

Faut-il limiter la croissance de l'Arc lémanique?

Embouteillages, crise du logement, pénurie des places de crèches... Le boom économique autour du Léman engendre de nombreux problèmes. A tel point que certains politiciens n'hésitent plus à parler de décroissance.

TEXTE | *Bertrand Beauté*

Pont du Mont-Blanc, 8 h du matin. Les files de voitures à l'arrêt dans les deux sens crachent dans l'atmosphère les émanations de leurs pots d'échappement. Les plaques d'immatriculation affichent les cantons de Genève et Vaud, mais aussi des départements de France voisine: Ain (01), Jura (39), Haute-Savoie (74)... Le blocage est total. Dans les transports en commun, la situation n'est pas meilleure: les trams, bus et trolleys sont bondés; la ligne de train Lausanne-Genève est saturée aux heures de pointe.

«La croissance soutenue que connaît l'Arc lémanique a engendré indirectement plusieurs problèmes, notamment au niveau des transports et des logements», reconnaît Nathalie Fontanet, vice-présidente du Parti libéral genevois (PLG) et députée. Une situation qui pourrait bien s'aggraver. Selon les prévisions de l'Office fédéral de la statistique, la population du canton de Genève augmentera selon les scénarii de 13 à 33% d'ici à 2040. Idem dans le canton de Vaud où le nombre d'habitants devrait atteindre 940'000 personnes en 2040, soit une progression de 33% par rapport à 2010. De quoi saturer davantage les transports, les logements et les services de la région.

A tel point que désormais des voix s'élèvent, affirmant qu'il faut décroître ou freiner cet

élan économique et démographique. «C'est une chance d'avoir de la croissance, mais cela engendre des soucis, explique Daniel Rossellat, le syndic de Nyon. Si nous ne sommes pas attentifs, la population finira par ne voir que les inconvénients. Il faut donc la limiter. Ces vingt dernières années, la croissance était de 2,5% par an en moyenne. Si on la limite à 1,5%, cela ne me pose aucun problème.»

L'idée commence aussi à faire son chemin dans la tête des électeurs qui, aux dernières élections municipales de Vevey (VD), n'ont pas hésité à propulser Yvan Luccarini, indépendant qui prône la décroissance, au second tour. «En Suisse, nous vivons dans une bulle avec la croyance que la croissance peut durer pour toujours, estime le politicien. Ce n'est pas le cas. Les ressources, à l'échelle de la planète comme à celle de la région, sont limitées. Et il est impossible de découpler la croissance des ressources. La décroissance va donc arriver. Je milite pour que nous nous y préparions.»

Plus mesurée, la présidente d'Ecologie libérale et nouvellement conseillère nationale, Isabelle Chevalley affirme qu'il «faut limiter la croissance»: «Je ne prône pas la décroissance mais une stabilisation du développement économique.» Mais comment freiner la croissance

Le photomontage ci-contre représente la ville de Lausanne, accolée à celle d'Evian, comme si le lac Léman n'existait pas. Il a été réalisé par le bureau d'architectes genevois 2003 Made In pour le livre *Le Feu au Lac*, publié par le think tank Avenir Suisse en 2006. Il permet d'obtenir un point de vue radicalement différent sur la région lémanique, dont l'histoire, la culture et l'aménagement du territoire ont été profondément marqués par le lac.



La version complète de la revue
est en vente sur le site
www.revuehemispheres.com

sans tomber dans d'autres travers, peut-être plus graves, comme une recrudescence potentielle du chômage? «La première chose à faire est de supprimer la promotion économique, qui attire de plus en plus de multinationales autour du Léman, alors qu'elles saturent la région. En bonne libérale, je prône moins d'intervention de l'Etat, qui offre à ces sociétés internationales des avantages fiscaux. Elles viennent avec leurs employés qui s'intègrent difficilement. Ces étrangers provoquent une hausse massive des loyers, si bien que pour les locaux, le ressenti n'est pas bon. Plutôt que d'attirer davantage de multinationales autour du Léman, nous devrions les pousser à s'installer dans des régions moins favorisées, notamment à Yverdon et à Fribourg, et soutenir autour du Léman une croissance endogène en accordant des avantages aux PME locales. Cela va ralentir la croissance et non la stopper.»

