

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses

Band: 121 (1995)

Heft: 23

Anhang: Cahiers de l'ASPAN Suisse occidentale, année 13, no 3

Autor: [s.n.]

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.11.2024

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

CAHIERS DE L' ASPAN SUISSE OCCIDENTALE

Les *Cahiers de l'ASPAN-SO* sont l'organe d'information du groupe de Suisse occidentale de l'Association suisse pour l'aménagement national et paraissent trois fois par an dans la revue *Ingénieurs et architectes suisses*. Ils sont adressés gratuitement à ses membres.

SOMMAIRE

ÉDITORIAL

La Ville bouge... (M. R. Schaffert) III

LA VILLE, VERS UN NOUVEAU STATUT

Le réseau des villes (A. Monney) IV

Les villes veulent être entendues
(Mme Y. Jaggi) VI

Un projet pour les villes (A. Cudet) VIII

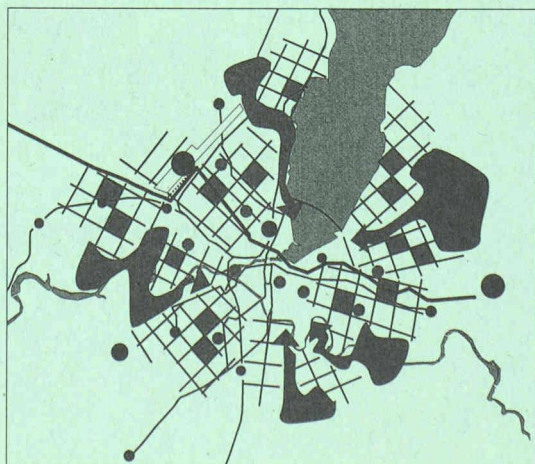
Une politique nationale pour
les agglomérations urbaines
(U. Geissmann) X

La régionalisation de tâches publiques
(G. Mutrux) XII

Genève: vers un schéma directeur
de l'agglomération (L. Cornut) XIV

Les transports publics genevois,
vers un réseau transfrontalier (TPG) XVI

AGENDA – PUBLICATIONS XV



3

Cahier ASPAN-SO N° 25 Octobre 1995

13^e année - Tiré à part du N° 23
De la revue *Ingénieurs et architectes suisses*



**YSOX® aussi
pour la rénovation**

Le madrier isolant YSOX pour la rénovation de vos toitures, éléments porteurs qui permettent de simplifier votre charpente. Un produit de construction qui offre une isolation thermique optimale et une grande rapidité de pose.

Livable selon votre liste en longueurs jusqu'à 12 m, longueur souhaitée 9 m.



AUTRES
PRODUITS:

SAM
PIPEX
TERSA
RALI

BOIS LAMELLE-COLLÉ
INDUSTRIEL



CH-1618 CHÂTEL-ST-DENIS
PRA-DE-PLAN

TÉL. 021-948 94 41
FAX 021-948 95 65

**héliographie moderne sa
lausanne**

*Votre partenaire idéal
pour la reprographie*

Caroline 11 bis Tél. 312 39 72
Fax 312 17 89
Terreaux 20 Tél. 312 32 13

- Reproduction de plans
- Héliographie
- Xérogaphie (grand format, agrandissements et réductions)
- Photocopies couleurs et noir/blanc
- Tirage à sec
- Offset

Livraisons rapides et gratuites 4 tournées chaque jour pour Lausanne et environs

LA VILLE BOUGE

Le débat est ouvert dans notre pays sur la question des villes, notamment en relation avec l'aménagement du territoire. La question qui est en jeu aujourd'hui se résume dans la constatation suivante:

Les villes ont le même statut que l'ensemble des communes, qu'elles soient rurales ou périurbaines, petites, moyennes ou grandes, alors qu'elles jouent un rôle prédominant dans la réalité sociale, économique et culturelle de notre pays.

La Suisse des villes:

Depuis quelque temps, un certain nombre de démarches vont dans le sens d'une reconnaissance de cette réalité des villes à l'échelon national:

- L'Union des villes suisses s'adresse au Conseil fédéral souhaitant que les villes soient reconnues .
- Le mouvement "Un projet pour les villes" demande au Conseil fédéral de mettre en place un secrétariat d'Etat à la ville.
- Des interventions aux Chambres fédérales sont déposées dans le but d'obtenir un rapport du Conseil fédéral sur "la situation des villes" et sur "la péréquation financière tenant compte de la situation des villes".
- Le projet d'aménagement du territoire du département fédéral de Justice et police "Les grandes lignes du développement souhaité" propose de mettre en évidence le réseau des villes suisses.

La Ville-Commune n'est pas la ville

Certains cantons s'interrogent également sur une nouvelle définition géographique de la ville. Dans ce sens, Fribourg invente un nouveau pouvoir politique: l'agglomération. Le Conseil d'Etat de ce canton a déposé un projet de loi qui est actuellement débattu au Grand Conseil.

Des recherches sont également entreprises, soutenues par le Fonds national de recherche scientifique, telles que "La ville, ville en crise ou crise des villes".

L'ASPAN ouvre également le débat

Notre association qui regroupe des représentants des communes, des cantons, de la Confédération et des villes, entend participer à ce débat. L'ASPAN offre ainsi une plate-forme favorable en ce sens qu'elle regroupe des membres provenant des différents niveaux institutionnels; par exemples, 25 villes de l'Union des villes suisses sont membres de l'ASPAN-SO.

Tous les membres de l'ASPAN- Suisse occidentale, concernés de près ou de loin par cette préoccupation très actuelle, sont invités au débat qui aura lieu le 9 novembre 1995 à Fribourg à l'occasion de notre assemblée générale annuelle.

*Raymond SCHAFFERT
Directeur de l'aménagement cantonal.
Genève.*

Tektronix annonce en première mondiale

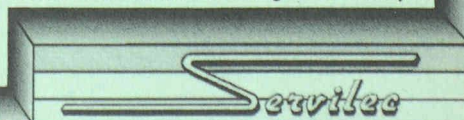
La phaser 540

Imprimante couleur laser de bureau, avec impression de qualité photographique, que vous pouvez utiliser comme copieur couleur avec le CopyStation

**Pour toute information: Servilec sa
022/785.23.03**

14 pages minute en noir !
Impression en ton continu !
3,5 pages minute en couleur !
Vrai 600 x 600 dpi en couleur !
Sur papier normal ou sur transparent !

Servilec SA - 27, av. de Vaudagne - 1217 Meyrin



LE RESEAU DES VILLES SELON LES GRANDES LIGNES DE L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

Les Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse, qui ont fait l'objet en automne 1994 d'une consultation nationale, proposent comme stratégie de développement du territoire la mise en oeuvre d'un réseau de villes suisses. Est-ce là une nouvelle recette miracle destinée à sortir la Suisse de sa morosité économique ? La mise en système d'institutions de tout genre est-elle le remède idéal pour résoudre les difficultés du moment ? Que cache cette proposition parmi le flot des formules choc que l'on se plaît à lancer de nos jours ?

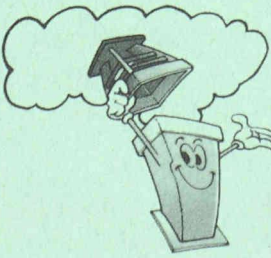
On pourrait se demander tout d'abord pourquoi l'Office fédéral de l'aménagement du territoire (OFAT) a proposé dans les Grandes lignes de l'organisation du territoire des stratégies de développement parmi lesquelles figure la mise en place d'un réseau de villes. Veut-il imposer à l'ensemble du pays sa propre vision de l'évolution de l'organisation du territoire ? En réalité cette démarche s'inscrit dans le cadre de l'obligation constitutionnelle de coordonner les activités à incidences spatiales menées à tous les niveaux. Cette coordination doit être assurée non seulement entre les cantons mais également entre la Confédération et les cantons, sans oublier la nécessité de s'intégrer dans l'organisation du territoire européen. Or pour ce faire, il serait absurde de juxtaposer simplement 26 visions cantonales du développement souhaité du territoire. Il faut donc bien tenter au niveau fédéral d'élaborer une image de l'évolution du territoire national. Toutefois, une telle image devrait si possible rencontrer une assez large adhésion afin de permettre une harmonisation entre les plans d'aménagement des cantons et ceux que la Confédération est habilitée à élaborer. D'ailleurs le Rapport du Conseil fédéral de 1987 sur l'aménagement du territoire a reconnu cette nécessité et le Parlement fédéral n'a pas formulé d'objections à cette démarche.

