



Fédération des
Entreprises
Romandes
Genève

urbanisme@etat.ge.ch

DEPARTEMENT DU TERRITOIRE
Office de l'urbanisme (OU)
Mme Ariane WIDMER, Urbaniste cantonale
Rue David-Dufour 5
Case Postale 224
1211 GENEVE 8

Genève, le 26 avril 2024
RR/ 3248 - N°22-2024

Consultation : Vision territoriale transfrontalière 2050

Madame l'Urbaniste cantonale,

Vous trouverez ci-après la prise de position de la FER Genève qui entend donner son avis, même si elle n'a pas été directement consultée. Pour rappel, la FER Genève regroupe près des trois quarts des entreprises et des emplois privés genevois et est donc pleinement concernée par ce projet, qui façonnera durablement la vie des citoyens et des entreprises du canton.

Remarques liminaires

Cette précision nous permet une remarque liminaire. Lors de l'élaboration de la Feuille de route PDCn, qui avait réuni une multitude d'acteurs divers, un seul représentant pour l'ensemble de l'économie figurait parmi les personnes et organismes consultés. Il s'agissait de Blaise Matthey, alors directeur général de la FER Genève, qui avait de plus eu beaucoup de mal à se faire entendre et avait eu le clair sentiment d'être un alibi. Les milieux économiques s'en étaient ouverts auprès de vos services, qui les avaient poliment reçus et indiqué entendre le message. Force est de constater qu'il n'en est rien. En effet, la liste des organismes auditionnés ne mentionne aucune des organisations économiques représentatives (FER Genève, UAPG, CCIG, FMB ou encore CGI), pourtant particulièrement concernées par la thématique. Aux interrogations de certaines personnes consultées, qui s'étonnaient de cette absence, il leur a – tardivement – été répondu que ces associations étaient indirectement sollicitées par le biais de leurs représentants au sein de divers commissions concernées. Or, cela n'apparaissait pas clairement dans la façon dont la consultation a été menée. Cela pose problème et affaiblit considérablement l'exercice.

Permettez-nous également quelques commentaires sur le contenu de cette vision. Cette dernière est avant tout un programme de renaturation des biotopes avant d'être une proposition

d'aménagement. Le document le relève d'ailleurs clairement, en parlant de ménagement à la place d'aménagement. Il convient que cela soit énoncé clairement, dans la mesure où il est présenté comme une vision qui devrait guider les réflexions sur le futur plan directeur cantonal. Pour rappel, l'élaboration de ce dernier est exigée par la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire. Si l'atteinte des objectifs de l'Accord de Paris est non seulement souhaitable mais relève en outre du respect de nos engagements, une vision en matière d'aménagement doit aller au-delà d'un programme de préservation du socle du vivant, comme le répète à l'envi le document.

Ensuite, nous pouvons relever une rédaction éthérée. Les propos restent très évasifs et peu concrets. Dans ce contexte, et dans la mesure où cette vision est destinée à servir de base de réflexion à l'élaboration du PDCn, il semble difficile de s'en prévaloir pour justifier une quelconque concrétisation de projets. Nous relèverons également l'usage de nombreux qualificatifs, qui semblent inconnus de l'ordre juridique suisse. Notre cadre légal est lié à celui qui prévaut au niveau fédéral. En l'occurrence, la présente proposition se permet des libertés dont nous peinons à penser qu'elles sont en conformité avec ce cadre. Ainsi en est-il par exemple de la loi sur les routes, de sa nomenclature et de sa hiérarchisation, où le concept d'allée, aussi charmant soit-il, n'a pas sa place.

S'il figure dans ce document des concepts pour le moins exotiques, d'autres références brillent par leur absence. Ainsi, le terme économie est quasiment absent du document, et lorsqu'il l'est, il est accolé à l'adjectif circulaire. Le terme d'entreprise n'est quant à lui même jamais écrit. Serait-elle un ennemi à combattre ? Il s'agit ici de rappeler le rôle essentiel des entreprises dans la vie de la société. Elles forment, intègrent, emploient, innovent, créent de la valeur ajoutée et permettent d'alimenter les finances de l'Etat, contribuant par ce biais à financer les prestations de l'Etat, dans tous les domaines des politiques publiques. Ce sont des acteurs vertueux de la société. Certes, comme toute activité, elles engendrent des nuisances potentielles. Elles s'emploient toutefois à les limiter, dans un esprit d'économicité, mais également par conviction et esprit citoyen. Elles sont un réel acteur civique. Les ignorer comme cela semble être le cas dans ce document témoigne d'un mépris et d'une déconsidération de leur rôle. Ne pas intégrer clairement leurs représentants à cette vision revient à se couper d'une partie de la réalité du terrain et ainsi à affaiblir cette même vision, qui ne peut dès lors n'être que partielle, et donc susceptible d'être rejetée. De fait, celle-ci est également en décalage avec le programme de législation du Conseil d'Etat, qui reconnaît leur rôle, et notamment celui des grandes entreprises. Genève ne pourrait avoir les ambitions qu'elle affiche sans la valeur ajoutée de l'économie. Sans le dynamisme de ses entreprises, petites et grandes, notre canton devrait revoir ses politiques publiques pour les adapter à sa nouvelle réalité fiscale et financière.

