification d'une zone mixte, l'attribution des degrés de sensibilité au bruit permettrait de fixer un cadre approprié pour la répartition des espaces de travail et d'habitation.

L'économie est appelée à s'engager activement dans les projets favorisant la mixité urbaine et les usages de proximité. Plutôt que d'évincer les activités commerciales et de production, l'enjeu consiste à développer de nouveaux concepts favorisant la mixité d'usage. Cela concerne également l'aménagement de surfaces nécessaires à l'approvisionnement de base et au commerce de détail dans les centres et les quartiers bien desservis.

Il est décisif de ne pas considérer uniquement le projet lui-même. Il arrive fréquemment que le concept général de développement d'un important périmètre mentionne uniquement le potentiel global de la réalisation. Dans le cadre de nouveaux projets, et en particulier ceux liés à la diversité des fonctions, le potentiel réside également dans la transformation des surfaces, dans la préservation de sites d'activités économiques existants et dans la capacité à garantir les possibilités de développement.

Plutôt que de cimenter une évolution dans l'aménagement du territoire, il convient de rechercher des solutions flexibles et adaptées à la demande.

L'objectif est d'instaurer une souplesse d'utilisation suffisante pour désamorcer les conflits entre l'aménagement du territoire à long terme (entre 10 et 30 ans) et l'horizon de planification des entreprises, souvent de plus court terme. Il s'agit d'éviter les allocations rigides et d'adapter les usages en fonction de la demande. De nombreux projets de développement mixte et de reconversion de friches industrielles connaissent un réel succès et sont autant d'exemples concrets d'intégration réussie.

4

Développement harmonieux d'un nouveau quartier

Revitalisation du site de Papieri Biberist

En juillet 2012, le groupe HIAG Immobilien rachète à la société Sappi Fine Paper Europe l'ancienne fabrique de papier Biberist située dans le canton de Soleure. Cette friche de 277 000 m² située en zone industrielle, qui a abrité une usine de papier pendant plus de 150 ans, se trouve à proximité immédiate de la gare et dispose d'un accès direct au réseau des routes nationales.

Valorisation du potentiel existant

En raison de son passé industriel à vocation unique, Papieri était un complexe fermé sur lui-même. Relevant le défi, son propriétaire HIAG Immobilien a mis en place une stratégie de développement à long terme pour permettre la transformation du site en une zone multi-usages accessible au public. Eu égard à la taille du site, au plan de démantèlement de l'ancien parc de machines, à la configuration de la demande sur le marché et à la nature des investissements à réaliser, ce processus d'ouverture se déroule par étapes. Il a débuté par l'implantation d'entreprises dans des bâtiments existants, parallèlement au développement progressif des infrastructures. Avec plus de 2 millions m³ d'espace intérieur, le site Papieri peut accueillir une offre diversifiée destinée à un large public. La revitalisation du site dans une optique à court et à moyen termes est un élément essentiel du processus de développement. Cette nouvelle plateforme s'adresse en particulier aux PME actives dans les secteurs de la logistique et de la production.

Développer des perspectives

La définition d'une stratégie à long terme exige une planification minutieuse des perspectives de développement intégrant à la fois les aspects économiques, écologiques et sociaux. À cette fin, HIAG Immobilien a organisé un concours d'architecture intitulé «Vision 2033» qui a pris la forme de cinq mandats d'études parallèles. Les bureaux d'architectes



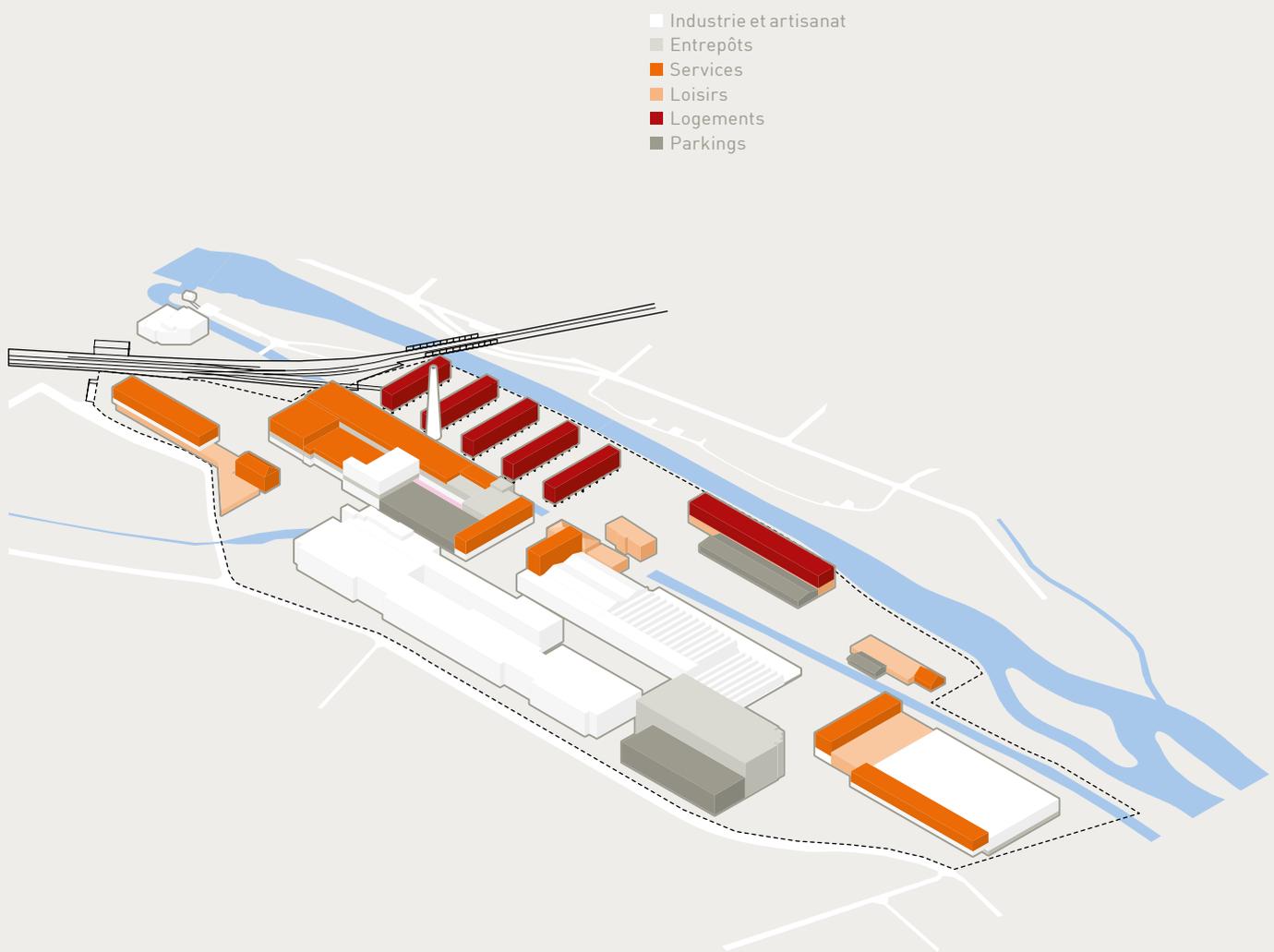
Plus d'informations :
HIAG Immobilien
www.papieri-biberist.ch (en allemand)

