Mobilité, cadre de vie, travail, loisirs, environnement et développement territorial d'ici 2040:

Ce que veulent les Suisses



SBV
SSE
SSIC

Schweizerischer Baumeisterverband
Société Suisse des Entrepreneurs
Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
Societad Svizra dals Impressaris-Constructurs



Impressum
Éditeur: Société Suisse des Entrepreneurs
Textes: Corine Fiechter
Sondage: Demo SCOPE AG, Adligenswil
Graphisme: virus Ideenlabor AG, Bienne
Impression: cube media AG, Zurich

Construisons ensemble la Suisse de 2040



Tout au long de l'année 2020, la Société Suisse des Entrepreneurs SSE a réalisé auprès de la population suisse un sondage à large échelle dans le cadre de son projet «Tour d'horizon». La SSE souhaitait ainsi savoir quelles étaient les attentes envers le secteur de la construction à l'horizon 2040. La population était invitée à répondre à l'enquête «Construisez la Suisse de demain» pour indiquer ses souhaits particuliers en matière de logement, de mobilité et de développement de l'espace public.

C'est dans la Tour d'horizon, une tour mobile que la SSE a imaginée pour aller à la rencontre du grand public dans le cadre de son 125e anniversaire, qu'elle fêtera en 2022, que l'enquête a été officiellement lancée en janvier 2020, soit avant la pandémie.

Malgré un agenda chahuté par le coronavirus, la tour mobile a pu faire étape à Bâle et à Lucerne et accueillir plus de 33 000 visiteurs en 2020. Plus de 6000 personnes ont exprimé leurs souhaits envers la branche de la construction en participant à l'enquête. Le projet était accompagné par l'institut de sondage DemoSCOPE afin d'en garantir la représentativité.

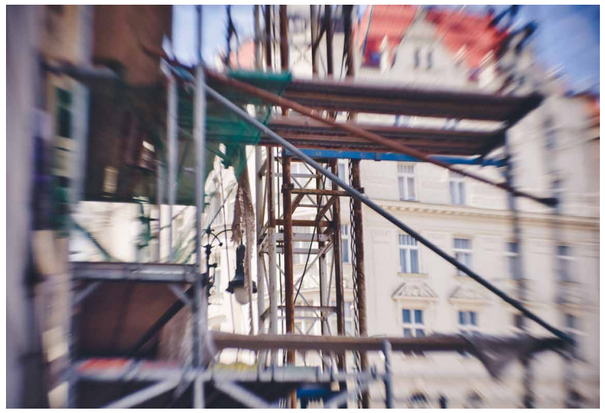
Vous tenez maintenant dans vos mains les résultats de cette enquête. Les souhaits ainsi exprimés et les contradictions qui en résultent parfois, ainsi que les tendances contraires et les questions soulevées, nourrissent un dialogue que nous allons maintenant mener avec les différents acteurs concernés: maîtres d'ouvrage publics et privés, autorités, mais aussi planificateurs et autres secteurs partenaires et clients. Sans oublier le politique, qui définit les conditions-cadres essentielles à la réalisation des projets. La seconde partie de cette publication relaye à cet égard les principales demandes de la construction faites au politique, afin que le cadre permette d'avancer et construire la Suisse voulue par ses habitants en 2040.

Les attentes représentatives de la population sont élevées, et s'inscrivent dans un environnement toujours plus complexe. Elles sont une invitation à l'adresse de la construction pour faire avancer la Suisse. La branche est un secteur-clé pour relever les importants défis du futur, pour la société et l'économie suisses.

Ensemble, engagés aux côtés de la population suisse, nous sommes prêts à construire la Suisse de demain. Une Suisse dynamique et en mouvement. Une Suisse moderne où il fait bon vivre, travailler et se divertir. Mais aussi, une Suisse à la fois plus dense et plus durable. Une Suisse que ses habitants auront contribué à façonner en exprimant leurs souhaits pour 2040.

Benedikt Koch
Directeur de la Société Suisse des Entrepreneurs SSE

Sommaire



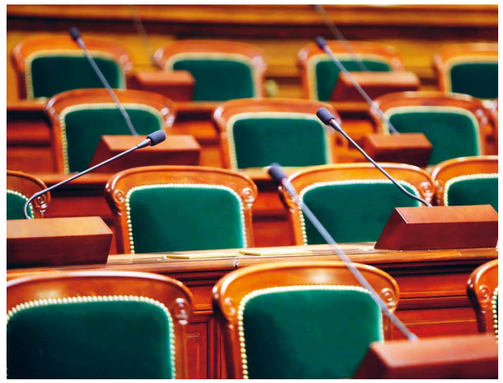
Résultats de l’enquête

6 Mobilité: un facteur clé de développement économique et social qui suscite des attentes

9 Environnement: là où réside l’un des plus importants potentiels pour atteindre les objectifs climatiques

10 Densification et urbanisation: des logements de qualité dans un environnement densifié, qui ménage le climat

12 Régions périphériques: la montagne et les lieux de détente suisses plébiscités



Revendications politiques

16 Mobilité: faire cohabiter les modes de transports et non exclure

18 Densification et urbanisation: aménagement du territoire, sous-sol et programme d’agglomérations

20 Environnement: des solutions concrètes pour faire la différence en matière de réduction des émissions de CO_2

22 Développement des régions périphériques: permettre aux régions excentrées de rester dynamiques et attractives

Résultats de l’enquête «Construisez la Suisse de demain»

Méthodologie
Dans le cadre de sa campagne «Tour d’horizon», la Société Suisse des Entrepreneurs a lancé en janvier 2020 sa grande enquête «Construisez la Suisse de demain», à laquelle tout un chacun pouvait participer.

