

Il est rentable de construire en densifiant et en centralisant

Ittigen, 13.02.2017 - Des zones urbanisées installées à la périphérie et à faible densité de constructions entraînent des coûts d'infrastructure et de mobilité par habitant plus élevés que celles qui sont situées au centre et densifiées. Ces coûts ne sont pas totalement assumés par ceux qui les occasionnent, constituant de la sorte une incitation inopportune. Telles sont les conclusions d'une étude que l'Office fédéral du développement territorial (ARE) vient de publier.

Dans l'agenda de l'aménagement du territoire, le développement de l'urbanisation vers l'intérieur est la priorité. Mais quelles sont les conséquences d'une densification sur les coûts des infrastructures et de la mobilité ? Les zones d'habitation à forte densité ne financent-elles pas de manière croisée les zones à faible densité ? Une étude réalisée sur mandat de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) s'est intéressée à cette problématique.

Les maisons familiales entraînent des coûts d'infrastructure plus élevés

Une comparaison des coûts d'infrastructure des maisons familiales et des immeubles résidentiels montre que les coûts liés à l'élimination des eaux usées, à l'infrastructure routière, à l'alimentation en eau et à l'approvisionnement en électricité d'un quartier de tours sont par habitant deux à trois fois meilleur marché que pour des infrastructures similaires dans une zone de villas. Cela en dépit du fait que, dans un espace à forte densité, la construction et l'entretien des infrastructures sont parfois compliqués et, en termes absolus, plus onéreux que dans des espaces moins densément construits. Les coûts dans les espaces urbains densément construits se répartissent cependant sur un nombre plus élevé d'habitants, diminuant donc par habitant. L'étude suggère par ailleurs qu'une nouvelle viabilisation d'une zone en périphérie du centre urbain est plus avantageuse que des densifications en zone rurale.

Les coûts les plus élevés relèvent des transports. L'étude s'est intéressée non seulement aux coûts de l'infrastructure routière mais aussi aux coûts subséquents, liés aux différents comportements en matière de mobilité dictés par les types de milieu bâti. Ces coûts englobent les coûts et avantages externes des transports de voyageurs privés et publics, comme les coûts pour la santé résultant de la pollution ou les dégâts à l'environnement. Les subventions versées aux transports publics sont aussi considérées comme des coûts subséquents. De manière générale, les coûts subséquents par habitant en matière de mobilité sont presque deux fois plus élevés dans les communes rurales que dans les grands centres. Dans les communes rurales, les habitants parcourent généralement de plus longs trajets pour faire leurs achats ou se rendre chez le médecin et les transports publics y sont plus fortement subventionnés en raison du taux d'occupation comparativement moindre. Dans l'ensemble, les coûts de transport varient énormément selon que l'environnement est urbain ou rural. En revanche, le fait d'habiter dans une maison familiale ou un bloc locatif ne joue pas réellement un rôle central pour les coûts subséquents.

Pas de mise en œuvre du principe du pollueur-payeur pour l'infrastructure routière et la mobilité

L'étude analyse également le financement des infrastructures et de la mobilité. Les personnes qui utilisent les infrastructures n'assument pas dans tous les cas les coûts qu'elles entraînent, ce qui s'assimile à une incitation inopportune. Les habitants de quartiers de villas s'en tirent ainsi à bon compte concernant l'élimination des eaux usées et l'alimentation en eau et en courant, comparativement aux coûts que ce type d'habitat entraîne. Il s'ensuit que les habitants des immeubles subventionnent ceux qui résident dans des maisons familiales, toutefois dans une moindre mesure.

Concernant l'infrastructure routière, les contribuables subventionnent son utilisation, étant donné que généralement les routes communales sont financées par les recettes fiscales générales. Les coûts subséquents

du comportement en matière de mobilité sont supportés par la collectivité, d'une part sous la forme des coûts liés à la santé ou à l'environnement, de l'autre sous la forme des subventions allouées aux transports publics. En imputant ces coûts aux usagers, il serait possible de corriger la donne.

L'étude arrive aux conclusions suivantes : si nous réussissons à limiter encore plus le mitage urbain et à promouvoir la construction d'habitations à proximité des centres et en densifiant, il en résultera une réduction des coûts au niveau des infrastructures et de la mobilité. Est-il cependant plus avantageux sur le plan économique de construire en densifiant ? Les conclusions de l'enquête ne sauraient apporter la seule réponse. Il faudrait également tenir compte de l'infrastructure sociale (santé, police, formation, culture, etc.).

Adresse pour l'envoi de questions

Christina Hürzeler, collaboratrice scientifique,
Office fédéral du développement territorial ARE,
+41 58 465 78 61

Auteur

Office fédéral du développement territorial
<http://www.are.admin.ch/index.html?lang=fr> (<http://www.are.admin.ch/index.html?lang=fr>)

[Publication «Développement de l'urbanisation et coûts des infrastructures»](https://www.are.admin.ch/are/fr/home/media-et-publications/publications/bases/infrastrukturkosten-unterschiedlicher-siedlungstypen.html)

(<https://www.are.admin.ch/are/fr/home/media-et-publications/publications/bases/infrastrukturkosten-unterschiedlicher-siedlungstypen.html>)

Dernière modification 05.01.2016

<https://www.admin.ch/content/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-65599.html>