mandatés avaient pour mission d'élaborer un projet de développement du site de Papieri s'étalant sur vingt ans au minimum. Outre le développement industriel et artisanal du site, les projets devaient favoriser la mixité fonctionnelle en intégrant les multiples activités urbaines – travail, loisirs, art, culture et logement. La recherche d'une mixité d'usages optimale, mais aussi l'élaboration de propositions de desserte et d'aménagement des espaces extérieurs faisaient partie intégrante du mandat.

Tous les projets déposés ont souligné le fait que le caractère imposant et marquant des halles existantes conférait une identité unique au site. La conservation des bâtiments trouve également une justification économique, car il est plus rentable d'utiliser et d'adapter raisonnablement des infrastructures existantes que de construire à neuf. Les activités

industrielles se développeront dans la partie orientale de la zone en développement. La dernière étape de la réhabilitation du site comprendra en outre l'intégration progressive d'une faible part de logements. La création d'une zone affectée à l'habitation est considérée comme la clé de voûte du processus de développement. Cette ultime phase du projet se concrétisera lorsque la création de logements sera compatible avec l'utilisation artisanale et industrielle des autres parties du site.

Le succès de la revalorisation du site de Papieri exige – outre la définition d'une stratégie de développement efficace – l'instauration d'un dialogue étroit avec les autorités compétentes, les habitants, la presse, les architectes et les planificateurs. Les résultats du concours «Vision 2033» ont été présentés au public en mai 2014.



Source : HIAG Immobilien

Exploiter la troisième dimension

Avec la limitation de la croissance urbaine en périphérie et le développement urbain vers l'intérieur, la Suisse s'achemine vers une pénurie de surfaces libres. L'ensemble des acteurs et autorités responsables de l'aménagement du territoire sont appelés à évaluer de nouvelles options et à utiliser les espaces disponibles aussi bien en hauteur qu'en le sous-sol.

D'une manière générale, les bâtiments élevés ont un potentiel, mais il faut des solutions adaptées et de qualité.

De notre point de vue, les débats à venir sur le développement du milieu bâti devront nécessairement intégrer la question de la construction de bâtiments plus élevés. Les immeubles de grande hauteur construits à Bâle et à Zurich peuvent à cet égard être considérés comme avant-gardistes. La recherche de solutions nouvelles susceptibles d'exploiter ce potentiel tout en étant économiquement durable est une tâche que toutes les parties prenantes doivent assumer en commun et qui ne pourra pas être mise en œuvre de façon mécanique. Seuls des projets de qualité, à même de s'intégrer dans le tissu urbain existant, auront une chance de se concrétiser.

Concrètement, les appels à la construction d'immeubles-tours dans les zones urbaines devraient intégrer la question de leur apparence afin qu'ils puissent s'intégrer harmonieusement dans le paysage urbain, le compléter ou favoriser son développement. C'est par des encouragements et non par des sanctions que l'on parviendra à tirer le meilleur parti possible des occasions de croissance dans le cadre des flexibilités existantes.

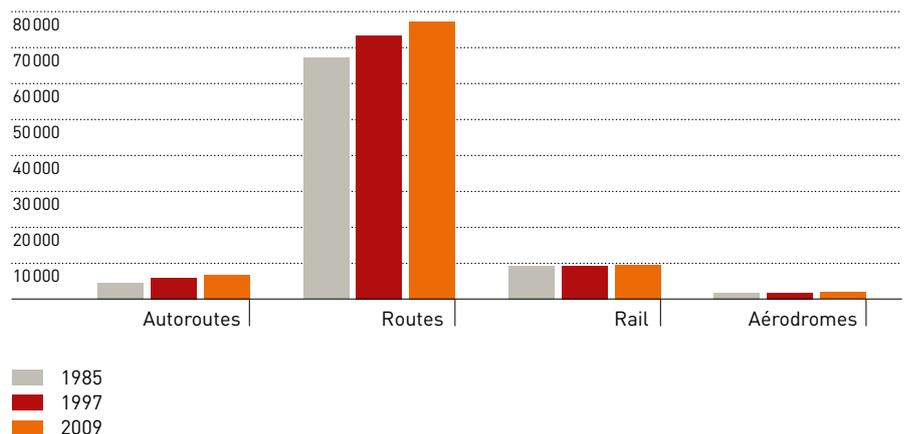
Ces processus prennent du temps et l'économie doit – dans ce cadre également – s'engager rapidement dans le débat avec les planificateurs et les milieux concernés afin de favoriser également une compréhension commune des solutions proposées.

Figure 6

Entre 1985 et 2009, les surfaces ont progressé de 49% pour les autoroutes, de 15% pour les routes, de 3% pour le rail et de 11% pour les aéroports.

Zones de transport selon leur utilisation

1985, 1997 et 2009 (en hectares)



Source : Office fédéral de la statistique OFS, 2013 : L'utilisation du sol en Suisse – Résultats de la statistique de la superficie

Les infrastructures de transport et leurs surfaces sont un élément important des zones construites, mais elles se trouvent en partie en friche.

Un autre aspect à prendre en considération est l'utilisation efficace du sol par les infrastructures de transport. Celles-ci occupent actuellement quelque 30% du total du bâti et présentent déjà un taux d'imperméabilisation élevé par rapport aux autres surfaces construites. Les milieux économiques recommandent la conduite d'études préalables pour s'assurer que la construction d'infrastructures de transport s'effectue dans des endroits appropriés et répond à des besoins avérés. Cela permet de préserver le potentiel des surfaces situées en milieu bâti et de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'urbanisation. À titre d'exemple, comme les places de parc qui ne nécessitent pas la lumière du jour devraient majoritairement être réalisées en sous-sol, dans les villes comme à la campagne.

