Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 42 (2005)
Heft: 1670

Artikel: Développement durable : haro sur l'éparpillement urbain
Autor: Tille, Albert / Delley, Jean-Daniel
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1013762

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Haro sur l'éparpillement urbain

La croissance incontrôlée de la ville du XXe 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.

Selon 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 expropriations. 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 débloquer 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*

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

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*