

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2012)
Heft: 1963

Artikel: La Suisse est condamnée à l'étalement urbain: est-ce grave docteur?
Autor: Rey, Michel / Thévoz, Laurent
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1024658>

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: 29.01.2026

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

La Suisse est condamnée à l'étalement urbain: est-ce grave docteur?

Invités: Michel Rey et Laurent Thévoz • 2 août 2012 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/21264>

Qualité des transports, difficulté objective à densifier et cherté du logement contrarient la politique affichée

Depuis l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) en 1979, le processus d'urbanisation est régulièrement dénoncé. Les zones à bâtir ne cessent de s'étendre. On parle d'un grignotage des terres agricoles, à raison d'un mètre carré par seconde.

De 1983 à 2007, la surface des zones urbanisées s'est agrandie de plus de 20%, soit de 550 km², l'équivalent du lac de Constance. En moyenne, la surface par habitant consacrée à l'habitat progresse régulièrement. De 34 m² en 1980, elle est passée à 50 m² aujourd'hui.

La politique d'aménagement du territoire ambitionne de mieux maîtriser cette urbanisation galopante. D'abord en freinant l'extension des zones à bâtir mais aussi en préconisant une urbanisation vers l'intérieur, c'est-à-dire en encourageant la densification des centres urbains. C'est dans ce but que la Confédération a lancé sa politique en faveur des agglomérations préconisant

le couplage de l'urbanisation avec le réseau des transports publics. La LAT fait également l'objet d'une révision. Il s'agit d'opposer un contre projet à l'initiative sur le paysage qui demande le gel des zones à bâtir pendant 20 ans. Le projet de révision – qui va certainement être soumis à un vote référendaire – prévoit de contrôler la dimension et l'utilisation des terrains affectés à la zone à bâtir et de mieux encadrer son extension. L'instrument privilégié sera le plan directeur cantonal, dont le contenu et la portée ont été précisés en vue de maîtriser cette urbanisation désordonnée.

Cette nouvelle politique d'aménagement peut-elle freiner l'étalement urbain et favoriser la densification en milieu urbain? On peut avoir des doutes. Sans doute, sera-t-il mieux maîtrisé, mais l'étalement urbain est inévitable et cela pour plusieurs raisons.

L'évaluation des premiers résultats de la politique fédérale sur les agglomérations a bien mis en évidence les limites du couplage entre urbanisation et transports publics. Vouloir développer la densification dans des zones bien

desservies par ces transports est une ambition qui s'avère difficile à concrétiser. Pourquoi?

Les transports publics ont bénéficié – et bénéficieront – d'importants investissements pour créer de nouvelles dessertes mais aussi pour améliorer l'offre de transports. Le réseau suisse se caractérise par une grande capillarité et permet une desserte fine jusque dans l'arrière pays. La densification en milieu urbain se révèle, par contre, complexe et plus lente que prévue. Construire en ville, c'est souvent s'exposer à des oppositions qui retardent les travaux et c'est plus coûteux que construire sur des terres vierges. La reconversion des friches, notamment ferroviaires, exige des années de planification. Sans oublier que ces potentialités semblent plus faibles en Suisse romande.

La construction sur des terrains vierges est généralement perçue de manière positive, car elle se réalise dans des communes périphériques et rurales intéressées par des contribuables. Elle est stimulée par un réseau de voies de communication, tant routier que ferroviaire, qui permet une accessibilité sur

une grande partie du territoire suisse.

La pression sur le territoire est accentuée par les tensions existant sur le marché du logement, spécialement dans les villes. Chacun sait que les prix du foncier, des maisons et des appartements ont pris l'ascenseur ces dernières années. Se loger en ville devient un luxe, notamment pour les jeunes et les familles. Les charges d'une maison familiale sont souvent jugées inférieures au loyer d'un appartement en ville. Plusieurs villes se densifient, mais connaissent une «*gentrification*», c'est-à-dire une population aisée qui cohabite d'ailleurs avec une population défavorisée. Les jeunes familles, les classes moyennes sont condamnées à chercher un refuge dans des communes moins urbaines, qui sont d'ailleurs prêtes à les accueillir.

Les autorités fédérales et cantonales peuvent-elles empêcher cette tendance

lourde de l'étalement urbain? Sans doute, elles vont le freiner et mieux l'orienter, mais elles ne pourront l'empêcher. La révision de la LAT va dans le bon sens. Mais la politique d'aménagement demeure une affaire cantonale et chaque canton poursuit sa stratégie en matière d'habitant et d'emploi. Chacun peut observer que le canton de Fribourg se fait un honneur d'accueillir de nouveaux habitants qui proviennent largement des régions urbaines de Berne et de Lausanne. Faute de terrains et d'appartements à des prix abordables, de nombreux habitants réalisent leur rêve de propriétaires dans un canton qui les accueille à bras ouvert.

L'aménagement du territoire doit être impérativement mieux coordonné avec la politique du logement qui est largement lacunaire dans la plupart des cantons suisses. Mais cette politique est encore largement dépourvue

de moyens d'action, faute de volonté politique cantonale, compte tenu de la réticence exprimée par les défenseurs de la propriété foncière privée. Et puis, ses principaux acteurs en sont les villes, qui peinent à se faire reconnaître comme partenaire des politiques cantonales d'aménagement.

Est-ce grave docteur?

L'étalement urbain n'est pas une maladie mortelle. Il est facteur de nuisances et de coûts tant pour l'habitant que pour la collectivité. Mais ces nuisances et ces coûts sont jugés acceptables par les intéressés. L'étalement urbain est donc inévitable. Il est généré par une demande sociale pour un habitat individuel jugé financièrement supportable. Il est stimulé par une tendance à une dispersion maîtrisée de l'urbanisation permise par une politique des transports publics favorisant l'accessibilité de nombreuses communes du Plateau suisse.