Pour conclure cette introduction, il importe de rappeler que, pour être viable, une vision doit être réaliste et pragmatique. Ce qui, en l'espèce, n'est pas le cas. Il s'agit d'une vision d'Etat planifiée, orchestrée depuis des bureaux sans lien sans lien le quotidien des Genevois. Cette vision dogmatique est un donc un exercice qui doit être totalement revu, intégrant l'avis de l'ensemble des acteurs concernés et tenant compte de la réalité factuelle.

Commentaires sur la VTT

Le cadre

Il est utile en premier lieu de rappeler que tant la Charte du Grand Genève que la Feuille de route ne constituent pas des outils ayant reçu l'approbation du Grand Conseil. Elles ne peuvent donc n'être que considérées comme des sources d'inspiration, qui ne sauraient être ni contraignantes, ni servir de justification quelconque à d'autres projets. Il nous est rappelé le rôle de la participation citoyenne dans la constitution de ce document. Il convient de souligner que seules les personnes intéressées se manifestent pour participer à ce type de forums, quand elles ne sont pas directement incitées à donner leur avis. On ne saurait par conséquent en tirer la conclusion d'une validation populaire. Il en est de même pour le processus politique, où il est indiqué que nombre d'élus ont approuvé les différentes démarches. Cela ne remplace en aucun cas un vote parlementaire, soumis à référendum sous nos latitudes. On ne peut donc se prévaloir, par ces différentes démarches, d'une approbation démocratique, qui reste le cas échéant à mener.

Il est également assez surprenant de constater que l'être humain n'est pas compris dans la définition du socle du vivant, qui se veut le point central du développement territorial. Si l'on peut tout à fait comprendre le souhait de redonner une certaine place à la biodiversité et rééquilibrer la possession de l'espace entre les différentes formes de vie, il convient de ne pas nier l'activité humaine, qui est une réalité. Ce d'autant que si la VTT devait un jour ou l'autre passer par une procédure démocratique, c'est au vote des citoyens qu'elle devra faire face.

On a par ailleurs le sentiment que ce document, qui se fonde notamment sur les travaux des PACA, est une sorte de liste au Père Noël, dressée par une minorité agissante quelque peu déconnectée des réalités. Ainsi, après la ville du quart d'heure, on y découvre un nouveau concept qui est la règle des deux kilomètres. S'il est bien de rêver l'avenir, il est tout aussi indispensable de conserver un certain réalisme. Faute de quoi l'exercice risque d'être vain.

Le Concept

Axe 1 – primauté du socle du vivant

Nous déplorons le sentiment de «retour en arrière», qui ressort de ce document et qui est une illusion. Le terme «ménagement du territoire» est à ce titre assez éloquent, tant on a le sentiment qu'il s'agit davantage de ne toucher à rien plutôt que d'accompagner le développement de notre société, en préservant au maximum l'existant.

Comme relevé dans le préambule, la lecture de ce chapitre nous laisse à penser que la VTT est avant tout un plan de préservation des espèces, d'ordre biologique, avant d'être une vision d'aménagement, structurant la cohabitation entre biodiversité et activités humaines. Ce n'est qu'à la moitié du document que l'interaction avec ces dernières est évoquée.

Par ailleurs, la caractéristique d'une vision à 2050 est que l'on est quasiment certain qu'elle ne se réalisera pas exactement de la manière dont on l'a imaginée. Nous devons donc prendre cette vision comme une aide, et non comme un dogme que l'on ne peut remettre en question.

Au-delà de la rédaction un brin technocratique, nous pouvons tout à fait vivre avec les objectifs de renaturation et de revitalisation. Nous sommes également en faveur d'une augmentation du taux de canopée. Nous devons toutefois relever que les autorités qui prônent le développement de cette dernière sont les mêmes qui construisent de manière particulièrement minéralisée. A elles de démontrer dans les faits que leurs discours ne sont pas de vains mots, au seul service d'un dogme anti mobilité individuelle. Reste à définir comment cela pourra se traduire concrètement, dans le pragmatisme et le respect du développement démographique et économique de la région.