Le réseau des villes suisses n'est à vrai dire pas une trouvaille de l'OFAT. Des faits déterminants ont conduit tout naturellement à s'orienter vers un système des villes suisses. Notre pays est, on le sait, écartelé entre des forces contraires qui entravent sa marche vers le futur. En effet, d'un côté la Suisse peut se réjouir de son niveau élevé de prospérité et de ses équipements remarquablement développés et donc se satisfaire de cette situation, mais d'un autre elle doit faire face à une concurrence internationale de plus en plus vive et les conditions-cadre indispensables à une reprise ne sont pas encore toutes réunies. Dans sa quête de la régénération de son économie, la Suisse doit faire face à des besoins croissants en surfaces pour l'habitat, le travail et les transports. Or le territoire helvétique est exigu, comme chacun sait, et il n'est pas certain que le peuple suisse admette une rupture de l'équilibre existant entre le milieu bâti et le reste du territoire. La charge actuelle sur notre environnement est telle qu'une telle rupture aurait des conséquences dommageables pour le pays. Il est donc nécessaire de partir à la recherche d'un système qui parvienne à concilier les aspirations exprimées de tous côtés.

En jetant un regard sur la carte de l'Europe on s'aperçoit qu'aucune ville suisse n'est à même de rivaliser les grandes villes européennes telles que Londres, Paris, Rome ou Hambourg. En revanche la Suisse ne peut être compétitive que dans son ensemble. D'où l'idée de mettre en place un réseau de villes suisses. Mais un tel réseau n'a de chances d'être compétitif que si les éléments qui le composent sont bien reliés entre eux ainsi qu'avec l'extérieur. Cela suppose donc des moyens de communication performants où les transports jouent à l'évidence un rôle fondamental. Ces exigences peuvent être satisfaites en Suisse par les projets très concrets que sont "Rail et Bus 2000" et les transversales ferroviaires à travers les Alpes. Il va de soi que le réseau des autoroutes constitue une infrastructure de premier ordre, mais une certaine priorité devra être tout de même accordée aux transports publics pour répondre aux besoins de mobilité réclamés par la dynamisation de l'économie.

La Suisse n'est pas une île en Europe. Elle est située au coeur de l'Europe et le réseau de villes suisses ne peut prendre toute sa signification qu'à la condition d'être relié au réseau européen de voies de transport et de communications. Dans ce contexte, il est indispensable de favoriser un rattachement du réseau ferroviaire suisse au réseau européen des trains à grande vitesse ainsi que de renforcer le rôle et l'attractivité des aéroports suisses.

L'optimisation des moyens de communication devrait renforcer les avantages spécifiques des



VULCAIN SA

ASSAINISSEMENTS PAR TUBAGE

- Chamotte vitrifiée
- Acier inox
- PVDF

**CHEMINÉES – POÈLES
BARBECUES**

1510 Moudon
ZI Le Grand-Pré
Tél. 021/905 51 51
Fax 021/905 17 20

B 4819

LA VILLE, VERS UN NOUVEAU STATUT

villes en matière de localisation d'entreprises et favoriser les centres régionaux qui peuvent ainsi contribuer à décongestionner les grandes agglomérations dont l'expansion devient parfois démesurée. La mise en place d'un réseau de villes ne vise pas à permettre à toutes les villes de Suisse de se hisser au niveau des plus grandes. Il s'agit plutôt de tendre vers une complémentarité judicieuses entre les différentes villes, ce qui permettra aux pouvoirs publics de rationaliser leurs investissements, démarche précieuse à une époque où les finances publiques sont mises à mal. Les Grandes lignes de l'organisation du territoire ont finalement pour objectif de favoriser sur l'ensemble du pays une décentralisation des différentes fonctions centrales à assurer pour l'intérêt de la population.

La constitution d'un réseau de villes suisses interconnectées est-elle une fin en soi pour les Grandes lignes de l'organisation du territoire? Absolument pas, car une telle démarche entraînerait inmanquablement des disparités entre les agglomérations et l'espace rural. Dans un pays fédéraliste comme la Suisse, il est indispensable que le réseau de villes soit lui-même relié avec les centres de moyenne et

petite importance des régions rurales. Celles-ci bénéficient en effet de caractéristiques particulières en matière de localisation d'entreprises qui peuvent se révéler avantageuses grâce à de bonnes communications avec les grands centres. Allié à un cadre de vie de qualité que constitue l'espace rural, cet atout devrait éviter aux régions périphériques d'être disqualifiées par rapport aux grandes agglomérations.

La Suisse n'est pas l'unique pays à s'être lancé dans cette idée de réseau des villes. L'Allemagne et la France, par exemple, ont déjà mené des réflexions allant dans ce sens. La Suisse est toutefois plus encline à développer un tel système, car l'exiguïté de son territoire, la vulnérabilité de son environnement, l'évolution de son économie et la situation de ses finances publiques ne lui offrent pas d'autres choix que celui de rechercher, pour l'ensemble du pays, un équilibre entre les différents intérêts en présence. Le réseau des villes suisses est une réponse possible à ces défis.

*Armand MONNEY, avocat,
sous-directeur de l'Office fédéral
de l'aménagement du territoire*

AMÉNAGER UNE VILLE, C'EST L'AIMER...

BORNES DE VILLE

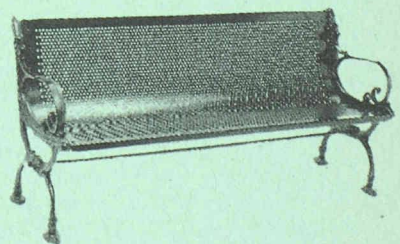


DISPONIBLES EN VERSION:

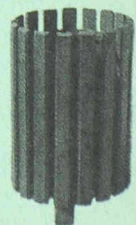
- FIXES
- AMOVIBLES
- RÉTRACTABLES
- SEMI-AUTOMATIQUES
- AUTOMATIQUES



MOBILIER URBAIN



- BANCS
- CORBEILLES
- FONTAINES
- JARDINIÈRES
- PROTECTION



URBACO®

CONTACTEZ-NOUS, C'EST AVEC PLAISIR
QUE NOUS VOUS RENSEIGNERONS

GLASSEY
1920 MARTIGNY

Tél.
026/22 64 51

Fax
026/22 75 49

LES VILLES VEULENT ÊTRE ENTENDUES: MIEUX QU'UNE REVENDICATION, UN DROIT

La ville est rêvée. Construite et animée par les gens qui l'habitent, y travaillent, y vivent, elle donne une image très diversifiée, contrastée même et continuellement changeante, en fonction de réseaux qui se créent au gré des intérêts des habitants, de leurs besoins, de leurs obligations. La ville se veut en même temps lieu d'organisation sociale et de liberté individuelle. Pourtant elle est perçue le plus souvent de manière négative, comme l'envers de la campagne. Et si la campagne était aussi un rêve?

Quand les lois cachent la réalité

Aujourd'hui, une évidence s'impose, nous ne formons plus le peuple de bergers chanté par les poètes, et le Suisse ne se contente plus de traire sa vache, son occupation principale et quasiment exclusive selon Victor Hugo. L'urbanisation de la Suisse se poursuit inexorablement, ainsi qu'en témoigne l'Annuaire statistique de la Suisse 1995 "61,5% des habitants vivaient en milieu urbain en 1980 contre 68,9% en 1990. En 1990, la population citadine vit dans 48 agglomérations et dans 9 villes isolées". C'est dans les agglomérations aussi que se concentre le pouvoir économique, tel que l'illustrent les banques, les compagnies d'assurances, les entreprises industrielles et commerciales, toutes pourvoyeuses d'emplois et génératrices d'affaires, de bénéfices aussi en principe.

Contribuant au développement des villes, l'industrialisation a nourri les mouvements revendicatifs qui ont conduit aux réalisations sociales les plus fondamentales. Lieux de progrès social, les villes doivent aussi affronter les problèmes liés à la densité démographique et à la concentration des activités les plus diverses sur un espace donné. Les réponses existent, souvent coûteuses pour la collectivité: ainsi l'aménagement du territoire urbain impose à chaque fois une soigneuse pesée des intérêts en cause: la sauvegarde de l'environnement et l'amélioration de la qualité de la vie passent par la préservation de la pureté de l'air et de l'eau ainsi que par la lutte contre le bruit; les transports collectifs méritent qu'on augmente leur réseau, leur vitesse commerciale et leur confort; les activités artistiques et culturelles ont besoin d'un soutien confiant et durable; les finances publiques exigent qu'on mette en phase le coût croissant des tâches assumées par les villes avec des ressources réduites par la conjoncture économique difficile; les problèmes de société (chômage, pauvreté, toxicomanie) imposent un continuel effort en termes non seulement d'imagination bienveillante mais aussi de moyens de financement. Tous ces problèmes sont de ceux que doit traiter la Confédération, soit qu'elle en ait reçu expressément la compétence comme pour l'environnement, l'aménage-

ment du territoire ou les transports collectifs, soit qu'elle doive finalement s'y intéresser sous la pression des événements, comme ce fut le cas pour la question du Letten à Zurich. Et pourtant, aujourd'hui, les villes restent seules à devoir chercher des solutions, qui entraînent des charges toujours plus élevées pour elles. Rien d'étonnant que les grandes cités revendiquent de pouvoir en débattre directement avec la Confédération, puisque les cantons n'ont pas les mêmes préoccupations.