Un avis partagé par Daniel Rossellat: «Il est absurde de vouloir attirer de nouvelles entreprises si celles déjà implantées doivent se délocaliser pour se développer. D'autant que, lorsqu'elles s'implantent, les multinationales recrutent seulement 20% de locaux et ce sont toujours les plus bas salaires. Aujourd'hui, à Nyon, les prix des appartements sont devenus prohibitifs pour beaucoup de personnes, les jeunes en particulier. Si bien que nous observons une diminution des 20 à 35 ans dans le district.»

S'il reconnaît la difficulté de la situation, Cyril Aellen, président du PLG, refuse d'ouvrir la porte à une stabilisation de la croissance: «Ce n'est pas la bonne solution. Actuellement, la croissance et les expatriés servent de bouc-émissaire. Mais il ne faut pas s'y tromper: parler de décroissance et d'invasion des multinationales, c'est comme stigmatiser les expatriés. Dans les deux cas, la menace vient de l'étranger. Cela ne me satisfait ni quand cela vient du MCG (Mouvement citoyens genevois), ni quand cela émane de la bourgeoisie verte. Après, si certains politiques sont prêts à revendiquer la décroissance, c'est-à-dire un appauvrissement de la région, pourquoi pas. Moi non.»

«La croissance n'est pas responsable de tous les maux dont on l'accuse, poursuit le président du

PLG. Pour une entreprise, il est préférable d'utiliser la main-d'œuvre locale plutôt que des expatriés. Quand les multinationales s'implantent, elles emploient d'abord beaucoup d'étrangers, puis leur nombre diminue. Les sociétés implantées depuis des années ont ainsi peu d'expatriés parmi leurs salariés. Le problème, c'est le manque d'infrastructures, de logements et de voies de transport.»

De gauche à droite de l'échiquier politique, tous les partis s'accordent sur le fait qu'il faut bâtir des infrastructures mieux adaptées à la croissance de la région. «Il faut absolument construire des logements et des infrastructures, estime ainsi Daniel Rossellat. Mais cela ne doit pas se faire n'importe comment. Pour inciter les promoteurs immobiliers à construire des logements à loyers accessibles à la classe moyenne, les Municipalités doivent par exemple exiger un pourcentage de logements d'utilité publique lors de l'établissement des plans de quartiers ou dans le cadre de négociations avant la délivrance de permis de construire. Les transports doivent se discuter à l'échelle de la région en incluant les autorités de France voisine.»

«Nous avons pris du retard au niveau des infrastructures, poursuit Nathalie Fontanet. La troisième voie ferroviaire est une nécessité, mais il faut également finir le contournement de Genève afin de dé-saturer le pont du Mont-Blanc. Il faut aussi construire des logements. Le problème, c'est que tout le monde veut des logements, mais personne ne les souhaite à côté de chez soi. Je propose que nous limitions les possibilités de recours, afin de pouvoir construire davantage et plus vite.»

«Reste que l'Arc lémanique est un espace restreint, souligne Isabelle Chevalley, conseillère nationale. Aujourd'hui, il arrive à saturation et nous ne pourrions repousser le lac ou le Jura pour construire davantage.» Un argument que le libéral Cyril Aellen admet à demi-mot: «C'est évident que nous ne pourrions pas construire éternellement, mais nous avons encore de la marge.» «Il faut une vision à long terme, lui rétorque Yvan Luccarini. On ne peut pas continuer à se développer en fermant les yeux. Cela se résume à: "Après moi le déluge".»

Le quai du Mont-Blanc soudé au quai Gustav-Ador. En faisant disparaître le lac, l'atelier d'architecture Made In réinvente Genève.



La version complète de la revue
est en vente sur le site
www.revuehemispheres.com

Sans le lac,
le riche quartier
de Cognoy
jouxterait le
Palais des
Nations, donnant
l'image d'une
Genève beau-
coup plus verte
et boisée.



