



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

Peter Goetschi
Président central
Tél. +41 58 827 27 11
peter.goetschi@tcs.ch

[Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE](#)

Projet de territoire Suisse

Position du Touring Club Suisse (TCS)

Mesdames, Messieurs,

En tant que principale organisation de consommateurs active dans le domaine de la mobilité, le TCS vous remercie de l'occasion qui lui est donnée de prendre position sur cet objet important pour toutes les politiques à incidence spatiale.

Remarque liminaire

Selon les propres termes du Projet de territoire, ce document constitue «un cadre de référence et une aide à la décision pour tous les échelons étatiques chargés de définir des politiques et des planifications territoriales». Ainsi, la Confédération, les cantons, les villes et les communes sont censés orienter leurs activités à incidence spatiale sur les objectifs et les stratégies développées dans ce projet de territoire.

Concrètement, ce document de base inspire directement le Plan sectoriel des transports, la pièce maîtresse fixant les objectifs et la stratégie du développement des transports, tout comme il influence aussi les plans directeurs cantonaux, les plans d'affectation communaux, ainsi que les grands programmes d'infrastructures, tels le PRODES routes nationales, le PRODES rail et les programmes d'agglomération.

A ce titre, le Projet de territoire mérite d'être soumis au contrôle du Parlement, à l'image du Plan sectoriel des transports, comme le demande l'initiative parlementaire 20.492 « Développement du territoire et des infrastructures. Il faut impérativement présenter au Parlement la vision et la stratégie relatives aux études de base ». A l'image du Plan sectoriel, le Projet de territoire véhicule une stratégie et une vision de l'aménagement qui impacte directement le développement des principales infrastructures du pays.

Le TCS demande donc au Conseil fédéral de se saisir de l'opportunité de la mise en œuvre de l'initiative parlementaire Bregy pour intégrer le Projet de territoire dans le nouveau processus de contrôle ou d'information du Parlement.

Evaluation du contenu du Projet de territoire sous l'angle de la mobilité

Au chapitre de la stratégie en matière de mobilité, le TCS tient à préciser qu'il salue les idées de développement de la multimodalité, qui doivent permettre aux usagers de combiner en toute simplicité différents modes de transports pour se déplacer en fonction de leurs besoins. De la même manière, le TCS est aussi favorable au développement de nouveaux modèles de mobilité, comme le covoiturage ou les services à la demande. Il voit également d'un bon œil l'adoption de solutions numériques et organisationnelles pour optimiser l'utilisation des infrastructures existantes.

Problème 1 - Fréquentation équilibrée des infrastructures au fil des heures

S'il comprend la volonté de privilégier les trains, les trams et les bus en ville ou dans les agglomérations, le TCS s'oppose à l'intention claire « d'équilibrer » l'utilisation des infrastructures en intervenant sur l'usage. Ces solutions alternatives pour répartir les flux de mobilité dans le temps font notamment écho aux idées de mobility, de road pricing, ou même d'encouragement du homeoffice. S'agissant des solutions de pricing, rappelons que ces dernières ne bénéficient d'aucune légitimité politique et ne sont probablement pas majoritaires sur le plan politique. Quant au homeoffice, son importance tend désormais à diminuer alors que le trafic individuel continue de croître. Le TCS demande donc au Conseil fédéral de retirer du texte les mentions relatives à ces options qui nous semblent décalées par rapport à la réalité du terrain.

Problème 2 - Privilégier le train, le tram et la mobilité douce en milieu urbain

Le projet met en avant une approche qui privilégie les transports publics et la mobilité douce en milieu urbain, pour réduire les nuisances et améliorer l'accessibilité. L'objectif consiste à libérer de l'espace dans les villes en encourageant d'autres formes de déplacement que le transport individuel motorisé. En résumé, le Projet de territoire vise en fin de compte un report modal vers les alternatives au trafic motorisé. Le TCS peut certes comprendre la volonté de privilégier les transports publics et la mobilité douce en ville, mais il s'oppose aux mesures et planifications délibérées aux fins d'empêcher le trafic individuel dans les centres urbains : généralisation du 30 km/h, suppression continue des places de stationnement, suppression ou réduction des voies de circulation sur les axes affectés au trafic, mesures de modération du trafic sur les axes principaux, etc. Il s'oppose par conséquent à tout soutien du concept de transfert du trafic dans le Projet de territoire.

Problème 3 - Mieux exploiter les infrastructures existantes pour éviter de nouvelles constructions

Ce titre témoigne de l'a priori idéologique auquel le transport individuel motorisé fait face dans ce document. Les autorités recourent aujourd'hui déjà à une palette très étoffée de mesures de gestion du trafic, aussi bien en localité que sur le réseau principal (gestion des vitesses, des feux, compte-gouttes, exploitation de la bande d'arrêt d'urgence). D'autre part, il est évident que la hausse démographique soutenue de ces dernières décennies et la consécutive hausse du trafic mettent sous pression une part importante de notre réseau routier, conçu à la base pour des charges bien inférieures. Vu le rôle primordial du transport individuel motorisé dans nos déplacements (3/4 de la prestation de transport), vu aussi l'explosion des engorgements, le TCS ne peut accepter que ce document programmatique se fixe comme objectif « d'éviter de nouvelles constructions ».

Remarque conclusive

Comme déjà précisé dans la remarque liminaire, le Projet de territoire sert de base à l'aménagement du territoire pour tous les niveaux de l'État, et à ce titre, il exerce une grande influence sur la politique des transports. Or, le nouveau projet présenté par l'administration fédérale marginalise largement les prestations centrales du trafic routier pour le fonctionnement de la Suisse, et ne représente ainsi pas une base conceptuelle suffisante pour ce même trafic. Le filtre presque exclusivement environnemental de ce document ne permet pas une prise en compte adéquate des importants enjeux économiques et sociaux auxquels notre société doit faire face.

D'autre part, nous sommes d'avis que ce projet distille une vision très unilatérale du développement territorial, qui passe totalement sous silence le rôle primordial du transport motorisé, tant pour les personnes que pour les marchandises. Par ailleurs, dans la place qu'il assigne au transport individuel motorisé, ce projet semble ne pas tenir compte du changement de paradigme en cours, notamment sur le plan de l'efficacité environnementale (réduction très sensible des émissions de CO₂, de polluants et même du bruit).

Finalement, compte tenu de nos différentes réserves de principe sur l'orientation de ce document, vu d'autre part sa formulation très générale, le TCS doute de l'utilité pratique de ce document pour les autorités chargées de la mise en œuvre de l'aménagement du territoire. Il suggère par conséquent soit a) de l'intégrer dans le futur processus de contrôle ou d'information du Parlement, ou b) de renoncer purement et simplement à sa publication.

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

Touring Club Suisse

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'P. Goetschi', with a large, loopy flourish above it.

Peter Goetschi
Président central