

Développement durable : haro sur l'éparpillement urbain

Autor(en): **Tille, Albert / Delley, Jean-Daniel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **42 (2005)**

Heft 1670

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1013762>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Haro sur l'éparpillement urbain

La croissance incontrôlée de la ville du xx^e siècle ne respecte ni la qualité de la vie, ni celle de l'environnement. Un ouvrage collectif dresse un bilan et amorce une correction de tendance vers un développement urbain durable.

Se lon Bruxelles, les bouchons sur les routes coûtent chaque année entre 0,7 et 3% du PIB des pays membres de l'Union. La Suisse ne fait certainement pas mieux. Les agglomérations sont étouffées matin et soir par le trafic. Le professeur Stéphane Nahrath, coauteur du livre *Enjeu du développement urbain durable* ne mâche pas ses mots. Dans sa politique d'aménagement du territoire, la Confédération a ignoré la ville pour se préoccuper prioritairement de la protection des zones agricoles et de la composante rurale de l'identité nationale. Une loi de 1976 entendait donner des instruments efficaces aux aménagistes. Elle prévoyait le prélèvement et la redistribution des plus-values foncières entre les propriétaires, tout en donnant aux collectivités des moyens pour financer les expo-

priations. La droite a lancé et gagné le référendum. La Suisse n'a pas eu de politique foncière urbaine. La hausse des prix du sol a contribué à l'exode des logements en périphérie. Les villes se sont étalées dans une couronne d'un diamètre d'une vingtaine de kilomètres. L'éparpillement de l'habitat ne s'est pas accompagné d'un développement correspondant des transports publics. Il a provoqué le trafic pendulaire paralysant et polluant que l'on connaît aujourd'hui.

Les voitures au garage

Tous les aménagistes sont désormais d'accord. Il faut densifier la ville. Les agglomérations auront un centre principal et plusieurs centres secondaires reliés entre eux par un réseau performant de transports publics. La Confédération

découvre enfin les villes. Malgré son ardeur économe, elle entend débloquent six milliards pour financer le trafic d'agglomération. Voilà pour la carotte. Mais il faut aussi manier le bâton. Les auteurs de l'ouvrage préconisent de décourager le trafic automobile. Il faut le renchérir par le prix de l'essence et introduire des péages urbains. Les entreprises qui occupent beaucoup de personnel devront s'implanter à proximité d'une desserte efficace des transports publics. Celles où domine le transport des marchandises pourront s'installer à côté d'une autoroute. On devrait même imposer des quotas d'utilisation des véhicules privés aux entreprises, voire des habitants d'un immeuble. La politique des quotas de pollution s'appliquerait également au chauffage des bâtiments.

Dialogue entre partenaires

Densification de la ville ne signifie pas empilement de la population dans des lieux inhospitaliers. Si l'espace privé du logement est plus restreint, il doit être prolongé par un espace public attractif: rues piétonnes, squares collectifs, espaces verts. Pour promouvoir ce développement urbain plus durable, les collectivités doivent avoir des instruments nouveaux. En voici quelques-uns: obligation de construire des parcelles disponibles, prélèvement de la plus-value foncière, extension du droit d'expropriation, plans d'affectation à l'échelle de l'agglomération.

Les auteurs de cet ouvrage collectif n'entendent pas se retrancher dans leur tour d'ivoire universitaire. Ils reconnaissent que des plans imposés de haut vers le bas sont irréalisables. La nouvelle ville doit se construire par le dialogue avec tous les partenaires. *at*

Fonds d'infrastructure: le compte n'est pas bon

L'initiative populaire «Avanti», lancée par le TCS, préconisait l'achèvement rapide du réseau autoroutier, le doublement du tunnel routier du Gotthard et la construction d'une troisième piste pour les tronçons d'autoroute les plus chargés. Le Parlement a surenchéri dans un contre-projet qui ajoutait au programme du club automobile le financement du trafic d'agglomération. En février 2004, le peuple rejetait sèchement ce marché de dupes.

Le Conseil fédéral revient à la charge. Il propose un fonds d'infrastructure doté de 20 milliards répartis sur 20 ans, qui fait la part belle à l'achèvement et à l'amélioration du réseau des autoroutes (14 milliards). Certes les 6 milliards prévus pour améliorer le trafic d'agglomération sont les bienvenus. Mais en prévoyant d'affecter le gros de la dotation aux autoroutes, le Conseil fédéral tente de contourner la volonté populaire exprimée en 2004: l'analyse Vox avait clairement montré que le refus d'alors visait une extension du réseau autoroutier. *jd*

Stéphane Nahrath et al., *Enjeu du développement urbain durable*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005.