Sur le plan institutionnel, les villes n'existent simplement pas. La Constitution fédérale ne les reconnaît pas en tant que telles; le projet de nouvelle charte fondamentale persiste à les oublier. La Confédération communique en exclusivité avec le deuxième échelon institutionnel, ignorant purement et simplement l'échelon communal. Quant aux cantons, ils mettent toutes "leurs" communes sur un pied d'égalité et refusent le plus souvent d'entendre la voix, particulière des grandes villes - a fortiori de leur faire une place spécifique dans la vie cantonale. Ils renvoient les villes à leur région, assurant qu'elles doivent bien arriver à s'entendre avec elle. Dans ces conditions, les villes-centres entretiennent forcément des rapports difficiles avec leur périphérie, en raison de leur différence de taille, de préoccupations et, le cas échéant, de majorité politique.

En prise directe avec la Confédération

D'où la nécessité avérée pour les villes d'établir des liens directs avec la Confédération. La création d'un Secrétariat d'État à la ville serait un pas, symbolique mais significatif, dans le sens d'une reconnaissance des villes par le pouvoir fédéral. Ces dernières ne réclament pas un privilège par rapport aux communes de plus petite taille; mais il se trouve qu'elles doivent traiter de problèmes qu'elles sont seules à connaître. Il se trouve aussi que cette forme de reconnaissance permettrait d'engager publiquement une réflexion globale sur la ville et son extension, poursuivie jusqu'ici dans le cercle fermé des spécialistes (urbanistes, sociologues, etc.). Cela permettrait également aux villes de gagner une certaine autonomie face à leurs gouvernements cantonaux, favorisant des relations plus égalitaires entre elles et eux, ainsi qu'avec les communes périphériques et rurales. Il ne s'agit pas d'opposer la ville à la campagne, mais bien de reconnaître l'identité urbaine aux côtés de l'affirmation rurale, traditionnellement admise. Une identité urbaine que les citoyens doivent interioriser pour pouvoir aimer leur ville, apprécier d'y vivre. Et de ce fait, pouvoir également apprécier la campagne à sa juste valeur et non comme le refuge nostalgique d'un monde à jamais perdu - encore moins comme un vaste centre de loisirs ravageurs.

Adapter les institutions

Des réformes institutionnelles sont également nécessaires, dont, préalable indispensable, un article constitutionnel qui reconnaisse l'existence des communes urbaines. Deux motions dans ce sens, déposées en juin dernier par MM. Willy Lorétan (Conseil des États) et Arthur Züger (Conseil national), qui demandent de revoir le partage des tâches de l'Etat entre les trois niveaux de collectivités, avec garantie de l'autonomie communale et application du principe de subsidiarité par les cantons dans leurs relations avec les communes. Une autre motion de M. Rudolph Strahm (Conseil national) porte sur la péréquation financière et demande que la participation des cantons aux charges de leurs agglomérations figure au nombre des critères retenus pour le calcul de leur capacité financière, elle-même déterminante pour l'application de la pé-

réquation fédérale intercantonale. L'examen de ces interventions par les Chambres fédérales sera l'occasion de débattre du problème des villes sous la Coupole et de faire valoir leur spécificité dans l'ensemble du pays.

Malgré son "succès", l'image de la ville reste le plus souvent négative. Il convient de la valoriser auprès de ses habitants pour qu'ils lui reconnaissent ses qualités, l'aiment vraiment, s'y attachent profondément. Souvent les lois entérinent, a posteriori, des évidences ancrées dans les mentalités. Aujourd'hui, nous souhaitons obtenir pour la ville une existence institutionnelle en même temps que nous voulons faire avancer l'idée positive que nous avons d'elle.

Yvette JAGGI
Syndique de Lausanne

Bureau du groupe

Suisse occidentale

Victor Ruffy, président
Arlette Ortis, vice-présidente
Beat Plattner, secrétaire
Majorie 8, 1950 Sion
Henri Erard, trésorier

Rédaction des Cahiers ASPAN – SO

Florence Meyer-Stauffer, responsable
ASPAN, Schänzlihalde 21, 3013 Berne
Tél. (031) 332 64 44

Publicité

IVA – Lausanne
23, Pré-du-Marché – 1004 LAUSANNE – Tél. (021) 647 72 72

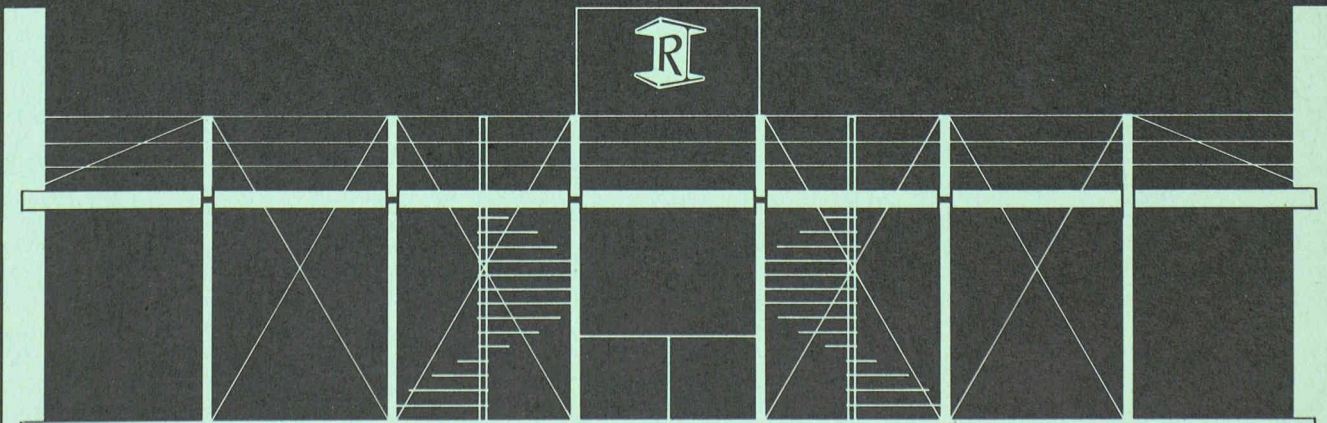
Comité de rédaction

Michel Jaques, président, rédacteur en chef
Membres :
Anne-Marie Betticher, Jacques Bregnard,
Fulvio Moruzzi, Arlette Ortis.

Impression : Imprimerie Hélographia Genève SA, Voie-Creuse 16, 1211 Genève 2 Dépôt

RAMELET SA
MAISON FONDÉE EN 1902
CONSTRUCTIONS METALLIQUES

le savoir faire métallique



RAPPORTS DE POUVOIR CONTRE RAPPORTS DE FORCE: UN PROJET POUR LES VILLES

Le mouvement "Un projet pour les villes", né dans les années nonante d'une passion pour la problématique urbaine, partagée par deux groupes de réflexion - l'un genevois et l'autre lausannois - a décidé l'an dernier de passer à l'action. C'est ainsi qu'il a imaginé d'adresser un appel au Conseil fédéral pour revendiquer la création d'un secrétariat d'Etat à la ville. Cette requête, assortie de la signature de quelques dizaines de personnalités politiques, ainsi que d'acteurs de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, est parvenue au gouvernement en avril 1994. Elle devait se voir bientôt prolongée et renforcée à l'initiative de l'Union des villes suisses, ouvrant un vaste débat dans la presse, non encore terminé aujourd'hui d'ailleurs.

Jusqu'ici, le Conseil fédéral n'a apporté qu'une réponse évasive à cette revendication. En substance, le Conseiller fédéral Arnold Kohler a fait savoir qu'il n'était pas nécessaire, à son avis d'en passer par la création d'une nouvelle instance pour que les préoccupations des villes soient prises en compte. Il estime en outre qu'un organisme comme un secrétariat d'Etat coûterait trop cher et qu'il serait préférable de doter, cas échéant, la Confédération d'un délégué aux affaires communales et aux villes.