En 2020, quelque 5’300 personnes ont ainsi participé à l’enquête, au sein de la tour mobile «Tour d’horizon» ou en ligne. Pour chaque question, les personnes sondées devaient classer par ordre de préférence les quatre réponses qui leur étaient proposées.

Afin de s’assurer de la représentativité de l’étude, la Société Suisse des Entrepreneurs a mandaté l’institut de sondage indépendant DemoSCOPE, qui a mené 1107 entretiens supplémentaires auprès d’un échantillon représentatif de la population suisse (entretiens réalisés entre le 16 et le 27 septembre 2020).

Ce sont les résultats de ces 1107 entretiens représentatifs menés selon la méthode online (CAWI) qui sont reproduits dans les graphiques de la présente brochure. Ces derniers illustrent la part des réponses que les personnes sondées ont classées au premier rang de leurs priorités.

Les résultats détaillés de l’enquête menée par DemoSCOPE peuvent être consultés (en allemand) sur **www.construisez-la-suisse.ch**



Mobilité

Facteur clé de développement économique et social, la mobilité n'a cessé de gagner en importance au fil des ans. Les besoins ont fortement augmenté, et tout indique qu'ils vont continuer de croître.

Des attentes toujours plus élevées dans un environnement toujours plus dense

En Suisse, chaque personne parcourt en moyenne 37 km par jour, et consacre environ 90 minutes à ses déplacements quotidiens. A l'avenir, la population souhaite des trajets pendulaires plus courts afin de pouvoir travailler dans un rayon de moins de 30 kilomètres – une tendance déjà exprimée avant la pandémie.

De plus, le télétravail et le travail en réseau connecté vont continuer de gagner en importance, ce qui va contribuer à réduire les trajets pendulaires moyens. Dès lors, vivre et travailler se fera toujours davantage au sein de l'agglomération de résidence. Or rapprocher lieu de vie et lieu de travail ne suffit pas. Les Suisses souhaitent aussi pouvoir s'approvisionner en premier lieu à l'échelon local ou régional. Le commerce en ligne revêt une certaine importance, mais ne devrait pas dépasser les achats sur place.

Transport de marchandises: comment ferez-vous vos achats en 2040?
(Part des réponses correspondant au premier rang des priorités)



Base 1107 personnes interrogées / Demo SCOPE AG – Enquête en ligne multi-thèmes (octobre 2020)

La population souhaite donc travailler et consommer dans son périmètre de résidence. Dès lors, les besoins en mobilité à l'intérieur des villes et agglomérations vont encore grandir, dans un espace restreint où il s'agira de faire cohabiter de façon efficace tous les modes de transport, tout en veillant à la sécurité de l'ensemble des usagers.
Ce qui représente un véritable défi, sachant que 85 % de la population suisse habite actuellement dans des villes ou agglomérations, dont la densité va encore augmenter à l'avenir. Près de 40 % de la population est même concentrée dans cinq agglomérations (Zurich, Genève, Bâle, Berne, Lausanne).

Faire cohabiter de façon efficace tous les modes de transport, tout en veillant à la sécurité de l'ensemble des usagers.

A la mobilité des personnes s'ajoute la logistique et l'approvisionnement en marchandises qui doit être garanti. Ainsi, des solutions allant des places de transbordement à des concepts favorisant le commerce local doivent être intégrées dans la planification de la mobilité globale, tout comme la desserte fine des marchandises doit être garantie.

De même, la logistique des PME en centre-ville, qui constitue déjà un défi aujourd'hui, doit être prise en compte afin de maintenir le dynamisme économique des villes et agglomérations, et ainsi permettre de rapprocher effectivement lieu de vie et lieu de travail.

Le transport individuel avant les transports publics
La population privilégie en premier lieu le transport individuel motorisé (voiture, moto et scooter) pour ses déplacements à l'horizon 2040. Si cette tendance est plus marquée chez les personnes habitant à la campagne, le transport individuel motorisé arrive cependant également en tête des priorités des citadins.

Les Suisses souhaitent à l'avenir se déplacer davantage à vélo et à pied, et placent la mobilité douce en deuxième position de leurs préférences. Les transports publics complètent le podium à la troisième place, tandis que l'avion arrive en quatrième position.