Il convient également de promouvoir des procédures de planification et d'autorisation permettant aux investisseurs de réaliser leurs projets dans des délais raisonnables.

L'utilisation de l'espace situé au-dessus des infrastructures ou le transfert de certaines d'entre elles en sous-sol recèle encore un potentiel insuffisamment exploité. D'un point de vue macroéconomique, de tels investissements se révèlent judicieux et efficaces à long terme malgré un coût initial supérieur.

5

Cargo sous terrain

Les hommes à la surface,
les marchandises en sous-sol

L'objectif du projet «Cargo sous terrain» est de créer un réseau de tunnels souterrains destiné au transport des marchandises. Ce système entièrement automatisé relierait des centres de logistique et de production aux principales agglomérations de Suisse et déchargerait ainsi les réseaux routier et ferroviaire. L'association de soutien à Cargo sous terrain a chargé un bureau d'ingénieurs de réaliser une étude de faisabilité du projet. Les initiateurs souhaitent construire d'ici à 2030 un premier tronçon de 50 km environ entre Härkingen et l'entrée de Zurich. À terme, ce réseau souterrain pourrait relier les principaux pôles logistiques du pays, du lac Léman au lac de Constance en passant par Bâle et Lucerne.

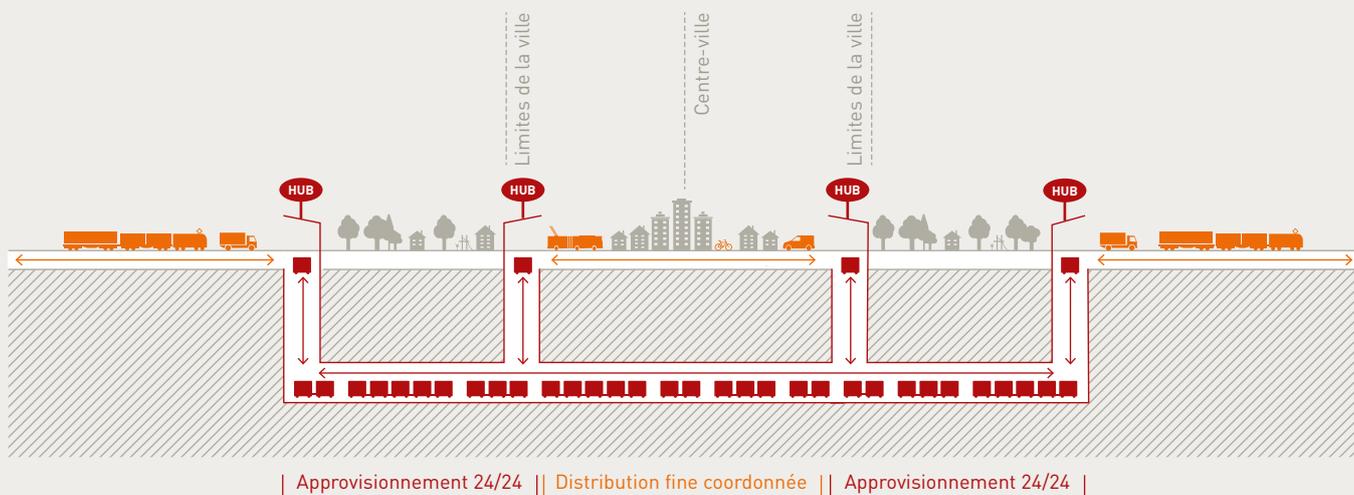
Nouvelles infrastructures souterraines de transport de marchandise

Ce nouveau maillon d'une offre logistique globale serait constitué de véhicules sans chauffeur qui transporteraient 24 heures sur 24 des marchandises d'un point à l'autre du réseau, y compris jusqu'au cœur des agglomérations dans le cadre d'une distribution fine respectueuse de l'environnement urbain (logistique urbaine). C'est la première fois que des infrastructures exclusivement dédiées au trafic marchandises seraient construites. De nouvelles capacités souterraines seraient créées sur les tronçons les plus engorgés, permettant ainsi d'économiser de précieuses surfaces qui pourront être affectées à d'autres utilisations. La livraison en flux tendu de tous types de produits permettrait en outre de réduire les surfaces d'entreposage.

Ce projet pourrait favoriser la mise en place d'un système d'approvisionnement durable contribuant à diminuer les coûts d'infrastructures et à éviter les conflits liés à l'extension des infrastructures de surface. De plus, une telle infrastructure réduirait les nuisances sonores et les émissions de CO₂ de même qu'elle libérerait des terrains.



Plus d'informations :
www.cargosoustrrain.ch (en allemand)



- En surface
- Sous terre
- Véhicules sans chauffeur

Source : Association de soutien à Cargo sous terrain

En dehors des zones à bâtir, la pesée des intérêts doit s'inscrire dans une vue d'ensemble

La séparation entre zones à bâtir et zones non constructibles est un principe important de l'aménagement du territoire. Certaines affectations – touristiques notamment – ne peuvent toutefois être réalisées qu'en dehors des zones constructibles. Lorsque les objectifs et les principes divergent, la recherche de solutions s'effectue dans le cadre de la pesée des intérêts liée à l'aménagement du territoire. Une certaine liberté d'appréciation et une marge de manœuvre sont alors nécessaires.

Une pléthore de lois nationales en partie contradictoires réduisent à néant la marge de manœuvre en matière d'aménagement du territoire.

Il existe pléthore de lois fédérales ayant pour but de protéger les forêts, les cours d'eau, les marais, les surfaces d'assolement, la biodiversité, les objets d'importance nationale, la nature, le patrimoine, etc. La recherche d'un juste équilibre entre les intérêts de protection et les utilisations importantes relève dès lors d'une mission impossible et les procédures d'autorisation peuvent être comparées à des exercices d'orientation en plein brouillard.

La prise en compte d'intérêts particuliers va à l'encontre de la pesée des intérêts exigée par l'aménagement du territoire. Il existe en outre un grand nombre de dérogations à la réglementation de la construction hors des zones à bâtir. Cette pesée d'intérêts devrait avoir lieu au niveau des cantons.