Or l'essentiel du problème est bien là: commune n'est pas synonyme de ville et cette réponse, que l'on qualifierait volontiers d'insuffisante, dénote à l'évidence une incompréhension, voire un désintérêt de moins en moins supportable, face à la réalité actuelle.

Il est de notoriété publique, en effet aujourd'hui, que deux habitants sur trois de ce pays vivent dans une ville et que ces dernières ne disposent - proportionnellement à leur population et à leurs charges - que de moyens insuffisants pour leur permettre d'affronter seules les problèmes qu'elles rencontrent.

Si la problématique du décalage croissant entre territoire réel (les villes avec leur région) et territoire légal (les institutions) concerne peu ou prou tous les pays comparables à la Suisse, elle y est particulièrement marquée. De fait, alors que les régions dites "périphériques", "rurales" et/ou "en difficulté" bénéficient de politiques publiques spécifiques, de lobbies relativement unitaires et efficaces, et surtout, d'un ensemble d'a priori favorables fondés sur un capital ruralisant solidement établi, les tentatives des villes de s'organiser entre elles sont invariablement perçues comme de véritables "Sonderbund".

Il suffit pour s'en convaincre de lire le document mis en consultation récemment par l'Office

fédéral de l'aménagement du territoire qui soumet à la critique - on devrait plutôt dire à l'approbation - sa conception de l'organisation souhaitable du territoire¹. Dans le cadre de cette consultation, le mouvement "Un projet pour les villes" s'est attaché à tracer les lignes de force qui devraient selon lui structurer une conception de l'organisation du territoire.

Si à l'actif de ce document on peut compter le fait que l'on parle dorénavant davantage des villes (à travers notamment: une intégration européenne par un accroissement et une amélioration des liaisons au réseau de transports européens et une collaboration transfrontalière), l'essentiel du document repose sur l'exposé de mesures qui s'inscrivent clairement dans la continuation de la politique passée, c'est-à-dire d'une préoccupation avant tout en faveur des régions rurales et périphériques (avec des propositions telles que le développement d'un réseau de villes complémentaires, le développement d'une solidarité entre villes et campagne par la préservation de l'identité régionale et la mise en valeur des potentialités des régions rurales, un développement endogène de l'urbanisation et la préservation de la diversité des paysages).

Ainsi, les orientations présentées dans ce document apparaissent davantage comme indiquant ce qui doit être préservé dans l'organisation existante du territoire, que comme un véritable projet de développement du territoire. Or la situation a changé, tant en ce qui concerne la structure existante du territoire qu'en ce qui concerne le contexte économique et social dans lequel il s'inscrit. Aujourd'hui, près de deux tiers de la population vit et travaille dans les villes et les disparités ont augmenté.

Si ces critiques peuvent paraître à certains imméritées, puisque le concept de "réseau de villes" occupe une place centrale dans le document, il faut néanmoins ne pas se méprendre: il n'est qu'une formulation nouvelle du concept pour le moins ambigu de "décentralisation concentrée" qui a animé l'essentiel de la réflexion en matière d'aménagement du territoire en Suisse depuis son apparition. On peut en retrouver la trace jusque dans les années 30 avec le concept de "grande ville suisse largement décentralisée" ("weit dezentralisierte Grossstadt Schweiz") d'Armin Meili, un des principaux protagonistes des débuts de l'aménagement². L'étude de ces trois concepts révèle une remarquable continuité dans l'approche de la ville, ceci selon deux axes principaux.

Premièrement, on y affirme qu'il est possible de faire d'une multitude de petites agglomérations l'équivalent d'une grande ville en assurant leur liaison par le truchement d'un réseau

très dense de moyens de transports. Cela dénote non seulement une conception très étroite de la ville marquée par un fonctionnalisme dont la critique a déjà été largement faite, mais encore par l'a priori que les villes les plus importantes ne sont que problèmes dont les petites unités urbaines seraient dépourvues.

Le second axe est un autre postulat de la réflexion territoriale en Suisse, à savoir le fait que la centralité urbaine et la hiérarchie marquée de l'armature urbaine qu'il est nécessaire de conjurer, ceci par une limitation de l'extension urbaine, plutôt que par des mesures positives d'urbanisme permettant l'amélioration des villes. On retrouve cette même idée dans les concepts d'agglomération et de métropole tels qu'ils sont largement utilisés en Suisse. On y postule finalement l'égalité du degré de centralité des villes et on considère qu'il est possible de transformer l'inégalité de leur taille et de l'importance de leurs fonctions en complémentarité. Or cette idée de complémentarité, pour aussi sympathique qu'elle apparaisse, comporte le danger de laisser prévaloir les rapports de force sur les rapports de pouvoir, c'est-à-dire d'aboutir à un renforcement de ce qu'elle est censée éviter: une centralisation accrue du pouvoir.

La compréhension de la distinction entre rapport de force et rapports de pouvoir est essentielle. Analyser les rapports sociaux en terme de pouvoir ne consiste pas à faire prévaloir l'affrontement et privilégier les plus forts. Au contraire, il

s'agit de comprendre que le pouvoir est présent dans tout rapport social et qu'il est possible de négocier les modalités de cette relation, c'est-à-dire de la réguler, sans pour autant qu'une partie se soumette à l'autre. L'approche en terme de rapport de force fait au contraire référence à l'affrontement pur, qui ne peut se solder par la défaite totale de l'un et de la victoire de l'autre, à l'image des affrontements militaires.

Lutter contre l'idée même de pouvoir, c'est fermer les yeux sur la réalité des rapports sociaux et, surtout, c'est fermer la porte à la négociation en courant le risque immense de favoriser ce que l'on cherche à éviter.

Cette problématique devrait aujourd'hui occuper une place centrale, non seulement dans l'élaboration d'une conception d'organisation du territoire, mais également dans le cadre de la révision constitutionnelle en cours qui devrait s'attacher à sortir du cantonalisme dans lequel elle reste enclavée.

*Pour le mouvement "Un projet pour les villes"
Alain CUDET, géographe.*

¹ «Organisation du territoire en Suisse. Grandes lignes du développement souhaité», Département fédéral de Justice et Police, Office fédéral de l'aménagement du territoire, Berne 1994.
² Cf carte, tirée de: Koch Michael, *Städtebau in der Schweiz: 1800-1900. Entwicklungslinien, Einflüsse und Stationen, ORL-Bericht Nr 81*, Institut für Regional- und Landesplanung. ETH/Verlag der Fach der Fachvereine, Zürich, 1992.

HYDROSAAT

B 5061

Ensemencement - Geotextile organique
Gazon précultivé - Biosol - Génie biologique

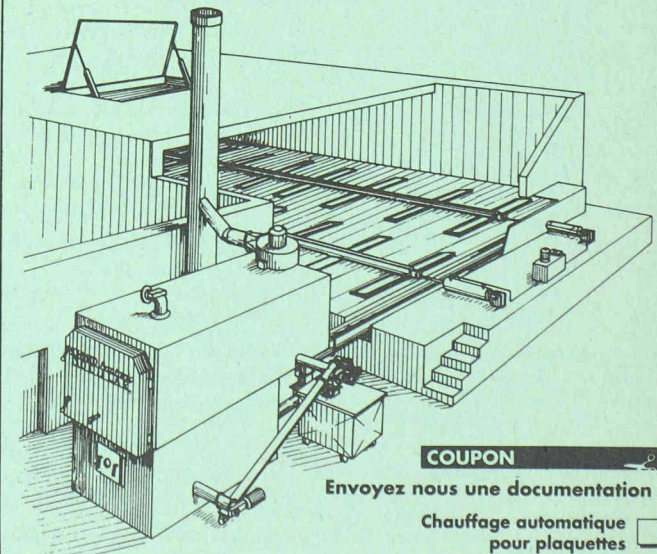
HYDROSAAT SA

Tél. 037/22 45 25

Fax 037/23 10 77

Chauffage au bois Schmid, la référence !

