

URBANISTICA exige un changement de paradigme dans l'aménagement du territoire

L'aménagement du territoire suisse de ces 70 dernières années a été marqué par la construction d'infrastructures de transport et une croissance consécutive de l'urbanisation autorisée par des classements en zone à bâtir périodiques. Depuis la révision de la loi sur l'aménagement du territoire en 2014, ces zonages sont devenus presque impossibles car les réserves de terrains constructibles sont, pour l'essentiel, déjà largement bâties. Toutefois, la densification dans les espaces urbains existants, pourtant ancrée dans la loi, n'est pas mise en œuvre, ou seulement de manière insuffisante. D'où un sous-alimentation du marché du logement, notamment dans les centres économiques. Conséquences : une pénurie de logements, une hausse sans frein des prix de l'immobilier et des restrictions au développement économique. On ne peut plus trouver de logements abordables que dans la périphérie. Cela génère des flux de pendulaires toujours plus importants. S'y ajoute une hausse du trafic automobile de loisirs due à la concentration des prestations et des offres de loisirs dans les grands centres. L'infrastructure de transport de la Suisse touche donc à ses limites. Son extension coûte très cher et accroît la pression sur la nature, tout comme les éventuels efforts visant à alléger à nouveau les zonages.

URBANISTICA, le Groupement pour un urbanisme réfléchi, exige un changement de paradigme.

1. La planification urbaine doit primer sur l'extension des infrastructures de transport !

L'infrastructure de transport actuelle est en principe suffisante pour accueillir une croissance de la population jusqu'à 10 millions d'habitants et le développement économique qui en résulte. Mais la condition à remplir, c'est que le développement urbain intérieur postulé dans la loi sur l'aménagement du territoire doit se faire dans des lieux qui bénéficient, aujourd'hui déjà, d'un excellent réseau de mobilité, sur la base de planifications qui visent des densités élevées explicitement urbaines. Outre les villes-centres, c'est surtout le cas dans les sous-centres et dans les centres urbains moyens des agglomérations ainsi que dans les centres régionaux des régions périphériques. Mettre l'accent sur le caractère polycentrique de la structure d'agglomération redonne ainsi de l'attraction aux petites villes et aux villes moyennes pour en faire des lieux de travail intéressants dotés d'infrastructures et de loisirs de qualité. Cela entraîne par conséquent une réduction de la mobilité.

2. L'aménagement du territoire aux trois niveaux étatiques doit être systématiquement axé sur une structure d'agglomération polycentrique, mise en réseau, et marquée par les valeurs urbaines allant dans le sens d'un réseau de villes Suisse 2.0.

Il s'agit de poursuivre le développement de la stratégie de réseau polycentrique des villes et des communes déjà prévue par la Confédération, les cantons et les communes dans le « Projet de territoire Suisse ». Sur la base des infrastructures de transport actuelles, il faut élaborer ensemble le concept d'un réseau de villes Suisse 2.0 dans lequel des directives quantitatives contraignantes seront édictées afin de densifier et renforcer des centres existants déjà bien desservis. Ce réseau des villes Suisse 2.0 doit être planifié selon les principes de l'urbanisme de manière interdisciplinaire sur le plan quantitatif et qualitatif dans des espaces fonctionnels au moyen de lignes directrices stratégiques, de planifications tests et de masterplans. Les densités visées devront être prescrites de manière contraignante dans les plans directeurs des autorités et dans les plans d'affectation qui auront force obligatoire pour les propriétaires fonciers. Les communes et les régions chargées de la planification doivent assumer leurs obligations dans la mise en œuvre, mais doivent aussi être soutenues.

3. 500 millions de francs par année, resp. un quart des dépenses destinées à l'extension de l'infrastructure de transport, doivent être transférés dans un « Fonds des trajets de courte distance » pour la planification et la mise en œuvre du développement urbain intérieur selon les directives d'un réseau des villes Suisse 2.0.

La Confédération, les cantons et les communes dépensent chaque année deux milliards de francs pour l'extension des infrastructures de transport. Un quart de ces dépenses – soit 500 millions de francs – devront être consacrées, à l'avenir, via un

« Fonds pour les trajets de courte distance », au financement de planifications d'agglomération et de mesures d'urbanisme au niveau des communes et des régions chargées de la planification. De cette façon, il sera possible de réaliser les mesures de stratégie et de planification nécessaires et de mettre en œuvre la densification urbaine visée. Leur prémisses : un développement intérieur d'agglomération par la construction de villes dans des endroits mis en réseau déjà bien desservis par les transports générera un nombre suffisant d'espaces de logement, une qualité d'agglomération plus élevée, une croissance économique durable et une moindre mobilité.

URBANISTICA, le Groupement pour un urbanisme réfléchi, a vu le jour en juin 2023. Il veut donner des impulsions et encourager le dialogue public dans le but de pratiquer à nouveau un urbanisme de haute valeur qualitative, durable et adapté aux besoins dans les cantons et les communes ainsi que dans toute la Suisse.

A titre de première mesure, URBANISTICA a publié un manifeste pour un aménagement du territoire durable garantissant la qualité, et pour la création d'un nombre suffisant d'espaces de logement abordables. Ce manifeste a été signé entre-temps par près de 1500 personnes.

<https://www.urbanistica.ch/fr/manifeste/>

Dans le cadre d'une première session de réflexion organisée par URBANISTICA en février 2024, 24 experts confirmés et engagés issus des disciplines les plus diverses se sont rencontrés. Ils ont élaboré ensemble les axes prioritaires stratégiques pour la présente résolution. Les participants suivants ont signé nominativement cette résolution :

Vincent Albers, Christoph Caviezel, Prof. Kees Christiaanse, Remo Daguati, Balz Halter, Thomas Held, Michael Hermann, Alice Hollenstein, Joris Jehle, Dunja Kovari, Prof. Stefan Kurath, Prof. Vittorio Magnago Lampugnani, Martin Neff, Mirjam Niemeyer, Haris Piplas, Marco Salvi, Markus Schäfer, Thomas Sevcik, Pascal Vincent, Joris van Wezemael