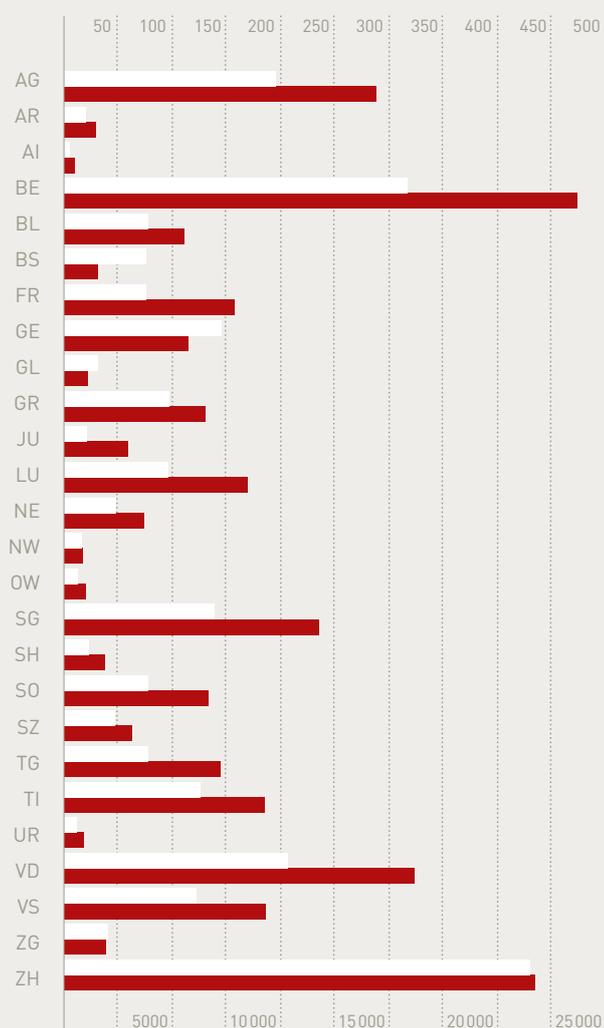
Dans l'optique de la pesée des intérêts, il est urgent d'améliorer la législation et de simplifier les procédures.

Il incombe à la Confédération de s'engager en faveur d'une législation cohérente au niveau national et de veiller à ce que la pesée des intérêts effectuée dans le cadre de l'aménagement du territoire joue pleinement son rôle de coordination. Cela garantirait une pondération exhaustive des intérêts entre protection et utilisation du sol hors des zones à bâtir. Du point de vue de l'économie, il est nécessaire de clarifier les réglementations existantes afin de permettre une simplification et une accélération de l'application des procédures.

6

Développement territorial et protection contre les dangers naturels

Résilience urbaine, le défi de demain



Valeur d'assurance des bâtiments (échelle du haut, en milliards de francs)
 Surfaces construites, y compris zones industrielles et artisanales (échelle du bas, en ha)

Vue d'ensemble du rapport entre la surface des bâtiments et la valeur assurée. Les données proviennent de la statistique de la superficie de l'OFS, des assurances immobilières cantonales et de l'étude de HEV Schweiz « L'importance de l'immobilier suisse pour l'économie nationale », qui montre son rôle prépondérant pour la performance économique suisse. Source : economiesuisse, 2015

Nous serons à l'avenir confrontés à une augmentation des situations météorologiques extrêmes dues au changement climatique. Des phénomènes comme les pluies de forte intensité, les chutes de grêle violentes et les périodes de sécheresse auront des effets durables sur les crues et les inondations. L'aménagement des sols et des cours d'eau accroît encore le niveau d'exposition au risque.

Les pouvoirs publics sont conscients de la situation. L'Office fédéral de l'environnement (OFEV) a mené ces dernières années des études approfondies sur ce thème et élaboré un concept de gestion intégrée des risques. Cette démarche fera l'objet d'un rapport au Conseil fédéral courant 2015 sur le thème « Dangers naturels en Suisse ».

Il sera désormais nécessaire de tenir compte de la protection contre les dangers naturels dans l'aménagement du territoire. Des périmètres de protection contre le risque d'inondation ont ainsi été définis. Des mesures architecturales préventives peuvent également être prises afin de protéger des immeubles menacés.

Tenir compte des dangers lors de la planification

Les cartes des dangers fournissent des indications utiles pour une application correcte des règles de l'aménagement du territoire. Elles constitueront à l'avenir de précieux outils d'accompagnement à la gestion de l'espace. Dans ce contexte, la Société suisse des ingénieurs et des architectes (SIA) revoit actuellement la norme 112 afin d'élaborer des normes de construction tenant compte des dangers naturels. L'objectif est d'assurer la protection des personnes et celle des bâtiments. L'intégration des infrastructures existantes doit impérativement être intégrée à la planification. Toutes ces mesures, réflexions et normes sont à prendre en considération au niveau de l'aménagement du territoire.

Les assurances comme partenaire

Par ailleurs, il faut veiller à l'assurabilité des bâtiments en Suisse. En 2013, la valeur totale des bâtiments assurés par les établissements cantonaux d'assurance des bâtiments et les assureurs privés s'élevait à 2500 milliards de francs. Ces établissements constituent un pilier important de notre système de prévention et de gestion des crises. De telles prestations doivent reposer sur une planification prévoyante des risques encourus.



Plus d'informations :
 Association Suisse d'Assurances ASA
www.svv.ch/fr/naturgefahren

Synchroniser l'urbanisation et les transports

Coordonner l'urbanisation et le développement des transports est essentiel. Ceci en raison de leur dynamique propre, mais aussi pour garantir une accessibilité optimale, condition nécessaire à un approvisionnement efficace et, partant, à la compétitivité de notre économie.

Il importe de mieux coordonner, d'une part, l'urbanisation et les transports et, d'autre part, l'évolution des différentes infrastructures.

Cela nécessite une meilleure coordination entre la Confédération, les cantons et les communes, qui dépasse les clivages politiques. Le défi réside dans la planification des espaces fonctionnels et leur mise en œuvre concrète.

Les cantons suivent des approches éprouvées comme la planification d'axes de développement. Celles-ci requièrent une collaboration entre l'État et les entreprises, l'emploi d'outils de planification adaptés aux différentes étapes et le recours à des appels d'offres pour permettre une densification élevée et une grande mixité des activités sur des sites bien desservis.

Les projets d'agglomération « Transports et urbanisation » ont eux aussi contribué de manière importante aux relations entre la Confédération et les cantons.

La tarification de la mobilité peut être une chance de relever les défis. Cependant, la mobilité doit être comprise comme un service.