SCHMID Pyrotronic
M O D U L A R



COUPON

Envoyez nous une documentation :

Chauffage automatique pour plaquettes

SCHMID

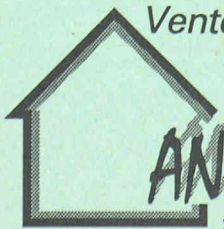
Schmid SA, Chaudières à bois
1510 Moudon
Tél. 021/905 35 55.
Fax 021/905 35 59

Nom _____

Rue _____

NP/Lieu _____

Isolation en cellulose - Charpenterie
Escaliers - Construction bois
Vente de peintures naturelles



ANDRÉ MARIDOR

2023 GORGIER - Tél. + fax 038 55 39 93

Magasin et dépôt: Port-Roulant 38 - 2000 Neuchâtel

UNE POLITIQUE NATIONALE POUR LES AGGLOMÉRATIONS URBAINES

Si notre pays se pensait rural, il est aujourd'hui bel et bien urbain. Un fait dont la politique de l'Etat, marquée par le dualisme Confédérations-cantons, ne tient guère compte. Il en résulte une situation critique au niveau de l'exécution des lois. La mise en place d'une politique nationale pour les agglomérations urbaines s'avère donc nécessaire.

Aujourd'hui, le visage de notre pays est bel et bien urbain. Deux Suisses sur trois habitent ou travaillent dans l'une des 30 agglomérations de notre pays, agglomérations dont le rayonnement va parfois bien au-delà du territoire cantonal. Ainsi, l'agglomération zurichoise compte quelque 940'000 habitants, suivie de Genève avec 424'000 habitants, Bâle avec 406'000, Berne avec 332'000 et Lausanne avec 294'000 habitants, tandis que les agglomérations de moindre importance telles que Baden et Olten regroupent respectivement 80'000 et 50'000 habitants.

Une des conséquences de cette urbanisation est la réapparition, de manière accrue aujourd'hui, de l'antagonisme ville-campagne. Qui peut s'expliquer par le cadre de vie quotidien fort différent. Dans les agglomérations urbaines, le citoyen se trouve confronté plus directement et dans une plus large mesure à la réalité des problèmes actuels (drogue, transports, environnement, vie sociale...) et est donc davantage sensibilisé à ceux-ci, ce qui le porte à faire preuve d'un plus grand esprit de tolérance et d'ouverture. Une tendance qui se manifeste d'ailleurs lors des votations fédérales. Ainsi, en décembre 1992, les villes ont globalement dit "oui" avec plus de 56 % (781'000 voix contre 605'000) à l'accord sur l'Espace économique européen (EEE). Autre exemple: la modification du Code pénal permettant désormais de punir les incitations publiques à la haine ou la discrimination raciale, objet accepté, en septembre 1994, à une faible majorité, grâce au "oui" des villes.

Droit constitutionnel et réalité

Aujourd'hui encore, l'Etat fédéral, de par le droit, repose sur deux niveaux. Contrairement à la réalité politique, les cantons apparaissent dans la Constitution fédérale comme des institutions politiques autonomes déterminant elles-mêmes leur organisation interne. Les villes et les communes sont des collectivités publiques relevant du droit cantonal et ne disposent pas, à quelques exceptions près, d'un statut médiateur d'ordre fédéral.

Ainsi, dans la Constitution fédérale, seuls quelques articles font mention des villes et des communes, à savoir:

- Art. 31 (politique conjoncturelle)
- Art. 34^{septies} (abus dans le domaine des loyers et du logement)
- Art 41^{ter} (impôts fédéraux)

- 42^{quinquies} (harmonisation fiscale)
- Art. 43 et 44 (droit de cité).

Au niveau des activités législatives de la Confédération, les villes et les communes sont de plus en plus impliquées dans les obligations fédérales. Contrairement à une conception historique du droit, la Confédération édicte de plus en plus de lois et d'ordonnance comportant des obligations et des interdictions concernant directement les villes et les communes. Tel est notamment le cas dans les lois fédérales sur la protection de l'environnement, sur la protection des eaux, sur l'aménagement du territoire, sur l'encouragement à la propriété du logement ainsi que dans de nombreuses ordonnances.

Action conjointe des 3 échelons

Aujourd'hui le fait est incontournable: un accomplissement efficace des tâches de l'Etat commande une action conjointe de tous les niveaux étatiques, tenant compte de la problématique des agglomérations urbaines et des régions de montagne - que ce soit parce que la Confédération intervient de plus en plus directement au niveau communal par un nombre croissant de lois, que ce soit parce que la Confédération, par la réalisation de grands ouvrages nationaux ou par ses procédures législatives, conduit directement ou indirectement une politique régionale, et cela sans s'en rendre compte et sans que les intéressés directs puissent se prononcer à ce sujet. Plusieurs études du Programme national de recherche "Ville et transports", lancé par le Conseil fédéral, confirment ces constatations.

Exécution des lois: situation critique

La Suisse se trouve dans une situation critique au niveau de l'exécution des lois. Dans de nombreux domaines, l'application des dispositions fédérales n'est plus garantie. La crédibilité de l'Etat est mise en péril et les coûts d'une exécution incomplète et en partie inefficace sont élevés. De plus, de larges milieux politiques reconnaissent aujourd'hui que maints problèmes (finances, lutte contre la drogue, transports, aménagement du territoire, environnement) de caractère national touchent principalement les agglomérations urbaines.

Inefficacité de l'Etat fédéral

Dans plusieurs des domaines précités, il est à déplorer une inefficacité de l'Etat fédéral, laquelle, en fin de compte, coûte cher. Pour l'illustrer, prenons, par exemple, la lutte contre la drogue. Durant de longues années, la politique poursuivie en matière de drogue n'a guère apporté de résultats concluants et a conduit à une situation difficile et intolérable. Pourquoi ?

Les villes ont été incapables de résoudre les problèmes à elles seules, vu qu'elles ne disposent de compétence qu'en matière de police et, en partie, dans le domaine de l'assistance. Les cantons, pour leur part, étaient appelés à apporter une contribution qui se limitait aux domaines de la thérapie ainsi que de l'exécution des mesures et des peines. Quant à la Confédération, elle n'a assumé qu'imparfaitement sa fonction de coordinatrice et de direction dans la lutte contre les stupéfiants.

Seul le pourrissement de la situation a amené des représentants du Gouvernement fédéral, du Canton et de la ville de Zurich à se réunir pour décider alors de la mise en place d'un comité de lutte contre la drogue. Un événement à marquer d'une pierre blanche.

Recommandations de la recherche

Dans le cadre du Programme national de recherche "Ville et transports", le professeur Ulrich Klöti de l'Université de Zurich formule notamment les recommandations suivantes:

- Les cantons doivent mieux harmoniser leurs activités avec les problèmes des agglomérations urbaines
- La collaboration verticale régionale doit être renforcée
- Dans la formulation de sa politique et l'élaboration de ses programmes, la Confédération devrait tenir compte des besoins des villes et des communes des agglomérations urbaines
- La Confédération doit faire preuve d'une plus grande continuité en matière de politique financière
- Une nouvelle politique régionale urbaine de la Confédération s'impose.

Collaboration régionale

Si les agglomérations urbaines sont composées d'une multitude de communes au tissu très disparate, il n'en demeure pas moins qu'elles sont confrontées à des problèmes de caractère régional, pris en charge dans une large mesure aujourd'hui par les villes-centres. Des tentatives d'instituer une entité politique à l'échelle de l'agglomération n'ont guère connu de succès. Le temps de la fusion ou de l'absorption est révolu.

Alors, quelle solution ? Dans une étude du PNR "Ville et transports", D. ARN et U. Friedrich



ont tenté d'y répondre. Selon les chercheurs, il convient de créer notamment des associations intercommunales de droit public et privé - dotées d'un pouvoir décisionnel réparti entre la ville-centre et les communes suburbaines - permettant la mise en oeuvre conjointe des tâches communautaires. Dans la perspective d'une telle collaboration, soulignent-ils, les cantons sont appelés à mettre en place les conditions-cadres appropriés.

A ce propos, relevons l'audacieux projet de loi sur les agglomérations adopté par le Gouvernement fribourgeois, qui prévoit ni plus ni moins la création d'un quatrième échelon, l'agglomération, dans notre système d'Etat fédéral.

Redéfinition des relations

La question d'une nouvelle définition du rôle des villes et des communes au sein de notre Etat fédéraliste a été soulevée récemment à maintes reprises par les milieux politiques, les chercheurs du FNRS, l'Union des villes suisses. Les principales propositions émises sont les suivantes:

- Article constitutionnel (Motion Züger et Loretan)
 - Conférence tripartite au niveau fédéral
 - Péréquation financière
 - Secrétariat à la Ville
- et d'autres propositions encore.

Efficacité et neutralité des coûts

Un accomplissement efficace des tâches de l'Etat implique, au sens bien compris du principe de subsidiarité, un élargissement des compétences des villes et de communes. L'autorité des cantons, responsables de l'exécution des tâches ainsi déléguées, n'en serait pas lésée pour autant. Bien au contraire. Car des mesures prises alors au niveau le plus proche du terrain, dès lors appropriées et donc enfin praticables, représenteraient même, en regard de la situation actuelle, un potentiel d'économie. Cela étant, il va sans dire que la neutralité des coûts devrait être respectée lors de la réalisation des mesures proposées.

