

Utilisation durable du sol : un objectif loin d'être atteint !

De multiples causes au gaspillage

La loi fédérale sur l'aménagement du territoire oblige les autorités en charge de tâches d'aménagement et d'urbanisme à ménager le sol de façon à en garantir une utilisation durable. L'extension des zones urbanisées de ces dernières décennies et les plans d'affectation de nombreuses communes mettent en évidence une tout autre réalité ! La progression actuelle des constructions à la vitesse de 0,85 m² par seconde traduit notre consommation boulimique de sol, un bien pourtant inextensible. Les raisons de cette évolution sont multiples.

Lukas Bühlmann, Directeur de l'ASpan, Berne (résumé)

Jusqu'à ce jour, l'aménagement du territoire n'a pas produit les résultats escomptés pour mettre un frein à la consommation de sol galopante en Suisse. L'absence de planification intercommunale constitue l'une des causes principales de cet échec. L'affaire Galmiz n'est qu'un exemple parmi d'autres de concertation manquée. A l'heure actuelle, les communes se livrent une concurrence fiscale exacerbée. Elles attirent les contribuables en leur proposant des terrains à bâtir à la périphérie de leurs centres sans penser aux surcoûts de création et d'entretien des infrastructures et au cortège de nuisances qui s'ensuit. Leurs réserves de terrain à bâtir disponibles sont souvent trop grandes, décentralisées et situées dans des endroits non desservis par les transports publics. Leur politique fiscale est en contradiction avec l'objectif d'une utilisation mesurée du sol.

Une consommation galopante

Les régions métropolitaines qui concentrent les secteurs économiques de pointe attirent tous les avantages, rendant inapplicable le postulat d'une occupation décentralisée du territoire. La dispersion des constructions s'aggrave avec l'amélioration de l'accessibilité des régions les plus reculées. Par ailleurs, le principe de la garantie de la propriété a une telle valeur qu'il est très difficile de lutter contre la thésaurisation du sol. Les communes ne sont pas encouragées à réduire leur zone à bâtir car selon la jurisprudence actuelle, le déclassement de terrains à bâtir en terrains non constructibles donne souvent lieu à indemnisation. L'introduction de certificats d'utilisation des surfaces pour remédier à ce problème n'est pas envisageable tant qu'il n'existe pas de base légale. Si les zones urbanisées se sont étendues principalement au détriment des terres agricoles du Plateau, il ne faut pas oublier qu'une construction sur quatre est située en dehors de la zone à bâtir et sert de moins en moins à l'agriculture. Pour atténuer



les difficultés de l'agriculture, la Confédération a assoupli les dispositions régissant les constructions situées hors de la zone à bâtir, affaiblissant de ce fait le principe de la séparation entre zones constructibles et non constructibles. Dans les régions touristiques, la multiplication des résidences secondaires est préoccupante. Il est nécessaire de contrôler la construction de résidences secondaires par des mesures d'accompagnement énergiques, liées à l'abrogation de la Lex Koller.

Une initiative qui va animer les discussions

Le projet de Territoire suisse et l'actualisation de la LAT, désormais à l'ordre du jour des travaux de la Confédération, sont deux projets prometteurs, mais les meilleures lois ne suffiront pas. La volonté des politiques pour veiller à la bonne application des lois et des principes d'aménagement est indispensable. Il ne faut pas prévoir une révision complète de la LAT. Il faut se limiter à revoir quelques dispositions et, surtout, exploiter toutes les potentialités des instruments existants (conceptions et plans sectoriels, plan directeur cantonal et plans d'affectation). L'initiative « espace de vie » arrive à point nommé pour relancer le débat sur notre futur développement territorial.

Der Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastrukturen fördert die Zersiedelung. Umgekehrt ziehen entlegene Neubaugebiete weitere Verkehrsanlagen nach sich (Bild VLP)

L'aménagement et la construction d'infrastructures de transports favorisent le mitage du paysage tandis que les nouveaux lotissements décentralisés nécessitent la création d'installations de transport (photo ASPAN)