Au final, cela demeure toutefois insuffisant pour relever les futurs défis. Synchroniser l'urbanisation et les transports est une tâche permanente et essentielle de la Confédération et des cantons, qui nécessite désormais des efforts communs plus conséquents. L'élaboration d'un concept de tarification de la mobilité (« mobility pricing »), qui sera présenté au Conseil fédéral, au Parlement et aux cantons en 2015, représente une occasion idéale de repenser les futures interactions entre ces deux fonctions. Le débat devra dépasser l'aspect de la tarification et s'orienter vers la mobilité en tant que service dans la Suisse de demain.

Les milieux économiques se pencheront sur ces questions concernant la coordination de l'urbanisation et des transports dans la future politique d'aménagement du territoire.

7

Mobilité optimale grâce aux technologies de l'information et de la communication (TIC)

L'omniprésence des smartphones reflète la numérisation rapide de la Suisse. Toujours plus d'appareils, de machines et de véhicules sont connectés à Internet et les données de mouvement générées par d'innombrables capteurs peuvent contribuer à optimiser la mobilité. Un développement similaire de la « compatibilité Internet » de la route et du rail accroîtrait la gestion qualitative de la mobilité. Les itinéraires et les moyens de transport pourraient être améliorés individuellement grâce aux données de trafic disponibles en temps réel, soutenant ainsi une utilisation plus économique et plus équilibrée des modes de transport. Des infrastructures dûment réfléchies constituent donc un facteur essentiel à une mobilité durable, en plus de l'aménagement et du développement ciblé du territoire. Les quatre exemples suivants exposent les possibilités liées aux TIC :

Trafic plus sûr et plus efficace grâce aux systèmes de transport intelligents

Les systèmes de gestion du trafic font déjà partie intégrante des infrastructures de transport modernes. À titre complémentaire, la connexion des modes de transport et la fourniture de données de trafic en temps réel aux usagers grâce à Internet contribuent à rendre la circulation plus sûre, plus efficace et plus écologique et à alléger sensiblement le système de transport dans son ensemble. Des données de circulation actualisées provenant de différentes sources sont consolidées, analysées et traitées rapidement, puis mises à la disposition immédiate des usagers de la route, qui peuvent ainsi planifier individuellement leurs trajets. Cela permet une diminution des heures de pointe ainsi qu'une utilisation plus judicieuse et plus équilibrée des infrastructures. Les prévisions en temps réel de la durée du parcours (grâce au Rail Control System et aux mesures de la densité de la circulation routière, par exemple) fournissent une meilleure information et une aide précieuse aux usagers de la route et du rail.



Plus d'informations :
Association Suisse des Télécommunications
www.asut.ch/fr

Offres connectées et gestion de la mobilité pour tous les modes et systèmes de transport

Le potentiel des différents modes de transport peut être exploité au mieux dans les interactions entre les transports publics et privés et le covoiturage ou des fournisseurs de prestations comme Mobility en intégrant des données de trafic issues de plusieurs sources. Le meilleur parcours au meilleur moment est alors proposé à un usager. Pour ce faire, les stratégies concernant les offres et les informations des entreprises de transport doivent être davantage axées sur les prestations de mobilité en tant qu'offre globale, et pas uniquement sur les différentes offres de transport.

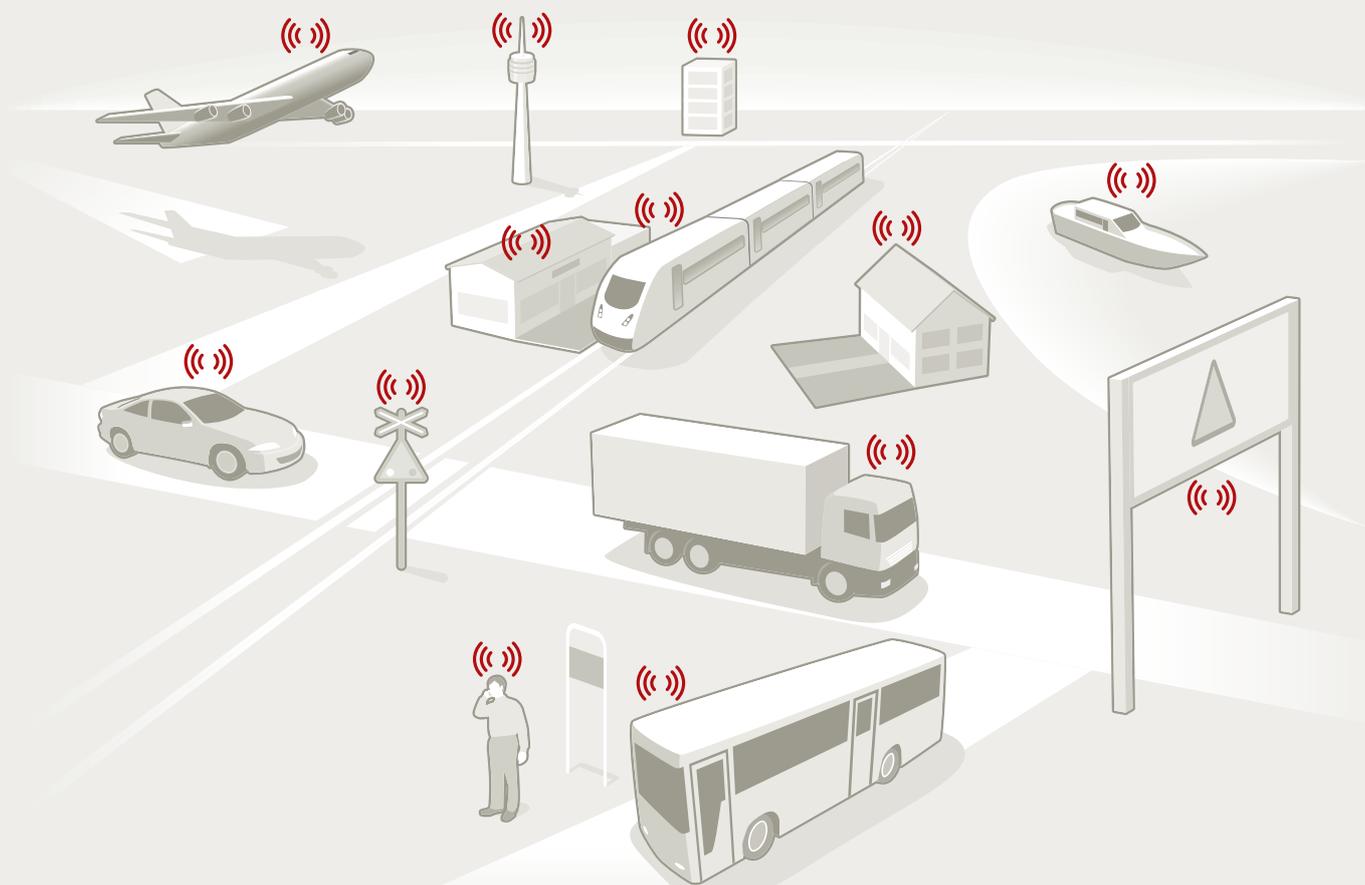
Frais de mobilité transparents imputés aux usagers respectifs en fonction de l'utilisation de tous les modes de transport