En plaçant le transport motorisé individuel et la mobilité douce avant les transports collectifs, les Suisses expriment une volonté claire de pouvoir se déplacer de façon individuelle à l'avenir également. Pour répondre aux souhaits et besoins de la population, la mobilité du futur doit donc intégrer les différents modes de transport et non discriminer des solutions individuelles comme la voiture, surtout dans les villes et les agglomérations qui se densifient toujours plus.

Déplacements: comment vous déplacerez-vous principalement en 2040?
(Part des réponses correspondant au premier rang des priorités)



Base 1107 personnes interrogées / Demo SCOPE AG – Enquête en ligne multi-thèmes (octobre 2020)

La construction, un acteur-clé pour maîtriser la mobilité de demain
La mobilité et une infrastructure de transports moderne sont des facteurs de succès décisifs pour la Suisse. En mettant en œuvre des solutions de mobilité complexes répondant aux besoins du futur, le secteur de la construction permet une mobilité fluide et efficace, indépendamment du mode de transport. En connectant amis et famille, habitat et travail, ainsi que lieu de vie et loisirs, la construction permet à la société suisse d'assurer sa liberté de mouvement fondamentale.

Environnement

Construire: l'un des plus importants potentiels pour atteindre les objectifs climatiques
Le parc immobilier suisse génère 45 % de la consommation énergétique et environ un quart des émissions de CO_2 totales du pays. Le potentiel d'assainissement énergétique est donc énorme. Sachant qu'un bâtiment construit aujourd'hui consomme entre quatre et sept fois moins d'énergie qu'un bâtiment d'avant les années 1980, les bâtiments de remplacement neufs peuvent également amener une contribution significative dans l'atteinte des objectifs climatiques de la Suisse.

Economie circulaire et matériaux
L'économie circulaire occupe toujours plus de place dans la gestion des chantiers. La branche recycle une part toujours plus élevée des matériaux de construction, afin de préserver les ressources tout en optimisant sa rentabilité.



Donner une nouvelle vie plus durable à l'environnement bâti
Le secteur de la construction est donc un secteur-clé pour faire avancer la société en matière de protection du climat, de durabilité, de gestion des ressources et de protection de l'environnement. Grâce à une construction tournée vers l'avenir et une technologie dernier cri, la branche transforme d'anciens bâtiments en espaces de vie modernes et énergétiquement performants. Un parc immobilier moderne et densifié contribue à une gestion durable de la ressource qu'est le sol.



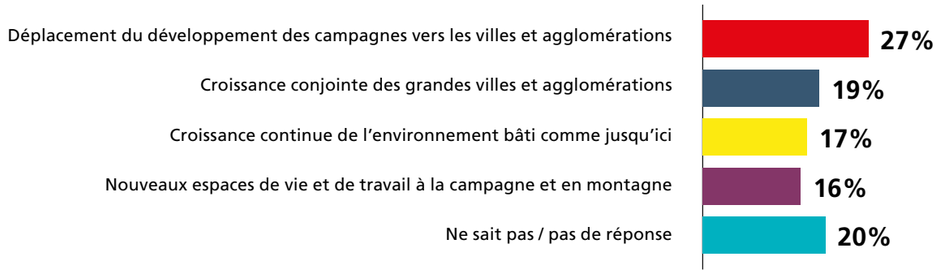
Densification et urbanisation

Des logements plus grands – l'habitat gagne en importance
La population privilégie des types d'habitat spacieux, tant en termes de surface habitable que de type d'habitation – maison individuelle ou appartement dans un immeuble résidentiel. Cette tendance est renforcée par l'essor du télétravail et la volonté de relier davantage lieu de vie et lieu de travail. A quoi s'ajoute une volonté de passer son temps libre prioritairement chez soi, sur son balcon ou dans son environnement immédiat. Dès lors, la qualité de l'habitat gagne toujours plus en importance.

Les Suisses préfèrent habiter en famille, c'est-à-dire en couple avec ou sans enfants. La majorité d'entre eux (52 %) souhaite vivre dans une maison individuelle à l'horizon 2040. Cette tendance est particulièrement marquée dans les régions rurales, tandis que dans les villes, la population privilégie un logement dans un immeuble résidentiel plutôt que dans une tour ou un bâtiment très urbain. Les logements les plus convoités comme cadre de vie en 2040 sont les 3 à 4½ pièces, pour une surface habitable entre 80 et 120 m^2. Les appartements d'une pièce sont quant à eux les moins demandés. Les attentes en matière de surface habitable, qui ont déjà augmenté ces dernières années, resteront donc élevées, voire continueront de croître.

Un habitat densifié et de qualité, qui ménage l'environnement
La population souhaite que l'évolution démographique et immobilière se déplace de la campagne vers les villes et agglomérations. En termes d'aménagement du territoire, elle plaide en faveur de l'urbanisation. Elle ne souhaite pas que la démographie augmente dans les régions montagneuses et rurales, et préfèrerait que les nouveaux arrivants viennent s'implanter dans les villes et agglomérations.
En d'autres termes, elle souhaite une densification de l'espace urbain. Ce souhait représente un défi de taille pour les villes, les agglomérations et le secteur de la construction, puisqu'il s'agit de densifier l'habitat, tout en offrant un espace de vie plus généreux et de meilleure qualité.