«Une politique de décroissance ne diminuerait pas l'attrait de l'Arc lémanique»

La chercheuse Nathalie Luyet Girardet prône une plus grande coordination entre les autorités genevoises, vaudoises et françaises.

TEXTE | Geneviève Ruiz

Nathalie Luyet Girardet est professeure à la Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture de Genève – hepia et chercheuse au sein du groupe de compétences Territoires et tissus Urbains. Rencontre.

Quelle est la cause de la pénurie de logement à Genève et où se situent les solutions?

De façon générale, la migration des populations vers les villes est amorcée. Nombre d'indicateurs nous démontrent que la majorité des citoyens aspire à un logement à proximité de leur lieu de travail, dans la même agglomération ou dans une ville bien connectée au réseau de transports publics. En ce sens, l'attractivité de Genève n'est plus à démontrer. Grand pôle économique, elle offre un nombre important de postes de travail à forte valeur ajoutée et est bien connectée aux réseaux de communication.

Par ailleurs, la complexité des diverses procédures (changement d'affectation, autorisation de construire, énergie, construction, zones de développement, etc.) voit les demandes d'autorisation de construire se muer très lentement en permis de construire, sans parler des abandons ou des multiples modifications en cours de procédure. Du projet déposé au permis d'habiter, un important laps de temps s'écoule, freinant de façon considérable la dynamique naturelle attendue d'un tel milieu économique. S'il n'existe pas de solution miracle, il n'en demeure pas moins qu'un examen en vue d'une coordination simplifiée des procédures sera un passage obligé. Je tiens également à ajouter que la perception du taux de logements vacants est exacerbée. J'en veux pour preuve que d'autres villes en Suisse ont un taux de vacance inférieur à celui

de Genève, c'est le cas de la ville de Sion. Enfin, la statistique des logements vacants ne donne aucun aperçu de ceux qui ne sont pas sur le marché, dont la location se fait par d'autres réseaux (bouche-à-oreille), ce qui est courant dans les villes où la demande est grande.

Au niveau de la gestion du trafic, quelles sont les solutions envisageables?

La gestion du trafic n'est pas ma spécialité. Cependant, la planification de la mobilité doit être coordonnée avec la capacité des zones à bâtir. Certaines villes se sont sorties de congestion de trafic par une politique responsable, planifiée dans un plan global de mobilité, qui coordonne la politique en matière de stationnement (emplacements et coûts), de transports individuels et publics, de capacité des différents réseaux et développement urbain, ainsi que des plans de mobilité mis en place dans les entreprises phares des régions concernées. Berne et Lausanne ont été, ces dernières années, exemplaires en la matière pour renverser leur situation.

Que pensez-vous des personnes qui prônent la décroissance pour l'Arc lémanique?

Si je comprends qu'intellectuellement la question de la décroissance pour l'Arc lémanique doit être abordée, dans les faits, la réalité nous rattrape. L'attraction que génère l'Arc lémanique sur une grande population est due à sa situation qui offre un cadre de vie de qualité. Au bord du lac Léman, face aux paysages alpins, à la croisée des axes de communication Nord-Sud, depuis des siècles cette attraction ne tarit pas car elle est la résultante d'une situation que nul autre lieu ne peut offrir. Même si une politique de décroissance se mettait en œuvre, je ne pense pas qu'elle freinerait cette force d'attraction.

Quelles sont les particularités de la région en termes d'aménagement du territoire?