Un autre point est à relever. La Suisse doit faire face aujourd'hui à une dure concurrence économique. Une tâche difficile, encore alourdie par divers verdicts du peuple. En face de cette situation, il convient impérativement d'offrir des conditions optimales pour l'économie dans les agglomérations urbaines. Une telle entreprise tient à vrai dire de la gageure pour notre système institutionnel actuel. Mais elle n'en représente pas moins une condition sine qua non du maintien d'une part de la compétitivité de la Suisse sur le plan international et d'autre part de l'aide aux régions moins favorisées de notre pays.

Urs GEISSMANN, directeur de l'Union des villes suisses.

LA RÉGIONALISATION DE TÂCHES PUBLIQUES DANS LE CADRE D'UNE STRUCTURE D'AGGLOMÉRATION

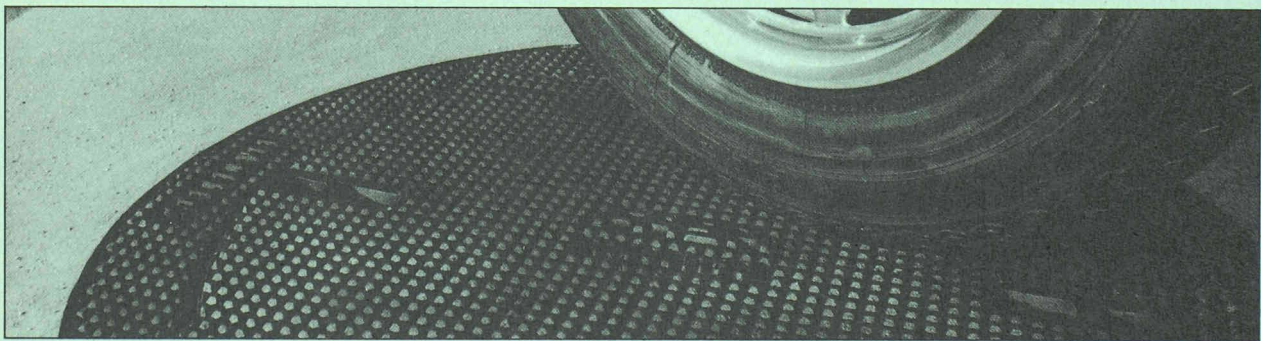
Le canton de Fribourg compte aujourd'hui encore 253 communes, groupées dans sept districts administratifs. Une restructuration territoriale des communes, par des fusions imposées n'étant plus à l'ordre du jour, l'accent a été mis, au cours des trois dernières années, sur le renforcement de la collaboration intercommunale, parallèlement à l'étude d'une nouvelle répartition des tâches. Les travaux législatifs portant sur les structures de collaboration ont été menés sur deux fronts : d'une part, des outils destinés à améliorer la collaboration intercommunale ont été créés à l'intention de toutes les communes et d'autre part une structure particulière a été élaborée pour répondre aux problèmes plus spécifiques des régions urbaines.

1. Les limites de la collaboration intercommunale dans les régions urbaines

Force est d'admettre que la collaboration intercommunale dans les régions urbaines du can-

ton est aujourd'hui globalement insuffisante. Cela se traduit par des retards, parfois importants, dans la réalisation d'équipements régionaux d'une nécessité impérieuse. Une telle situation peut s'expliquer de la manière suivante:

- Une collaboration intercommunale assumée par des associations de communes ayant chacune pour objet la réalisation d'une tâche déterminée empêche souvent une vision globale des problèmes régionaux.
- Les relations entre les communes d'une agglomération sont parfois marquées par un esprit de concurrence (tendant, par exemple, à attirer des contribuables par une quotité d'impôt la plus basse possible), ce qui nuit à une bonne collaboration intercommunale.
- La situation financière des communes limitrophes des villes est aujourd'hui souvent plus confortable que celle des villes qui, il y a encore cinq ou dix ans, faisaient preuve d'une certaine suffisance et ne cherchaient pas le dialogue avec les communes voisines.
- En revanche, les villes doivent subir de multiples nuisances, comme l'encombrement



B 44 19

Une gamme de produits exclusifs et innovateurs

L'élimination des nuisances du trafic actuel et la remise à niveau en quelques minutes!

Le **SELFLEVEL**, regard de route révolutionnaire grâce à sa nouvelle conception d'assises en V, permet d'exclure tout risque de boîtement et de claquement.

Sa construction lui confère la fiabilité nécessaire pour les sollicitations extrêmes. En cas de réfection de la chaussée, sa remise à niveau ne se fait qu'à l'aide d'un pic et d'une pelle en quelques minutes. Livrable soit à dessus fonte avec relief anti-glissant, soit à remplissage béton.



Selflevel

Brevet + Patent

VF 12/87



FASA

FONDERIE ET
MECANIQUES

ATELIERS
D'ARDON SA

CH-1957 Ardon Valais
Téléphone (027) 86 51 86
Télex 472 889 FASA-CH
Téléfax (027) 86 52 00

du centre causé le plus souvent par les pendulaires.

- Les communes limitrophes rechignent à s'engager dans une collaboration plus étroite avec la ville par crainte de voir cette dernière exercer à nouveau un rôle dominant.
- Une collaboration plus intense et plus institutionnalisée est assimilée, aux yeux de beaucoup de communes, à une perte d'autonomie communale.

2. Une structure juridique propre à l'agglomération

Le Conseil d'Etat a proposé au parlement cantonal un projet de loi sur les agglomérations lors de la session de mai 1995. Ce faisant, le gouvernement donnait suite à une motion prise en considération en 1991. Le projet de loi a été adopté en première lecture sans modification majeure. La seconde lecture est prévue pour la session de septembre. Le but de cette loi est de promouvoir la collaboration intercommunale dans les régions urbaines. Dans son message accompagnant le projet de loi, le Conseil d'Etat souligne notamment :

- Que les communes décideront elles-mêmes des tâches qu'elles souhaitent confier à l'agglomération. Par conséquent, la perte de l'autonomie communale est un faux problème dès lors que les questions à résoudre au niveau de l'agglomération dépassent nécessairement les capacités des communes considérées isolément.
- Qu'un meilleur fonctionnement de l'agglomération aura des retombées positives sur l'ensemble du canton et revêt même une importance certaine pour la collaboration intercantonale de Fribourg.
- Que les économies d'échelle obtenues par l'attribution de certaines tâches à l'agglomération et que l'introduction d'un professionnalisme accru auront globalement pour conséquence de décharger les conseillers communaux (exécutifs). Ceux-ci auront ainsi la possibilité de consacrer davantage de temps aux problèmes locaux.
- Qu'en un mot, l'agglomération ne saurait être considérée comme une "super-commune", mais bien plutôt comme une "super-association de communes".

La loi sur l'agglomération prévoit, sous la forme d'une loi cadre, l'organisation suivante :

- L'agglomération est une corporation de droit public dont les membres sont des communes qui
 - a) ont en commun un centre urbain
 - b) sont étroitement liées entre elles, notamment du point de vue urbanistique, économique et culturel
 - c) et réunissent ensemble au moins 10'000 habitants.
- La procédure de constitution exige que la demande expresse en soit faite par des conseils communaux (exécutifs) ou le dixième des citoyens actifs d'au moins deux communes qui comprennent la commune centre et une des communes limitrophes de ladite commune.

- Si la demande est déposée, le Conseil d'Etat détermine le périmètre provisoire de l'agglomération.

- Les délégués communaux forment l'assemblée constitutive présidée par le préfet (magistrat cantonal représentant le gouvernement dans le district). L'assemblée constitutive aura pour mission d'élaborer des statuts; à cet effet, elle pourra :

- a) déterminer le périmètre définitif de l'agglomération
- b) décider quelles seront les tâches confiées à l'agglomération
- c) élaborer et décider les critères de répartition des frais.

- Le projet de statuts élaboré par les délégués communaux est soumis au vote des citoyens des communes situées dans le périmètre prévu. L'agglomération aboutit si la majorité des citoyens et des communes approuve le projet.

- Si, contre toute attente, les délégués des communes ne devaient pas être en mesure, en l'espace de trois ans dès l'introduction de la procédure, d'élaborer un projet de statuts, ce travail appartiendra au Conseil d'Etat qui devra soumettre au scrutin populaire (et à la double majorité des citoyens et des communes) son propre projet de statuts.