Concernant les terres agricoles, il est fait référence à des pratiques intensifiées. Certes, l'agriculture genevoise n'est plus celle du XXe siècle, elle a évolué et s'est adaptée pour survivre. C'est fort heureux dans la mesure où il n'y aurait sans doute plus d'agriculture locale, sans cette indispensable adaptation. Par ailleurs, outre le ton un brin donneur de leçon du chapitre, on peine à comprendre concrètement ce qui est souhaité en termes de production. Est-ce la vision d'une agriculture d'Etat, où ce dernier fixerait ce qui doit être produit ou non ?

Axe 2 – Agglomération multipolaire rééquilibrée

Nous sommes rassurés de constater que l'on parle enfin des êtres humains en page 62. La rédaction manque également cruellement de factuel. Il convient de dire les choses clairement et directement, par exemple pour ce qui concerne la mobilité (quelles mesures sont prévues ? que veut dire concrètement l'adaptation du réseau routier pour répondre à l'objectif de décarbonation ?). Certes, les images d'illustration qui ne se réfèrent à aucun moment à la mobilité individuelle motorisée, ou encore l'absence totale et inacceptable de la mention du transport professionnel nous donnent une idée de la vision jusqu'au-boutiste qui est proposée. Il n'est pas inutile de mentionner également les transports d'urgence dont on ne comprend pas vraiment quelle place leur est laissée, si tant est que l'on ait pensé à eux. Par ailleurs, si le projet se base à juste titre sur les prévisions démographiques, il n'est aucunement tenu compte des projections issues du même office fédéral en termes de mobilités, qui démontrent l'importance du TIM. On ne peut se prévaloir de certaines données officielles quand cela sert la cause que l'on entend défendre, et les ignorer lorsque cela n'est pas le cas.

Pour le surplus concernant la mobilité, nous faisons totalement nôtres les remarques formulées par le groupement genèvemobilité, dont notre Fédération est l'un des membres. Le fait est que les infrastructures de mobilité individuelle motorisée n'ont pas ou peu évolué depuis plusieurs décennies. Si on peut se réjouir de la création du Léman Express, cela reste non seulement insuffisant et inadapté pour répondre à la demande en déplacements, mais il nie également totalement la réalité de la mobilité dans notre canton. Cela engendre des congestions de trafic qui ne profitent à personne, et sans doute pas à la population qui les subit.

Enfin, et même si nous ne représentons pas les milieux agricoles, le passage consacré à notre alimentation s'apparente à une agriculture planifiée. S'il est certes bienvenu de prôner une alimentation la plus saine possible, un plan d'aménagement ne doit en aucun cas conduire à imposer ce qui doit être produit. Par ailleurs, si Genève renonce à certains produits, comme la production de viande, ceux-ci seront tout simplement davantage importés. La consommation ne

diminuera donc pas, mais les importations augmenteront, sans la même garantie quant à la qualité des produits ou encore aux conditions de détention des bêtes.

Contribution à la transition écologique

Il convient de rappeler que la loi prescrit un certain taux de densification, qui n'est déjà à ce jour quasiment jamais respecté. La VTT aurait été l'occasion de rappeler cet élément fondamental qui est de ne pas gaspiller nos maigres réserves foncières. Or, elle le néglige également. Si nous souhaitons faire face à la croissance démographique et adapter nos capacités d'accueil, le non-respect du taux de densité est inacceptable.

La stratégie de mise en œuvre

Comme déjà indiqué en introduction, la VTT ne saurait servir de base aux réflexions concernant l'élaboration du futur PDCn. D'une part parce qu'elle relève davantage d'une vision de préservation de la nature que d'aménagement, d'autre part, parce qu'elle ignore de facto les réalités et l'opinion d'une partie importante des acteurs concernés. Dans une démocratie aussi vivante que la nôtre, tant les commissions officielles que les consultations ont pour mission de préparer des décisions politiques afin qu'elles soient susceptibles d'être acceptées par le plus grand nombre d'acteurs possibles, et à tout le moins une majorité. Nous nous opposons donc fermement à ce que cet exercice partiel puisse servir de base à quoi que ce soit.

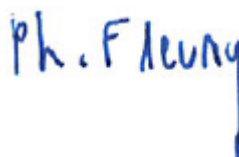
La seule action immédiate qui soit pertinente serait de remettre l'ouvrage sur le métier, en privilégiant la vision d'aménagement (ce qui n'exclut bien entendu pas des réflexions sur la préservation de la biodiversité) et en intégrant l'ensemble des acteurs concernés.

Constatant que la VTT telle que proposée est l'inverse exact du projet fédérateur qu'elle aspire à être, notre organisation ne peut l'accepter en l'état et propose son retrait en faveur d'un projet certes toujours ambitieux, mais réaliste, pragmatique et rassembleur.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Madame l'Urbaniste cantonale, à l'expression de notre haute considération.



Ivan Slatkine
Président



Philippe Fleury
Directeur général