Un système de paiement simple et des tarifs liés à la prestation de circulation et à la demande pour tous les modes de transport (route et rail) entraînent une diminution des heures de pointe ainsi qu'une utilisation plus judicieuse et plus équilibrée des infrastructures de transport. Une tarification de la mobilité selon le principe de causalité existe déjà pour les poids lourds en Suisse et les premiers projets pilotes correspondants y voient le jour dans les transports publics (projet BIBO «be in be out» de la société Zugerland Verkehrsbetriebe, en collaboration avec les Chemins de fer fédéraux suisses CFF, par exemple).

Réduction/redistribution du trafic pendulaire grâce à des modèles de travail flexibles

Dans de nombreux domaines, les TIC mobiles permettent de travailler sans contrainte de temps ni de lieu, donnant ainsi naissance à de nouveaux modèles de travail. Beaucoup de tâches peuvent être accomplies au domicile («home office»), dans des télécentres («smart work centers») ou en déplacement. Ce mode de vie moderne qui repose sur les TIC et offre une certaine flexibilité spatiotemporelle pour le travail et les loisirs contribue également à une utilisation plus équilibrée des infrastructures de transport. Les pics de trafic et le nombre de kilomètres parcourus diminuent, déchargeant alors les moyens de transport et les voies de circulation.

Pour parvenir à optimiser la mobilité, il importe de reconnaître et de prendre en compte le potentiel des technologies de réseau dans la construction et l'entretien des infrastructures de transport. Des solutions TIC globales et interdisciplinaires doivent faire partie intégrante des projets de construction et d'entretien des routes ainsi que de développement et de transformation du rail. Leur intégration précoce dans la planification des programmes de mobilité est indispensable à une politique durable en matière d'aménagement du territoire et d'environnement.



Source : economiesuisse, 2015, sur la base de ETSI European Telecommunications Standards Institute

Le domaine du transport de marchandises et de la logistique fait face à deux points conflictuels spécifiques. Premièrement, les problèmes de capacités croissantes des modes de transport affectent l'efficacité du transport de marchandises. Deuxièmement, l'urbanisation actuelle repousse toujours plus loin les activités de fret et de logistique. La publication « Logistique et transport de marchandises : les solutions de l'économie pour une Suisse forte et interconnectée » (economiesuisse, 2015) examine ce sujet en profondeur.

Les capacités des infrastructures de trafic marchandises touchent à leurs limites. Elles ne pourront pas absorber les besoins supplémentaires.

Les problèmes de capacités des transports ferroviaire, routier, aérien et fluvial, qui sont dus aux infrastructures, à l'exploitation ou à la réglementation, pèsent fortement sur les activités de fret et de logistique. Cela s'explique par l'inadéquation des infrastructures existantes de transport de marchandises et des surfaces dédiées à la logistique, leur exploitation ou la réglementation. La Confédération doit examiner l'ensemble du fret, tous modes de transport confondus, pour pouvoir proposer efficacement des solutions correspondantes répondant à la demande. Le développement de celles-ci et des plateformes logistiques doit s'appuyer sur les besoins de fret et être coordonné entre la planification fédérale, les plans directeurs cantonaux et les plans d'affectation communaux.

L'extension progressive des zones d'habitation représente un défi pour les activités de fret et de logistique. Elle engendre des conflits relatifs à l'affectation des infrastructures ainsi que des sites existants et prévus, qui sont souvent résolus au détriment du transport de marchandises. De même, il convient de s'interroger sur les restrictions croissantes imposées à la logistique en milieu urbain et sur la conversion des surfaces qui lui sont dédiées en zones d'habitation dans de nombreuses communes. L'économie dépend de la logistique dans et à proximité des centres urbains. Si des sites logistiques sont affectés à un autre usage, il faut en rechercher d'autres qui soient adéquats et en tenir compte dans la planification.

Il importe d'intégrer les intérêts du trafic marchandises et de la logistique dans la planification à un stade précoce.

L'objectif consiste à coordonner le développement de l'urbanisation ainsi que le transport de marchandises et les centres de logistique. Un processus de planification coopératif et institutionnalisé, qui permet aux acteurs économiques concernés d'y participer précocement et qui prend en considération les exigences du fret urbain, est nécessaire en la matière. Les milieux économiques sont disposés à dialoguer avec les organismes chargés de la planification et à mettre davantage l'accent sur leurs besoins lors des processus de planification, à tous les échelons de l'État.

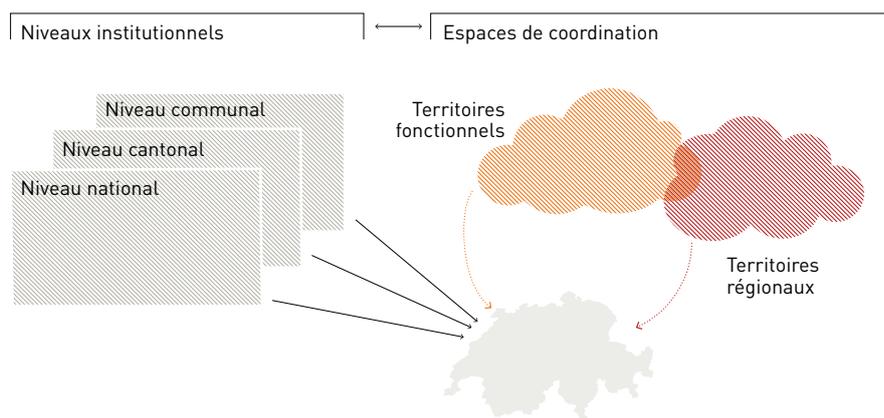
Comment l'économie souhaite-t-elle s'engager concrètement ? Elle entend s'engager dès le début dans le dialogue avec la population et dans la planification

Des interlocuteurs sont nécessaires pour que les milieux économiques puissent faire part de leurs exigences concernant la politique d'aménagement du territoire. Le réseau « Politique d'aménagement du territoire » regroupe des associations et des entreprises et contribue selon les besoins à recenser les questions correspondantes, à y répondre, à conjuguer les différents intérêts et à les représenter à tous les niveaux.