Croissance de l'espace construit: quel développement souhaitez-vous pour la Suisse en 2040?
(Part des réponses correspondant au premier rang des priorités)



Base 1107 personnes interrogées / Demo SCOPE AG – Enquête en ligne multi-thèmes (octobre 2020)

Une contradiction à laquelle la construction peut apporter des réponses concrètes
En privilégiant un habitat spacieux en maison individuelle ou immeuble résidentiel, tout en appelant à densifier l'espace urbain, la population suisse exprime une certaine contradiction. Lorsque les conditions-cadres le permettent, la construction peut cependant y apporter des réponses très concrètes.

En surélevant d'un étage les bâtiments de Suisse, notre pays pourrait par exemple accueillir un million d'habitants de plus, sans nécessiter un seul mètre carré de surface constructible supplémentaire.
Et ce n'est là qu'un des différents axes possibles. L'assainissement et la transformation, de même que le remplacement de certaines constructions existantes, en constituent d'autres.

A l'heure actuelle, chaque logement démoli est remplacé par deux nouveaux, tandis que la surface habitable est multipliée par trois. Densifier ne veut donc pas dire réduire la qualité de vie et l'espace habitable, mais bien au contraire résoudre la délicate équation entre augmentation des besoins, raréfaction de l'espace constructible et des ressources, tout en permettant à la population de se loger à un prix abordable dans un cadre agréable adapté à ses besoins.



Perspectives de développement des régions périphériques

Destination de loisirs numéro 1: les espaces de détente et les montagnes suisses
Plus de 40 % des Suisses souhaitent à l'avenir avant tout passer leurs loisirs dans des espaces de détente proches dont ils apprécient les paysages naturels et montagneux. Le lac, la rivière, la colline ou la montagne à proximité du domicile constituent même la première priorité pour la moitié d'entre eux. L'offre de détente en ville se classe au dernier rang des priorités. Ainsi, seuls 10 % des personnes interrogées préfèrent l'offre des villes et souhaitent passer leurs loisirs dans des parcs, des lieux culturels ou de shopping.

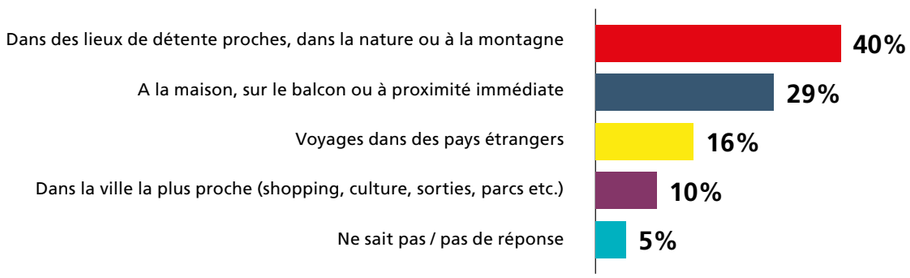
Les montagnes et autres destinations de loisirs suisses resteront très fréquentées, avec pour corollaire, une saturation du réseau routier et de certaines infrastructures.

Vision de carte postale versus dynamisme des régions périphériques
Si la montagne est plébiscitée pour les loisirs et la détente, le développement économique des régions alpines n'est approuvé que du bout des lèvres. Cultivant une certaine image de carte postale conservatrice, une majorité souhaite éviter autant que possible tout développement dans ces régions, y compris au niveau de l'infrastructure touristique. Dans le même temps, l'offre touristique est jugée essentielle et souhaitée en tant que telle. Cela traduit sinon une contradiction, du moins une volonté de statu quo en matière de développement touristique.

Pour leurs vacances également, les Suisses veulent privilégier la nature et les montagnes helvétiques aux voyages à l'étranger. La question de savoir si la population voyagera effectivement moins au-delà de nos frontières une fois la crise sanitaire passée reste ouverte. Une chose est cependant sûre: les montagnes et autres destinations de loisirs suisses resteront très fréquentées, avec pour corollaire, une saturation du réseau routier et de certaines infrastructures.

La population suisse, qui réside en grande majorité dans les villes et agglomérations, voit dans la campagne et les montagnes des lieux de détente et de vacances, qu'elle souhaite conserver en tant que tels. Cette focalisation sur l'aspect touristique est contredite par la volonté d'utiliser dans le même temps le potentiel hydraulique, voulu par environ 40 % des personnes interrogées, tandis qu'un pourcentage similaire s'oppose à toute nouvelle construction.