A cheval sur trois cantons (VS, VD et GE) et deux pays, la planification d'un développe-

Slow city

Le concept est né à la fin des années 1990 au nord de l'Italie. Il labellise les villes – elles sont près de 150 aujourd'hui à travers le monde – qui s'engagent à prendre des mesures pour ralentir le rythme de vie de leurs citoyens. Parmi les 70 recommandations à respecter: mettre en valeur le patrimoine plutôt que construire de nouveaux édifices, multiplier les zones piétonnes et les espaces verts, réduire la consommation énergétique, développer le réseau de transports publics et soutenir la production locale.

ment territorial concerté n'est pas chose aisée dans l'Arc lémanique, compte tenu de l'Etat fédératif qu'est la Suisse. Qui plus est, la coordination avec la France, dont la gouvernance est centralisée, pose des difficultés supplémentaires. Le projet d'agglomération pose intelligemment une coordination dans ces divers systèmes de gouvernance. A l'instar du professeur Michel Bassand, à qui l'on doit le concept

de métropole lémanique, on pourrait envisager d'améliorer cette coordination en l'étendant à tout l'Arc lémanique en proposant une planification du développement territorial concertée, au-delà des frontières politiques, sur un territoire qui doit faire face aux mêmes problématiques. Mais c'est selon moi justement le chemin que nous empruntons avec les projets d'agglomérations. ▮

«Ralentir Genève ou Zurich? C'est illusoire»

Florinel Radu, professeur à l'Ecole d'ingénieurs et d'architectes de Fribourg – EIA-FR, encourage le développement des zones rurales, pour établir un équilibre de rythmes entre les diverses régions du pays.

Melinda Marchese et Bertrand Beauté

Le concept du *slow city* ne cesse de se répandre, pensez-vous que toutes les villes parviendront à prendre des mesures pour freiner leur rythme de vie?

Tôt ou tard, chaque région devra s'y intéresser. Mais il est illusoire de vouloir ralentir des villes telles que Genève ou Zurich. Les milieux industriels ou financiers s'y opposeraient. En revanche, je pense qu'il faudrait davantage intégrer les zones rurales dans les réflexions urbanistiques, afin de mieux utiliser l'espace et de créer une combinaison de rythmes différents. Il y a un énorme potentiel de développement en dehors de l'Arc lémanique. Pour ce faire, l'accessibilité des activités et des services doit y être renforcée.

Existe-t-il en Suisse romande des quartiers ou des villes dont l'aménagement se rapproche de celles labellisées *slow*?

La zone sous-gare à Lausanne, Carouge (GE), ou la Vieille-Ville à Fribourg sont des quartiers qui se sont développés lentement, ce qui a permis une croissance urbanistique adaptée aux besoins. Ils présentent un mélange équilibré d'espaces verts et d'espaces occupés, de commerces de proximité et de zones piétonnes.

Est-ce que ces aspects contribuent à l'amélioration de la qualité de vie?

Certainement. Lorsqu'on marche d'un point à l'autre, que l'on prend son temps, les chances d'interactions sociales sont plus élevées. On profite davantage de l'expérience. Des études scientifiques ont d'ailleurs montré que plus une ville vit à un rythme effréné, plus ses habitants marchent vite!



La version complète de la revue est en vente sur le site www.revuehemispheres.com

Pour Florinel Radu, certaines zones de Suisse romande, comme Carouge, la Vieille-Ville de Fribourg ou le quartier sous-gare de Lausanne, intègrent déjà les principes de *slow city*.

Pour résoudre la pénurie de l'habitat dans l'Arc lémanique, il n'existe qu'une solution: bâtir de nouveaux logements. Mais cela ne sera pas facile car personne ne souhaite de nouveaux immeubles dans son voisinage...

Il existe deux manières d'agir. Bâtir en périphérie des villes sur d'anciens terrains agricoles ou densifier les villes. La première solution n'est pas adéquate puisqu'elle renforce les problèmes de transport tout en étant mauvaise du point de vue écologique. Densifier les villes serait préférable mais les résistances sont grandes. La population perçoit la densification de manière très négative. Les constructions en dehors des villes vont donc se poursuivre. La question est de savoir comment réaliser ces aménagements au mieux. Une piste de réflexion est l'utilisation des maisons abandonnées. Les fermes non utilisées pourraient être transformées en habitations collectives. Nous menons actuellement des recherches en ce sens. A l'intérieur des villes, c'est un peu la même chose. Il faut réfléchir à une meilleure réhabilitation des zones délaissées qui se prêtent bien à la densification.