- L'agglomération assume les tâches que les communes membres lui ont confiées. Dans cette mesure, elle se substitue aux communes.

- L'agglomération peut collaborer avec des tiers et elle peut aussi, si les statuts le prévoient, déléguer l'exécution de certaines tâches à des tiers.

- L'agglomération peut prélever des émoluments, des taxes et des charges de préférence, mais elle n'a pas de souveraineté fiscale.

- Les organes de l'agglomération sont :

- a) le corps électoral;
- b) le conseil d'agglomération élu par les législatifs des communes membres;
- c) le comité d'agglomération qui est composé d'au moins cinq membres élus par le conseil d'agglomération;
- d) la commission financière.

- Les statuts pourront prévoir d'autres organes ainsi que l'élection populaire du conseil d'agglomération et du comité.

- L'agglomération sera assortie de droits populaires permettant aux citoyens et aux communes d'exercer une influence réelle sur la politique régionale. Il s'agit du droit d'initiative et de référendum. Le scrutin populaire y relatif pourra être demandé soit par le dixième des citoyens actifs soit par les conseils communaux (exécutifs) du tiers des communes membres.

L'avenir de ce nouvel instrument de collaboration dépendra finalement de l'usage qu'en feront ceux, qui à l'aube du 21ème siècle, devront offrir des réponses satisfaisantes aux questions posées par les régions urbaines.

*Gérald MUTRUX, Chef de service
Département des communes
du canton de Fribourg*

GENÈVE: VERS UN SCHÉMA DIRECTEUR DE L'AGGLOMÉRATION

Le réexamen du plan directeur cantonal, adopté en 1989, est l'occasion d'entreprendre, également, une réflexion sur sa portée territoriale. Il n'est plus possible de penser l'aménagement du territoire à une seule échelle, en continu, généralement du centre vers la périphérie. La globalité s'appréhende désormais comme une interrelation de territoires à géométries variables, mélangeant le proche et le lointain, l'homogène et le diffus. A titre d'exemple, le territoire de l'emploi, ne recoupe pas nécessairement celui des loisirs, ni celui de l'habitat...

Les anciens plans directeurs cantonaux ont d'une façon générale traité le territoire à une seule échelle, celle du canton. Bien que de nombreuses communes, à l'instar de la Ville de Genève, aient élaboré leurs propres plans directeurs communaux, le centre urbanisé du canton, espace intercommunal par essence, n'a jamais été abordé globalement en tant que tel. De plus, et c'est une évidence qu'il n'est pas inutile de rappeler, la reconnaissance de cet espace ne peut se limiter à la somme des plans directeurs communaux le constituant. Il s'agit, par conséquent de définir un projet pour la ville en devenir, dont les limites ne se définissent ni institutionnellement - elle couvre plusieurs communes - ni statistiquement - son espace ne peut être circonscrit à un taux de navetteurs - ni morphologiquement au sens strict - tant sa forme est devenue hétérogène. Par ailleurs, ce projet précise son rapport avec la campagne dans le sens où il structure et délimite ce que l'on nomme aujourd'hui l'espace rural, nécessairement plurifonctionnel.

C'est ce projet ambitieux, mais qui s'appuie sur des études sectorielles et thématiques déjà réalisées, que vise le schéma directeur de l'agglomération.

De façon plus pragmatique, le territoire concerné a été circonscrit à la Ville de Genève, aux communes limitrophes, à celles qui ont vu la construction des grands ensembles des années 60, puis celles comprises dans l'évitement autoroutier, sans oublier l'axe reliant An-

nemasse et celles, présentant des potentiels à considérer dans l'optique d'un rééquilibrage de la ville, notamment sur la rive gauche. On parvient ainsi à une entité de 19 communes qui est proposée comme cadre général, comme champs d'investigation. Il ne s'agit pas d'imposer un concept unilatéral à ces 19 communes, mais de les amener à une réflexion prospective et solidaire, quant au développement dont toutes tirent profit, et à un aménagement concerté à même de répondre à l'intérêt général. Ce territoire représente 40% de la superficie du canton, 88% de la population résidente et 94% des emplois.

Afin d'introduire le débat et d'éviter les discussions locales et partisans, dans un premier temps, il est apparu nécessaire de définir une approche conceptuelle sous forme de deux scénarios, basés sur quelques postulats dont les principaux peuvent se résumer ainsi :

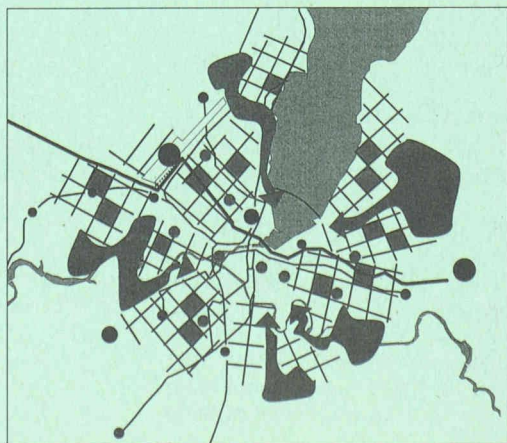
- un développement compact de l'agglomération avec une croissance de l'ordre 1500 à 2000 logements par année ;
- le refus de construire de nouveaux grands ensembles dans l'espace rural ;
- la reconnaissance et le développement d'espaces libres ;
- la cohérence avec les réseaux d'infrastructures et de transports ;
- la mise en valeur du patrimoine et des sites.

Pour pouvoir les comparer, ces deux scénarios ont fait l'objet d'une approche chiffrée de façon à correspondre à un même potentiel à bâtir global pour l'agglomération.

L'un postule un *développement concentré* à l'intérieur des zones à bâtir existantes en densifiant principalement les secteurs de villas, proches de la ville, par démolition-reconstruction, et en utilisant au maximum les "trous" dans la ville, constitués notamment par les friches industrielles. Il continue de construire la "ville en ville" et maintient intégralement la zone agricole dans son assiette actuelle. Dans ce sens, il poursuit les objectifs du plan directeur de 1989.

L'autre se caractérise par un *développement différencié* qui met davantage l'accent sur une modulation de la densification des quartiers périphériques. Il préconise un arrêt de la densification du centre, voire un certain desserrement, le maintien de poches de villas ou leur densification de façon plus nuancée, par ajout, par complément ou par substitution, sans pour autant recourir à la "tabula rasa". Conséquences de cette volonté, une emprise limitée, en compensation, sur la zone agricole, en continuité de l'agglomération, et sur des sites de qualité. La perte au centre représente quelque 10.000 logements qu'il faut retrouver en périphérie, ce qui équivaut, compte tenu des infrastructures et de la mixité entre emplois et logements, à environ 200 hectares de zone agricole.

Pour mieux cadrer ces deux scénarios relevant d'une planification cantonale concertée, deux



LA VILLE, VERS UN NOUVEAU STATUT

autres, volontairement caricaturaux, ont été ajoutés: l'un vise à montrer les conséquences d'une autonomisation des communes où le "chacun pour soi" prédomine et l'autre illustre les conséquences d'une déréglementation et les implications d'une politique opportuniste du coup par coup.

Ces scénarios expriment, bien évidemment, des tendances de développement non concertées. Bien qu'utopistes dans leur généralisation, la réalité a néanmoins laissé paraître, ponctuellement, des signes précurseurs, ces dernières années, tant sous forme de déclarations d'intention que sous forme de projets précis qui ne rendent pas totalement absurdes ces scénarios.

Ces réflexions et cette approche constitueront le matériau de base pour l'un des débats importants que doit tenir la commission cantonale pour l'aménagement du territoire cet automne. Elle devra confirmer la pertinence ou non de cette nouvelle approche territoriale et définir le scénario le mieux adapté en procédant, soit par le choix de l'un ou de l'autre, soit par le mixage des deux. Elle devra surtout apporter des réponses aux questions-clés que la démarche engagée cherche à mettre en évidence, tant au niveau des principes d'urbanisation qu'à celui des espaces à enjeux, où un plan d'actions devra être mis en oeuvre.