Loisirs: comment souhaitez-vous principalement occuper votre temps libre en 2040?
(Part des réponses correspondant au premier rang des priorités)



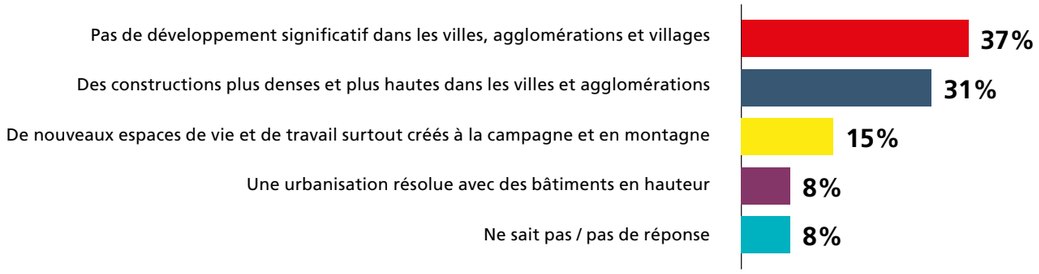
Base 1107 personnes interrogées / Demo SCOPE AG – Enquête en ligne multi-thèmes (octobre 2020)

Les régions de montagne comme espaces de vie et de travail
La digitalisation favorise le télétravail et des trajets pendulaires plus courts, qui sont des souhaits répandus au sein de la population, dans toutes les régions de Suisse. La digitalisation permet également de créer de nouveaux modèles commerciaux dans les régions rurales et alpines, et ainsi éviter l'exode notamment des jeunes vers les villes, en pérennisant l'emploi et assurant un certain dynamisme économique.

Pour autant, cette évolution ne recueille pas vraiment l'adhésion de la population suisse, ce qui peut s'expliquer par le fait qu'elle réside majoritairement (à 85 %) dans des villes et agglomérations.

Sans surprise, des différences se dessinent entre population citadine et population alpine: cette dernière est nettement plus favorable au développement des régions de montagne en termes d'espaces de vie et de travail.

Villes et paysages: comment faut-il concevoir l'environnement bâti en 2040?
(Part des réponses correspondant au premier rang des priorités)



Base 1107 personnes interrogées / Demo SCOPE AG – Enquête en ligne multi-thèmes (octobre 2020)

La construction, l'un des piliers de la prospérité et du dynamisme des régions périphériques
Le secteur de la construction est un des piliers de notre société en tant qu'employeur. Cela est encore plus vrai dans les régions périphériques, où la branche fait partie des principaux employeurs. En offrant des perspectives de travail, elle permet de freiner l'exode des régions périphériques et alpines, et contribue ainsi à la cohésion nationale.

Grâce à ces emplois locaux, les habitants profitent d'une qualité de vie élevée, avec des trajets courts et davantage de temps pour la vie de famille et les loisirs.

Revendications politiques

Mobilité

Maîtriser les enjeux de mobilité devient toujours plus complexe. Il s'agit notamment de résoudre la délicate équation entre augmentation des besoins, préoccupations environnementales, nouveaux modes de transport et digitalisation, le tout dans un environnement toujours plus dense où l'espace se raréfie. La construction est un secteur-clé pour la mise en œuvre de solutions complexes qui permettront de relever le défi d'une mobilité efficace et tournée vers le futur.

Faire cohabiter tous les modes de transport

Pour cela, il faut penser la mobilité dans son ensemble, avec une vision pragmatique et ouverte intégrant tous les modes de transport. La population souhaite à l'avenir également pouvoir se déplacer de manière individuelle. Des concepts de mobilité simplistes, comme le bannissement de la voiture envisagé par certaines grandes villes au moyen de payages urbains, ne tiennent pas compte de la volonté de la population.

Plutôt que d'opposer les différents modes de transport, il faut au contraire les faire cohabiter et garantir la sécurité de l'ensemble des usagers. Ainsi, il ne s'agit pas d'opposer la voiture à la mobilité douce et aux transports publics, mais bien de définir comment faire en sorte que chaque mode de transport se complète sur toute la chaîne multimodale de la mobilité, et cela jusqu'au dernier kilomètre. Pour relever ce défi complexe, il faut une approche neutre qui tienne compte de la réalité, loin des débats idéologiques, pour répondre aux besoins effectifs de la population.

Propulsions alternatives

Discriminer de façon dogmatique la voiture revient à faire fi des nouveaux modes de propulsion, qui seront pourtant amenés à jouer un rôle toujours plus important dans la chaîne multimodale. Ainsi, en novembre 2020, plus d'un tiers (35,5 %) des voitures neuves immatriculées en Suisse étaient déjà dotées d'un système de propulsion alternatif (hybride, électrique, gaz ou pile à combustible).

Les nouveaux modèles de mobilité à mi-chemin entre le transport individuel et public, comme le car sharing, le co-voiturage, la conduite automatisée ou les véhicules en libre-service, reposent très souvent sur des propulsions alternatives.

La modernisation du trafic individuel rend ce type de transport à nouveau attractif et favorise son développement. Les propulsions alternatives amènent ainsi une réponse concrète aux besoins de la population, tout en ménageant l'environnement. Les villes et agglomérations du futur doivent intégrer les innovations dans le développement et la modernisation de leurs infrastructures de transport. Elles doivent prendre leur planification à bras le corps et investir dans des renouvellements, dans l'entretien, mais aussi dans une extension ciblée des infrastructures, notamment dans le domaine routier.

