Cahiers de l'ASPAN Suisse occidentale, année 10, no 2

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Appendix**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **118 (1992)**

Heft 15/16

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://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 régulièrement trois fois par an dans la revue *Ingénieurs et architectes suisses*. Ils sont adressés gratuitement à ses membres.

SOMMAIRE

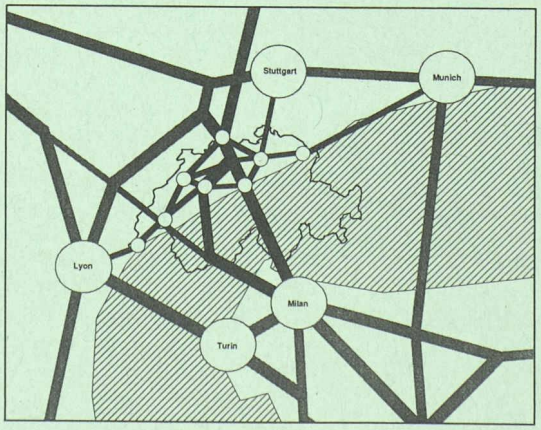
Editorial
Dernières nouvelles du front (M. Jaques) II

Agenda III

La question du logement
Campagne pour la construction de logements (H. Flückiger directeur OFAT) IV
Rénovation de l'habitat: les questions de droit (L. Recordon et S. Yersin) VII
Le dépeuplement des centres-villes (F. Moruzzi) X

L'aménagement du territoire et l'Europe
Echo du symposium de Schaffhouse du 27 au 29 mai 1991. XVI
Traduction et résumé du discours de M. A. Koller, conseiller fédéral, chef du département de justice et police XX
Traduction et synthèses (B. Trottet) XXII

Publications XXIV



Cahier ASPAN–SO N° 2 Juillet 1992

10e année – Tiré à part du N° 15/92
de la revue *Ingénieurs et architectes suisses*

DERNIÈRES NOUVELLES DU FRONT...

Si Yves Lacoste, dans un ouvrage qui a marqué de son empreinte une génération de géographes, affirmait, avec preuves à l'appui, que «la géographie, ça sert d'abord à faire la guerre», je ne suis pas loin de penser que l'aménagement du territoire est en passe de s'engager en Suisse dans la deuxième phase de sa stratégie. La première phase s'est close avec le dépôt et l'adoption par le Conseil fédéral du dernier des vingt-cinq plans directeurs cantonaux.
Plusieurs événements récents me sont apparus comme autant de signes annonciateurs:

REPRODUCTION PHOTO

HELIOGRAPHIE

PHOTOCOPIE COULEUR

REPROCOPIE COULEUR

PHOTOCOPIE GRAND FORMAT

Service de livraison

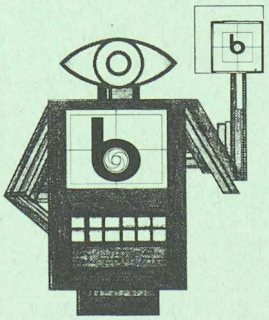


PHOTO-HELIO
BRUNNER S.A.