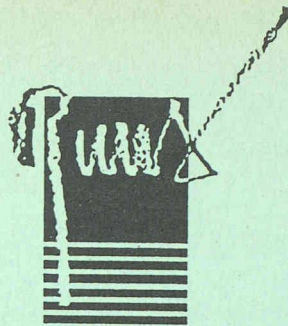
*Louis CORNUT
Département des travaux publics
et de l'énergie. Genève*

CONCURRENCE TERRITORIALE ET RÉSEAUX URBAINS

Voilà un ouvrage qui est au coeur de la problématique présentée dans notre cahier. L'auteur, Angelo Rossi, professeur à l'Institut ORL / ETH, fait le tour de la question de la place des villes dans les cadres européen, national et de l'agglomération. Il place le développement urbain dans le nouveau contexte économique. Pour l'auteur, les villes sont placées devant un défi géographique, politique et urbanistique. Plusieurs réponses peuvent se profiler: l'organisation de réseaux de villes, l'insertion dans les réseaux européens. Mais ce qu'il faut retenir, c'est le caractère incertain de l'armature urbaine de la Suisse, aussi convient-il d'admettre avec l'auteur que "...La politique de développement urbain ne devrait pas être seulement l'affaire des villes; elle devrait être soutenue aussi bien par la Confédération que par les cantons concernés et, dans les agglomérations, conduites par de nouvelles organisations de planification et de coopération..."

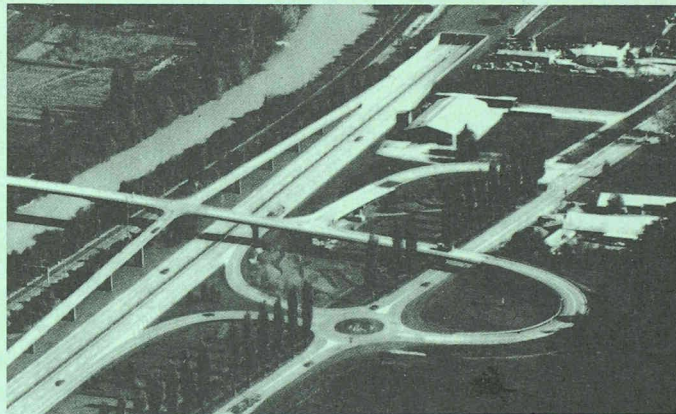
Un livre à acquérir, à lire et à garder en référence car décapant en ce qui concerne la révision des notions que tout un chacun a sur la ville.

V/D/F Hochschuleverlag AG an der ETH Zürich.
(Tél. 01 / 283'45'49 ou 01 / 283 45 40; Fax 01 / 283'45'50). Prix. environ 50.-frs.



LA COMMUNICATION VISUELLE DU DOMAINE BÂTI

B 4794



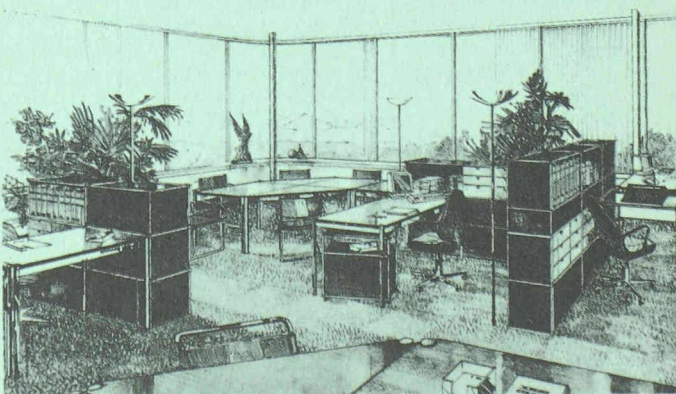
URBANISME OU GENIE CIVIL

Vue panoramique photo aérographe + crayon



ARCHITECTURE

Vue plein cadre au crayon et aérographe



MOBILIER

Vue gros plan au crayon et feutre

RENÉ GIGER ILLUSTRATION

RUE CENTRALE 4 CH-3960 SIERRE TÉL. 027 555 165 FAX 027 562 570

LES TRANSPORTS PUBLICS GENEVOIS, VERS UN RÉSEAU TRANSFRONTALIER

Si les idées font leur chemin pour une amélioration du statut et des fonctions de la ville et de l'agglomération, les réalisations le font aussi. Preuve en est donnée par les récentes dispositions prises par les Transports publics genevois (TPG) dans le but d'améliorer la fluidité des mouvements dans l'agglomération, de faciliter la vie des usagers des transports urbains et d'étendre l'enveloppe urbaine au-delà des contraintes



institutionnelles. Le réseau TPG se développe en effet déjà au-delà des limites nationales sans parler des projets qui sont débattus avec les partenaires français.

Quelques réalisations sont à signaler à ce propos:

- L'extension de la zone tarifaire aux territoires vaudois (Terre sainte), gessiens (Ferney et Saint-Genis) et haut-savoyards (Annemasse et Saint-Julien)
- L'accord de coopération entre les TPG et les transports collectifs annemassiens de manière à rendre plus attractive l'offre de transports publics des deux côtés de la frontière en harmonisant les horaires, les points d'interconnexion, les titres de transport et l'information.
- L'inauguration des lignes transfrontalières Thoiry - Blandonnet (Ligne Y), Cornavin-Valleiry (ligne D) et Tours-de-Carouge - Archamps (Ligne H).

A propos de ces nouvelles lignes, personnes ne s'étonnera plus de voir rouler dans l'agglomération genevoise des bus à plaques d'immatriculation française 01 ou 74 (Voir la photographie).

FORMATION CONTINUE UNIVERSITAIRE DE L'IAUG

Le ralentissement de la croissance urbaine et la transformation qualitative de la demande ont amené les urbanistes à sortir de l'urgence et à utiliser ce répit pour considérer la ville telle qu'elle est et à repenser les objectifs de la planification.

Cela signifie

- un élargissement des pratiques de négociation avec les multiples partenaires du plan d'urbanisme - l'instauration de pratiques interdisciplinaires avec les différents acteurs de l'urbanisme.

Ces objectifs nécessitent un approfondissement des disciplines intégrées dans l'urbanisme, et par conséquent, dans la formation et le perfectionnement des cadres destinés à des fonctions pratiques et de recherche. Il faut noter que les milieux des bureaux privés autant que l'administration publique ont manifesté leurs préoccupations: il est de plus en plus difficile de trouver des aménagistes-urbanistes, aussi bien en nombre qu'en qualité. C'est pourquoi, il faut veiller à la formation culturelle et professionnelle des nouveaux par-

tenaires nécessaires à la gestion de la ville et du territoire.

Aussi, l'Institut d'architecture de l'Université de Genève (IAUG) en proposant une formation continue en urbanisme et en aménagement du territoire remplit sa fonction principale de développement des connaissances au service de la Cité.

Le rôle de l'ASPAN-SO à la mise sur pied de ces cours s'inscrit bien dans les objectifs poursuivis par notre association depuis 50 ans. En effet, nous ne pouvons qu'encourager nos membres, responsables cantonaux, communaux ou membres individuels, à se tenir informés sur tous les aspects de l'aménagement du territoire. Tant par les cours théoriques dispensés par des spécialistes de renom que par la variété des cas concrets, choisis en fonction de leur portée didactique et de leur actualité, l'enseignement répond à un besoin souvent exprimé.

Les thèmes du programme sont les suivants: - Projets urbains, théories et pratiques - Urbanisme opérationnel - Droit et société - Histoire des villes et théorie d'urbanisme.

Renseignement et inscriptions:

IAUG 9

Bd Helvétique

case postale 387, 1211 Genève 12.

N'hésitez pas à contacter Mme Nicole Valiquet, conseillère aux études, tél. 022/ 705'74'17, fax 022/ 311'25'46.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE DE L'ASPAN-SO

9 novembre 1995 Eurotel Fribourg

Si vous voulez en savoir plus, si vous souhaitez entendre de vive voix les principaux interlocuteurs romands qui ont un mot à dire sur le thème développé dans ce cahier, n'hésitez pas à vous inscrire à notre journée d'information et de débat à l'aide du bulletin d'inscription suivant:

Inscription à adresser au
Secrétariat de l'ASPAN-SO
8, rue de la Majorie 1950 SION
ou par téléphone (027 / 23 43 27)
ou encore par fax (027 / 23 41 20).

Nom: _____

Prénom: _____

Adresse: _____

Téléphone: _____

Je suis membre ASPAN-SO:

oui: non:

Lieu et date: _____

Signature: _____

QUEL AVENIR POUR NOTRE PAYSAGE?

Le Fonds suisse pour le paysage nous annonce l'organisation d'une journée d'information à l'intention des communes de Suisse romande le jeudi 23 novembre 1995 à Neuchâtel.

Ce sera l'occasion pour les autorités communales de s'informer sur la marche à suivre pour solliciter ce fonds et sur les expériences de communes ayant réalisés des projets grâce au fonds.

Prix de la journée: Fr. 70.- (y c. repas de midi)

Renseignements et inscription:

biol conseils SA,
Rue de la Serre 5
2000 Neuchâtel
Tél. 038/25.50.24
Fax: 038/25.52.90