Plutôt que d'opposer les différents modes de transport, il faut au contraire les faire cohabiter et garantir la sécurité de l'ensemble des usagers.

Accélérer les procédures pour pouvoir suivre le tempo

En Suisse, il faut en général attendre une génération entre la planification et la mise en service d'une infrastructure de transport d'une certaine envergure, et ce tant pour le rail que pour la route. La démographie et les besoins de la population et de l'économie grandissent bien plus vite. Les exigences en termes de planification et de mise en œuvre dans un environnement toujours plus densifié se complexifient. Pour permettre aux projets de suivre le tempo d'un monde en mouvement et d'une mobilité toujours plus exigeante, les procédures administratives doivent être simplifiées et accélérées. Cela vaut également pour l'élargissement de goulets afin de fluidifier le trafic.



De même, certaines pratiques comme les oppositions systématiques de petits groupes d'individus défendant leurs propres intérêts ou une vision dogmatique du monde, devraient pouvoir être levées plus facilement. Dans la pratique, ce type d'opposition de principe retarde souvent de plusieurs années des projets pourtant souhaités par le plus grand nombre.

Nouveaux modèles de financement

Relever le défi d'une mobilité toujours plus complexe a un coût. Les fonds FAIF et FORTA approuvés en votations populaires sont primordiaux pour financer les investissements dans l'infrastructure ferroviaire et des routes nationales et du trafic d'agglomération. Or leur financement issu des taxes sur les huiles minérales est en baisse, et continuera de baisser fortement avec le développement des propulsions alternatives, comme les véhicules électriques.

La modernisation des types de propulsion ouvre des perspectives d'avenir pour le trafic individuel, qui est ainsi revalorisé et nécessitera des investissements. Ces derniers doivent être assurés par des modèles de financement indépendants du type de propulsion.

Pour pérenniser le financement des fonds FAIF et FORTA, la SSE soutient des modèles comme le mobility pricing, avec une logique de prix au kilomètre parcouru pour financer les coûts de l'infrastructure utilisée, indépendamment du mode de transport. Là aussi, ce changement de paradigme induit une neutralité en termes de types de transport – rail, route, privé, public et mode de transport.

Programme de développement des routes nationales PRODES

L'attractivité et le dynamisme des régions périphériques dépendent en grande partie de leur infrastructure de transport, qui en garantit l'accès et la connexion au reste du réseau. Le programme de développement des routes nationales PRODES est donc très important pour ces régions.

Le développement et l'entretien de ces infrastructures doivent être envisagés sous l'angle d'une augmentation du trafic de loisirs et des possibilités de développement dans les régions rurales ou de montagne. Leurs besoins et leurs perspectives de prospérité sont autant de raisons qui justifient des investissements futurs, lesquels doivent reposer de façon systématique sur les besoins.

Une vision plus globale de l'évolution des besoins et habitudes des Suisses doit être appliquée au moment de planifier les infrastructures. D'importants gains en efficience peuvent être obtenus, notamment par un meilleur accompagnement des porteurs de projets auprès de la population, afin de mieux faire connaître les tenants et aboutissants, et ainsi éviter crispations et oppositions.

Densification et urbanisation

La population souhaite une densification de l'habitat en milieu urbain et dans les agglomérations, tout en disposant d'espaces de vie généreux, agréables et abordables. Les attentes envers le secteur de la construction, qui joue un rôle-clé dans le développement de nouveaux types d'habitat et les rend tout simplement possibles, sont toujours plus élevées, tandis que le cadre légal est toujours plus restrictif.



Dans les zones urbaines très densément construites, le sous-sol ouvre de nouvelles possibilités en termes de mobilité et de densification.

Aménagement du territoire

La population ne connaît pas encore assez les avantages de la densification. A cet égard, la Confédération, les cantons et l'économie doivent encore mener un travail de sensibilisation. En parallèle, les obstacles règlementaires à la densification doivent être levés. Les dispositions actuelles en matière de protection contre le bruit vont en effet à l'encontre d'un mode de construction densifié. De même, les règles en matière de protection du patrimoine et des monuments ainsi que de protection de la nature à l'intérieur des zones bâties s'avèrent contre-productives. Enfin, il faut créer des incitations positives afin de rendre attractifs les projets de densification économiquement parlant. Un bonus d'utilisation ou un indice minimal d'utilisation sont par exemple envisageables.

Utilisation du sous-sol

L'utilisation du sous-sol pour les projets d'infrastructures permet de préserver des terres agricoles. Dans les zones urbaines très densément construites, le sous-sol ouvre de nouvelles possibilités pour créer de nouvelles solutions de mobilité et de densification. En ville ou à la campagne, une utilisation plus systématique du sous-sol permet de préserver un espace toujours plus rare en surface. Dès lors, l'utilisation du sous-sol devrait être réglée de sorte à ce que des infrastructures puissent y être construites plus simplement et efficacement. Cela pourrait par exemple se faire dans le cadre de la LAT 2.

