

Le mitage coûte cher

Mardi, 14 février 2017

C'est aujourd'hui officiel: les 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 en outre 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.

Résumé de l'étude: les coûts d'infrastructure par habitant sont nettement moins élevés si l'urbanisation se développe conformément au principe de la densification. En termes d'infrastructure, densifier coûte moins cher qu'aménager un nouvel équipement.

L'ARE en tire la conclusion suivante: 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. Dans son [communiqué de presse](#), l'ARE met l'accent sur le fait que les maisons familiales entraînent des coûts d'infrastructure plus élevés. Et ces derniers ne sont pas totalement assumés par ceux qui les occasionnent.

L'étude intitulée «Développement de l'urbanisation et des coûts des infrastructures» s'intéresse à l'impact d'un milieu bâti compact sur les coûts liés aux infrastructures et à la mobilité. Les auteurs du bureau de conseil Ecoplan se sont inspirés d'une étude Ecoplan menée en 2000. Cette dernière avait déjà démontré que les milieux bâtis compacts et les formes d'habitat concentré permettaient d'économiser des frais d'infrastructure par habitant. La nouvelle étude a examiné ces résultats; les chiffres mis à jour confirment qu'un développement de l'urbanisation conforme au principe de la densification permet de faire des économies significatives.

L'étude a examiné les domaines d'infrastructures suivants:

- approvisionnement en eau (conduites, captages, réservoirs, etc.);
- eaux usées (canaux, STEP);
- transports: infrastructure routière (sans le réseau de niveau supérieur) et coûts subséquents courant électrique (réseau seulement).

Avec un développement de l'urbanisation vers l'intérieur, les coûts d'infrastructure par habitant dans les quatre domaines précités peuvent être de deux à trois fois moins élevés que dans le cas d'une viabilisation de nouvelles zones à utilisation extensive. Or, comme les utilisateurs de l'infrastructure n'assument pas dans tous les cas l'intégralité du financement, ce supplément de coûts doit être supporté non seulement par les ménages privés, mais aussi par la collectivité.

Les coûts les plus élevés relèvent des transports. L'étude englobe 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. 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.

Le principe du pollueur-payeur n'est pas mis en œuvre pour la mobilité. En effet, les routes communales sont généralement financées par les recettes fiscales générales. La collectivité assume également les coûts subséquents (liés à la santé ou à l'environnement), de même que les subventions allouées aux transports publics. Selon l'ARE, en imputant ces coûts aux usagers, il serait possible de corriger la donne.