Figure 7

Planification et collaboration dans le domaine de l'aménagement du territoire.

Niveaux de la politique d'aménagement du territoire



Source : economiesuisse, 2015

Au niveau local, cela signifie un examen approfondi du « développement de l'urbanisation à l'intérieur de l'espace bâti » et la recherche de solutions adéquates, ce qui implique un engagement commun et précoce de l'économie lors des planifications.

La participation des milieux économiques au futur développement territorial suisse ne saurait être à sens unique. Elle devra être discutée avec la population dans le cadre d'un dialogue national, qui permettra également de la développer et de l'étayer d'exemples.

Réseau « Politique d'aménagement du territoire »

Mis en place par l'économie, ce réseau représente concrètement les intérêts de celle-ci en matière d'aménagement du territoire et apporte sa contribution à tous les niveaux concernés. Il entend :

- regrouper les ressources et faciliter l'échange d'informations entre les acteurs économiques ;
- proposer un savoir-faire accessible et des interlocuteurs en cas de besoin ; et
- s'assurer que les intérêts formulés par l'économie soient défendus à toutes les étapes du processus de planification.

Le réseau « Politique d'aménagement du territoire » a une double fonction : formuler les intérêts de l'économie en vue de sa contribution à l'aménagement du territoire et les défendre à tous les niveaux.

Le défi consiste à exposer concrètement les besoins de l'économie à tous les niveaux, décisionnels. Le réseau permet d'échanger et de traiter des informations et met des interlocuteurs à disposition des autorités. Ses partenaires et leurs membres veillent à exprimer leurs intérêts aux différents stades de la planification. Les organismes cantonaux et nationaux peuvent s'appuyer sur cet échange pour intégrer les besoins réels de l'économie à leur réflexion.

Il convient, pour ce faire, de tenir compte des différents niveaux de planification de la Confédération, des cantons et des communes.

Figure 8

Le défi découle de l'enchevêtrement complexe des niveaux de compétences et des instruments.

Instruments de l'aménagement du territoire

CONFÉDÉRATION	CANTON	COMMUNE
Stratégies, bases - Concepts - Stratégies	Stratégies, bases - Stratégies d'aménagement du territoire	Stratégies, bases - Principes directeurs - Études - Planifications tests
Contraintes des autorités - Plans sectoriels - Étude d'impact environnemental - Effets de la réglementation	Contraintes des autorités - Plan directeur cantonal - Lois sur la construction	Contraintes des autorités - Plan directeur communal
Contraintes des propriétaires - Lois (LAT, LPE, voies de droit)	Contraintes des propriétaires - Zones d'affectation	Contraintes des propriétaires - Plan d'affectation - Règlement sur les zones et les constructions

Source : economiesuisse, 2015

L'application de la première révision de la LAT au niveau cantonal et local constituera le défi majeur des prochaines années. Le réseau « Politique d'aménagement du territoire » apportera un soutien conséquent dans la prise en compte des intérêts de l'économie.

L'engagement concret des acteurs économiques devrait permettre de raccourcir et de simplifier la communication et de mettre en place un réseau réactif, avec des interlocuteurs précis, pour faciliter et améliorer la pesée des intérêts lors de la planification et, partant, accélérer les procédures.

Planifications communes précoces

À l'économie de davantage soutenir les planifications et d'en tirer profit.

Les autorités chargées de l'aménagement du territoire et l'économie se doivent d'engager précocement le dialogue pour trouver des solutions communes efficaces et de grande qualité en vue du futur développement de l'urbanisation. Les milieux économiques devraient soutenir et utiliser davantage la planification afin, d'une part, de définir et de conserver des locaux et sites adéquats pour l'économie dans les plans directeurs cantonaux et, d'autre part, d'éviter autant que possible une insécurité juridique et des retards dans les projets locaux en raison d'oppositions et de recours.

Les procédures participatives et la planification positive représentent une opportunité.

Outre la planification positive, les procédés coopératifs facilitent une planification commune précoce. Ils peuvent se dérouler avant l'élaboration juridiquement contraignante des plans et ne relèvent d'aucune procédure de planification formalisée qui viserait une résolution conjointe des problèmes entre l'État et les particuliers. Ils ont l'avantage de pouvoir initier des processus sur mesure pour des projets individuels et des périmètres distincts. Les entreprises et les autres acteurs concernés peuvent exposer et coordonner leurs intérêts à ce stade. Par ailleurs, le processus correspondant peut être défini collectivement afin de mieux répondre aux besoins procéduraux, à l'utilisation d'outils de planification, au degré de professionnalisation et au type de résultats. Les entreprises intéressées et les concepteurs de projets peuvent également participer aux planifications grâce à un modèle approprié de financement ou de compétitivité.

Une planification commune améliore notablement la sécurité juridique et la sécurité de planification des entreprises ainsi que la prise en compte des intérêts de l'économie dans l'aménagement du territoire.

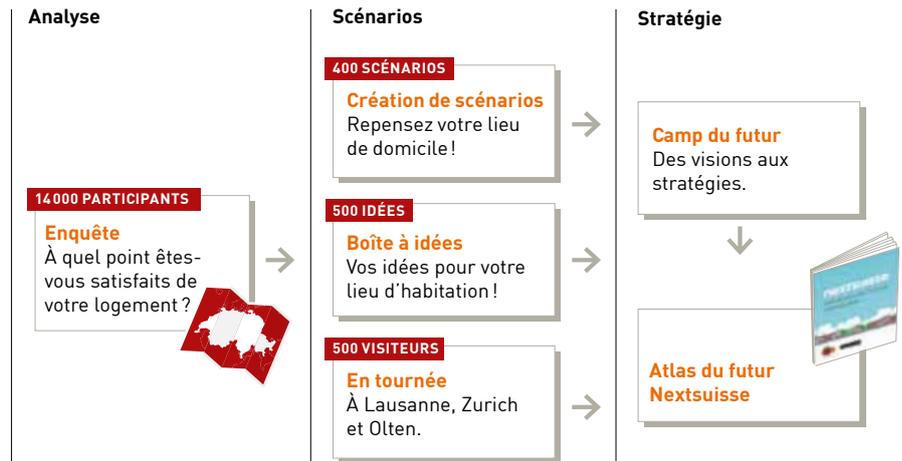
Espace de dialogue et générateur d'impulsions pour l'aménagement du territoire suisse

En 2014, economiesuisse a créé Nextsuisse, un espace national de dialogue qui vise à donner des impulsions en matière d'aménagement du territoire en Suisse. Nextsuisse entend inciter la population et l'économie à discuter et à élaborer conjointement des thèses et des scénarios sur la Suisse de demain.

