

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (2008)  
**Heft:** 1770

**Artikel:** Les outils négligés de l'aménagement du territoire : ils sont connus et ne demandent qu'à être utilisés, pour autant que la volonté politique soit suffisamment forte  
**Autor:** Gavillet, André  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1012427>

### **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:** 18.01.2026

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

et de l'espace consommé, indisponible pour d'autres usages. L'accessibilité des villes en voiture a un coût extrêmement élevé.

Dans le contexte urbain, le péage a un double avantage. Il limite le nombre de personnes accédant au centre des villes en voiture. Et il dégage des moyens financiers importants qui permettent de développer des modes de déplacement alternatifs: transports publics, marche, vélo. Il favorise également le co-voiturage. Mais il a aussi des inconvénients: la limitation d'accès se fait par le prix et n'est donc pas sociale; et le système est très coûteux à mettre en place et à gérer. Mais l'étude genevoise devrait nous renseigner plus complètement sur ces aspects.

Ce qui est certain, c'est que le péage urbain n'est pas une mesure suffisante: il n'a de sens qu'inscrit dans un plan de gestion de la mobilité beaucoup plus large qui garantisse un maintien de

l'accessibilité des centre-villes. Et c'est la faiblesse de l'annonce genevoise que de se limiter à cette solution, forcément partielle et incomplète. On sait que Londres, par exemple, a développé une politique de la mobilité très ambitieuse, financée par les recettes du péage.

Car il existe de nombreuses manières pour maîtriser le trafic, pas forcément coûteuses, et techniquement simples à mettre en place à l'image de la politique suivie à Paris qui a également enregistré d'importantes baisses du trafic routier. Il y a le développement des transports publics. Or la vitesse commerciale des bus ne cesse de se dégrader, à Lausanne comme à Genève, parce que les autorités peinent à leur donner une véritable priorité aux carrefours et à organiser les espaces pour favoriser une bonne exploitation. On sait pourtant qu'une diminution des temps de déplacement attire une clientèle nouvelle (bien plus

qu'une baisse des prix) et diminue les coûts d'exploitation. La gestion du stationnement est également un excellent moyen de maîtriser le trafic. Mais le courage manque quand il faut supprimer des places de parc, dont le nombre, d'ailleurs, augmente à cause des autorisations de construire de nouveaux parkings données par les autorités. Le développement des aménagements cyclistes, l'extension des zones piétonnes, la limitation du trafic par simple signalisation, sont autant de mesures pour lesquels le courage manque trop souvent.

Et quand on voit que la Ville évite même d'aller discuter de son projet avec le Conseil d'Etat, on est en droit de se demander si elle sera capable de la concertation nécessaire pour introduire un péage, avec toutes les autres mesures indispensables pour en assurer l'acceptabilité et le succès.

## Les outils négligés de l'aménagement du territoire

*Ils sont connus et ne demandent qu'à être utilisés, pour autant que la volonté politique soit suffisamment forte*

André Gavillet (3 mars 2008)

Il y a des bourgades modestes que domine une église, une cathédrale, construites à une autre échelle. Il y a un château ou la maison d'un seigneur sans commune mesure et

mensuration avec la pauvreté des logis environnants.

A cette aune, notre époque est restée moyenâgeuse. Elle donne à voir un musée, une

tour, un opéra, le réaménagement des côtes portuaires – ces fleurons des architectes de la *jet society*. Mais ces réalisations souvent admirables ne font pas oublier

la médiocrité de l'habitat, l'entassement dans les transports publics. L'architecture ostentatoire sert de nos jours encore d'alibi à un urbanisme défaillant alignant les HLM.

### Les outils

La collectivité dispose, comme outil de contrôle et d'impulsion, des plans directeurs d'aménagement du territoire, des plans de zone communaux. Mais les pouvoirs publics n'ont pas la maîtrise du sol. Ils ne sont donc pas en mesure de dicter le rythme de la construction des zones à bâtir. Les moyens juridiques qui obligeraient un propriétaire de zone constructible à bâtir n'existent pas. D'autre part, les propriétaires du terrain constructible sont en situation d'encaisser la plus-value foncière qui sera payée par le loyer des logements construits.

Il est donc nécessaire de donner aux pouvoirs publics (canton, commune) les outils

juridiques utiles. Notamment:

*Le dézonage.* Des territoires agricoles peuvent être acquis et affectés à la construction. L'autorité publique utilisera pour ce faire les remaniements parcellaires ou un élargissement de l'expropriation. Cela signifie que la construction de logement est reconnue d'intérêt public.

*L'acquisition de terrain.* L'autorité publique (canton, commune ou fondation de droit public) doit, en intervenant sur le marché et en jouissant d'un droit de préemption, se rendre maître de terrains. Ils seront ensuite remis à disposition des coopératives d'habitation sous forme de droit de superficie.

*Le financement.* Des opérations immobilières, l'autorité publique encaisse les droits de mutation, l'impôt sur les gains immobiliers, voire l'impôt sur la plus-value foncière. Les recettes de ces

impôts devraient alimenter une fondation d'acquisition de terrains constructibles. Dans les années 60, le canton de Vaud a financé une fondation dotée de 60 millions, chargée de soutenir des projets d'exploitations paysannes en compensation de la création de la zone agricole. Une fondation d'achat de terrains constructibles est de même techniquement réalisable si une majorité politique est réunie.

### Les conditions

Le droit de superficie devrait avoir pour condition une gestion non lucrative de l'habitat, mais aussi des exigences écologiques et urbanistiques réalisables à l'échelle du quartier.

La poussée démographique et l'écologie rendent aujourd'hui nécessaire cette intervention plus directe des pouvoirs publics. Il faut leur donner à cette fin les outils juridiques et politiques indispensables.