Le projet Cargo souterrain a par exemple dû faire l'objet d'une procédure spéciale au Parlement fédéral, alors qu'il permettra à terme de réduire jusqu'à 30 % du trafic de marchandises dans les villes, et de baisser de 80 % les émissions de CO_2 par tonne de marchandises transportée.

Programmes d'agglomérations

La mobilité et le développement des agglomérations sont étroitement liés. Une approche multimodale des transports sans discrimination envers le trafic individuel est essentielle pour répondre aux besoins de la population, qui souhaite habiter dans l'agglomération et passer son temps libre en périphérie. Des solutions de mobilité efficaces et modernes sont donc nécessaires pour renforcer l'attractivité des villes et agglomérations, et ainsi favoriser leur densification.

Les villes et communes peuvent faciliter la densification en accompagnant mieux les projets de construction, et structurer les processus d'autorisation et d'oppositions afin d'éviter que des procédures obstructionnistes ne viennent torpiller des innovations et freiner par principe la densification des bâtiments plus performants sur le plan énergétique.



Environnement

La construction peut amener des solutions concrètes avec un impact majeur en termes de durabilité. La rénovation ou le remplacement de bâtiments existants constitue l'un des principaux leviers, sachant que le parc immobilier existant génère environ un quart des émissions de CO_2 et près de la moitié de la consommation d'énergie de la Suisse.

En remplaçant d'anciens bâtiments par des constructions neuves, l'efficacité énergétique est améliorée entre 4 et 7 fois en moyenne par rapport à un bâtiment d'avant les années 1980. A l'heure actuelle, chaque logement démoli est remplacé par deux nouveaux, et la surface habitable multipliée par trois. La précieuse ressource que constitue le sol est ainsi ménagée, tandis que de nouveaux espaces d'habitation sont créés pour répondre aux besoins de la population. Ces investissements sont également rentables, puisqu'ils permettent de créer des logements supplémentaires que le propriétaire peut mettre en location ou revendre, sans pour autant devoir acquérir de nouveaux terrains, avec un prix au mètre carré qui ne cesse d'augmenter.

CO_2

Les programmes d'encouragement des cantons doivent être renforcés afin de pouvoir déployer leur potentiel. Actuellement, bon nombre de grands maîtres d'ouvrage institutionnels renoncent à ces programmes d'incitations positives tant les démarches sont contraignantes. Ainsi, le taux d'assainissement actuel n'est que de 0.9 %! Sans une vraie offensive pour booster les programmes d'encouragement, il faudra des décennies avant qu'un impact puisse être réellement créé en matière de réduction des gaz à effet de serre.

Plutôt que d'imposer ces démarches à chaque projet dans chaque canton spécifique, des solutions pour les grands donneurs d'ordre opérant à l'échelle nationale (caisses de pension par exemple) pourraient être regroupées en pôles. De telles incitations positives favoriseraient des choix plus durables auprès des grands maîtres d'ouvrage institutionnels, et amèneraient un réel impact en termes de réduction des émissions de CO_2, du fait de l'importance de leur portefeuille immobilier.

La SSE soutient la loi sur le CO_2, dont le programme Bâtiments constitue un important pilier. La mise en œuvre de la loi doit permettre d'en exploiter le potentiel dans les cantons et d'augmenter considérablement les taux d'utilisation des nouveaux bâtiments. De plus, les programmes Bâtiments des cantons doivent renforcer l'outil favorisant les bâtiments neufs de remplacement, qui s'avèrent souvent être clairement la solution la plus efficace.

La modernisation du parc immobilier constitue un levier majeur pour atteindre les objectifs de la loi sur le CO_2. Les bâtiments neufs de remplacement y contribuent non seulement de façon décisive, mais permettent également de créer des espaces d'habitation plus attractifs et plus denses.

Le taux d'assainissement actuel n'est que de 0.9 %! Il faut donc une vraie offensive pour booster les programmes d'encouragement.

Economie circulaire

La construction peut également agir avec d'autres leviers en faveur du climat, notamment au niveau des matériaux et technologies utilisés. Pour pouvoir exploiter véritablement l'important potentiel de l'économie circulaire, les conditions-cadres doivent être données tout au long du cycle de vie. Cela commence par la production des matières premières.

Aujourd'hui, la Suisse couvre presque intégralement ses besoins en ciment avec des matières premières indigènes (86 % en 2019, et seulement 14 % d'importations). Pour autant, un recul de la production se dessine à partir de 2024 si les projets d'extension des sites d'extraction, qui sont fixés dans les plans directeurs cantonaux, ne devaient pas être autorisés.