Figure 9

Des solutions sont élaborées en plusieurs étapes.

Le processus de Nextsuisse



Source : Next Network

Les habitants sont invités à débattre et à soumettre des idées pour imaginer ensemble le futur aménagement du territoire. Lancé le 8 septembre 2014, Nextsuisse est organisé par le groupe de réflexion «Next Network».

Nextsuisse repose sur l'idée de la création participative. Les citoyens peuvent s'exprimer lors de cycles thématiques et développer des solutions sur des éléments centraux de l'aménagement du territoire suisse (où et comment, notamment) avec les acteurs économiques. La création participative intègre les citoyens dès le départ dans la conception de programmes et de projets. Les questions soulevées lors de l'élaboration et les tâches correspondantes sont abordées conjointement.

Les résultats sont compilés dans l'«Atlas du futur Nextsuisse», discutés avec l'économie et pris en compte dans la future application de la politique d'aménagement du territoire.

Conclusion Penser la politique d'aménagement du territoire de manière globale et la mettre en œuvre sur le terrain, ensemble, grâce à des solutions individuelles

Un engagement constructif

L'économie est une partie prenante clé de la politique d'aménagement du territoire, et non un adversaire ou un acteur passif. Son engagement constructif auprès de la Confédération, des cantons et des communes doit être renforcé et, lorsque cela est possible, organisé de telle manière qu'il influe précocement et au niveau approprié.

Des solutions interdisciplinaires

Les défis et les incertitudes concernant l'élaboration des conditions-cadre du futur développement territorial suisse ne doivent pas donner naissance à une solution isolée ni se muer en une critique généralisée. Grâce à leur réseau et à leurs compétences, les milieux économiques peuvent contribuer de manière décisive à la recherche d'une solution globale interdisciplinaire.

Être un partenaire

La réalisation des tâches complexes liées à l'aménagement du territoire requiert un examen critique, une prise de conscience des impondérables et une participation renforcée des acteurs économiques. Le réseau « Politique d'aménagement du territoire » entend être le partenaire de l'économie et des autorités et contribuer à structurer cette participation.

Évaluation différenciée

Tous les acteurs sont unanimes : les défis à venir ne pourront généralement pas être relevés avec des méthodes simplistes. Les dimensions et les exigences divergentes à prendre en considération nécessitent une évaluation différenciée. L'économie doit y veiller et faire valoir ses intérêts.

L'aménagement du territoire futur, une tâche commune

Ses objectifs portent principalement sur l'orientation et sur la stratégie. Il incombe aux milieux économiques de les concrétiser et de les défendre localement ou au niveau adéquat lors de projets. Pour ce faire, chaque partie doit afficher une volonté de dialogue : les milieux politiques, l'administration, l'économie et la société doivent parvenir à engager des discussions constructives sur le futur aménagement du territoire.



Hans Werder, Swisscom SA
Responsable du groupe de travail
Aménagement du territoire

Nous remercions les membres du groupe de travail
Aménagement du territoire de leur collaboration à la présente publication.

Laurens Abu-Talib, Union suisse des sociétés d'ingénieurs-conseils usic
Omar Ateya, Handelskammer beider Basel
Peter Brunner, Association Suisse d'Assurances ASA
Christian Coppey, Maus Frères SA
Frédéric Dovat, Union suisse des professionnels de l'immobilier USPI Suisse
Marco Ettisberger, Chambre de commerce et Union patronale suisse des Grisons
Robin Eymann, Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie CVCI
Lukas Fehr, HIAG Immobilien
Thomas Frick, Ingénieurs-Géomètres Suisses IGS
Frank Furrer, Association des chargeurs VAP
Christian Grasser, Association suisse des télécommunications asut
Lukas Hetzel, Association suisse des banquiers
Elke Köhler, Swiss International Airports Association SIAA
Nico Lalli, Flughafen Zürich AG
Michael Landolt, Association des propriétaires fonciers Suisse
Martin Lendi, EPFZ
Josef Lötscher, Coopérative fenaco
Peter Lüscher, Aargauische Industrie- und Handelskammer (AIHK)
Silvan Müggler, Société Suisse des Entrepreneurs SSE
Robert Pontius, Aldi Suisse SA
René Rohrer, Accenture SA
Michele Rossi, Camera di commercio, dell'industria, dell'artigianato e dei servizi del Cantone Ticino Cc-Ti
Thomas Schaumberg, Association des Investisseurs immobiliers All
Michael Schmid, Association Suisse de l'industrie gazière ASIG
Sandra Schürmann, hotelleriesuisse
Mario Senn, Zürcher Handelskammer
Peter Somaglia, IG Air Cargo Switzerland
Peter Steiner, Peter Steiner Holding AG
Martina Stocker, Chambre de commerce et d'industrie Fribourg CCIF
Benjamin Wittwer, constructionsuisse

Cette publication paraît en français, en allemand et en italien.
Responsable de projet : Thomas Teichmüller, responsable Aménagement du territoire
Rédaction : Adrian Michel, economiesuisse
Graphisme et production : Wernlis, grafische Gestalter, Zurich et Bâle
Illustration 3D : Sandro Isler, nougat GmbH, Bâle
Impression : DAZ Druckerei Albisrieden AG, Zurich
Publication : mars 2015
© economiesuisse 2015

economiesuisse
Fédération des entreprises suisses
Carrefour de Rive 1
Case postale 3684
CH-1211 Genève 3

economiesuisse
Verband der Schweizer Unternehmen
Hegibachstrasse 47
Postfach
CH-8032 Zürich

economiesuisse
Verband der Schweizer Unternehmen
Spitalgasse 4
Postfach
CH-3001 Bern

economiesuisse
Federazione delle imprese svizzere
Corso Elvezia 16
Casella postale 5563
CH-6901 Lugano

economiesuisse
Swiss Business Federation
Avenue de Cortenbergh 168
B-1000 Bruxelles

www.economiesuisse.ch