Pour répondre aux objectifs climatiques, il faut favoriser la production locale de matériaux, de même que leur recyclage. La construction recycle toujours davantage de matériaux, mais se heurte constamment à des normes obsolètes ou contradictoires qui empêchent d'exploiter véritablement ce potentiel. Les pouvoirs publics en tant que maîtres d'ouvrage devraient également se montrer exemplaires en commandant des projets avec des matériaux recyclés et donner ainsi des impulsions positives au plus grand nombre.

Développement des régions périphériques et de montagne

Vouloir densifier les villes pour préserver les paysages alpins ne signifie pas y empêcher toute forme de développement. Ainsi, des perspectives doivent être offertes aux habitants afin de préserver l'attractivité de leur cadre de vie et freiner l'exode vers les villes, et soutenir ainsi la cohésion nationale.

Maintenir le dynamisme dans ces régions, c'est d'abord offrir de l'emploi. La construction propose de nombreux emplois locaux dans les zones de montagne et rurales. En Valais par exemple, la branche est le deuxième employeur du canton, et même le premier dans les Grisons.

Dans les cantons alpins et ruraux, la construction se classe dans le top 3 des employeurs. A l'échelle nationale, toutes régions confondues, 8 % des salariés suisses travaillent dans la construction. En termes de valeur, la branche représente 10 % du PIB suisse, soit plus que le secteur bancaire.

De par son importance économique et le nombre d'emplois qu'elle crée, la construction peut donc amener des solutions ayant un réel impact sur les perspectives de développement des différentes régions.

En Valais, la branche est le deuxième employeur du canton, et même le premier dans les Grisons.

Infrastructures

La digitalisation et la technologie ouvrent de nouveaux possibles en matière de modèles de travail dans les régions périphériques. Le confinement a notamment mis en lumière les possibilités offertes par le télétravail ou le travail décentralisé, et prouvé que ces modèles fonctionnaient. De nombreuses activités professionnelles peuvent être menées, entièrement ou en grande partie, depuis le domicile ou un bureau en Engadine, en Valais ou à Uri. Cela constitue un véritable atout pour ces régions, qui offrent non seulement un cadre de vie très attractif, mais peuvent aussi attirer de jeunes professionnels bien formés dans des activités porteuses d'avenir (informatique, développement, programmation etc.)

Ces perspectives permettent d'insuffler de la vie dans des régions excentrées et éviter leur désertification. Mais elles ne peuvent être offertes que si ces régions ont la possibilité de se développer durablement, y compris en termes immobiliers et d'infrastructures.

La SSE est favorable à une distinction claire entre zones à bâtir et zones non constructibles. Pour autant, la LAT 2 doit être plus flexible à d'autres égards, afin de pouvoir mieux exploiter le potentiel dans les cantons concernés.

Les dispositions trop restrictives par rapport au développement du bâti qui veulent voir des musées dans les régions alpines plutôt que comme des composantes dynamiques de notre société et notre économie, doivent être évitées. L'application des conditions-cadres doit se faire de manière proportionnée, notamment en ce qui concerne la transformation ou l'agrandissement de constructions existantes.

De même, le dynamisme d'une région de montagne passe par des infrastructures de transport adaptées aux besoins de la population résidente, mais aussi à ceux des nombreux visiteurs qui voient dans ces régions avant tout une destination touristique.



Pour que l'évolution des voies d'accès et de la mobilité réponde aux besoins, il faut passer d'une logique reposant sur le taux d'utilisation pour le développement et l'entretien de l'infrastructure, à une logique davantage axée sur l'importance stratégique de celle-ci pour une région touristique exposée à d'importantes fluctuations saisonnières.

Enfin, le déploiement de l'infrastructure digitale, notamment le réseau 5G, doit être accéléré afin de permettre à des régions entières de se développer. Les vallées centrales peuvent ainsi se muer en nouveaux pôles attractifs notamment pour les jeunes. Dans le même temps, la technologie permet de déployer des solutions innovantes amenant des plus-values en matière de durabilité.

Force hydraulique

Pour une part importante de la population suisse, l'une des fonctions des régions alpines est d'assurer l'approvisionnement hydroélectrique du pays. Avec l'essor de la mobilité électrique, les besoins en électricité vont continuer d'augmenter, tandis que les énergies fossiles et nucléaire vont progressivement être abandonnées. En d'autres termes, la demande va augmenter, alors que l'offre va baisser.

La force hydraulique doit donc être développée dans les régions périphériques et de montagne. Pour autant, les obstacles à la réalisation de nouveaux aménagements sont considérables et retardent, voire empêchent, de nouveaux projets. Ceci alors qu'ils sont nécessaires à la sécurité de l'approvisionnement énergétique de la Suisse, contribuent à l'atteinte des objectifs climatiques, et favorisent l'économie locale des régions concernées.

SBV
SSE
SSIC

Février 2021

Société Suisse des Entrepreneurs

Siège principal:
Weinbergstrasse 49
Case postale
8042 Zurich

Siège Romand Lausanne:
Avenue de Savoie 10
Case postale 1376
1001 Lausanne

+41 58 360 77 00
info@entrepreneur.ch
www.entrepreneur.ch