AVENUE GIUSEPPE MOTTA 26
GENEVE

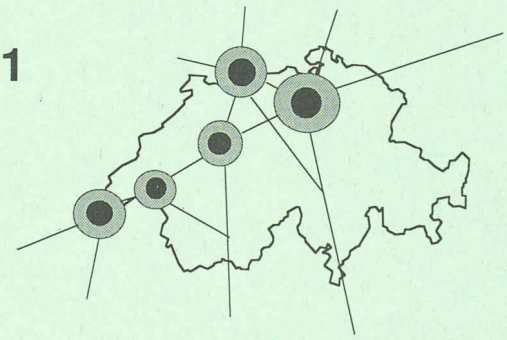
TEL. 734 73 30/39

– L'intégration concrète des préoccupations de la protection de l'environnement dans les structures administratives et dans les documents, que ce soit les plans de quartier ou les plans d'aménagement local, régional ou cantonal.
– Le passage à la deuxième génération des plans directeurs cantonaux avec une prise en compte plus conséquente des autres volets de la gestion du sol comme, par exemple, les transports individuels ou collectifs ou encore l'énergie ou le parc de logements. En ce sens, j'ai noté avec satisfaction que l'image que se font nos partenaires – autres services de l'administration, autres spécialistes professionnels ou encore le public en général – change sensiblement. Elle passe de la discipline prétendant faire la synthèse entre toutes les fonctions du domaine public avec la coloration monopolistique et «repoussante» que cette attitude peut provoquer, vers une action admise par de plus en plus de personnes dans la mesure où elle intervient aussi comme «mesure d'accompagnement» aux petits comme aux grands projets. Par exemple, il est fait de plus en plus appel à l'urbaniste dans le programme de mise en valeur d'une ligne de transports publics.
– La mise en place en Suisse romande de structures de formation spécifique en aménagement du territoire, en urbanisme ou en protection de l'environnement. Ces possibilités existent ou existeront sous peu soit à l'échelon des professions aboutissant à un CFC (projet de brevet romand) ou à l'échelon post-universitaire (formation post-grade organisée conjointement par l'Ecole d'architecture de l'Université de Genève et par le département d'architecture de l'EPFL).
– L'ouverture à l'échelle européenne des préoccupations qui, il y a vingt ans, étaient strictement réservées au territoire national. Rappelons-nous, par exemple, la «CK-73», conception directrice orchestrée par M. Rotach, alors délégué fédéral à l'aménagement du territoire, ou encore la «CGST» élaborée en 1976 par l'Etat-major de la commission fédérale de la conception globale suisse des transports.
– Enfin l'intervention de M. M. Matthey, chef de section à l'office fédéral de l'aménagement du territoire, lors de la journée de l'ASPAN-SO du 21 mai 1992 à Brig, m'est apparu comme un «déclic» suffisamment important pour qu'on y consacre un moment de réflexion.
Lors de cette journée consacrée à «Swissmétro: vers un projet d'aménagement national», M. Matthey nous a décrit l'avancement des travaux de l'OFAT chargé d'établir un premier rapport sur les grandes lignes de la

politique d'organisation du territoire. Cette réflexion s'appuye sur les objectifs de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) et tient compte des contraintes découlant de la géographie et de l'histoire de notre pays. Elle s'attache à résoudre les problèmes de développement urbain, indicateur privilégié de la qualité de notre cadre de vie. Partant de ces prémices, le groupe de travail propose trois options possibles, trois scénarios d'organisation de notre territoire (voir les figures ci-contre).

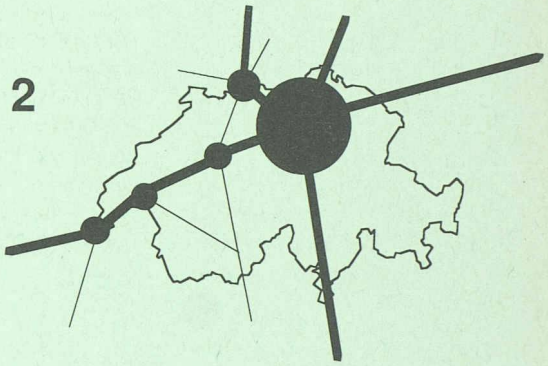
L'option N° 1 *«REPLI SUR SOI»* préconise une limitation de l'extension urbaine. Cette vision qui ne remet pas en question les orientations actuelles présente cependant deux dangers essentiels. La marginalisation qui aboutirait à ce que la Suisse devienne une province de l'Europe et l'éclatement des grandes villes du pays cherchant chacune pour son compte à se profiler comme partenaire d'un centre extérieur proche de frontière nationale comme Lyon, Turin, Milan, Munich ou Stuttgart.

1



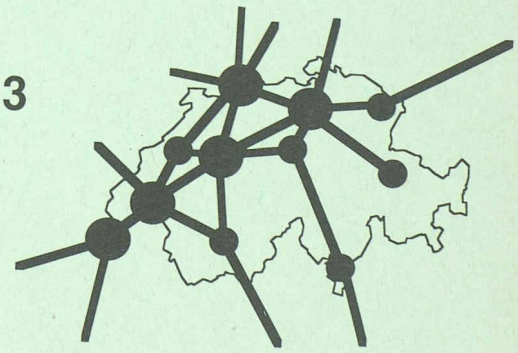
L'option N° 2 *«LA MÉTROPOLE ZURICHOISE»* vise à doter la Suisse d'une métropole européenne. Si un tel développement est conforme à une certaine logique économique, il relègue les autres centres au rang de villes de province.

2



L'option N° 3 *«LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE CENTRES»* propose de considérer l'ensemble du réseau urbain helvétique comme une unité fonctionnelle. Cette option permettrait à la Suisse d'«offrir ce qu'aucune métropole au monde n'est plus en mesure de donner: des prestations multiples et de haute qualité dans un environnement naturel très largemnent préservé».

3



Ces images, notamment la dernière, apportent un nouveau souffle à nos conceptions en matière d'aménagement de territoire et permettent d'augurer le passage du «puzzle» des plans directeurs cantonaux, comme le qualifie D. Audétat dans le «Nouveau Quotidien» du 7 juin 1992, vers une complémentarité de centres offrant des équipements de qualité, reliés par un réseau de transports interurbains performant.

Toutes ces actions vont dans le sens d'un renouveau du concept de l'aménagement du territoire et devraient rendre attentifs les membres de notre association dont l'une des tâches fondamentales est d'«élaborer des propositions pour la solution des problèmes de l'aménagement national».

Michel Jaques.

AGENDA

Ce n'est pas compliqué: vous prenez votre agenda, vous l'ouvrez à la page du 5 novembre 1992 et vous notez: Porrentruy, Assemblée annuelle de l'ASPAN-SO et journée d'étude consacrée aux questions européennes en relation avec l'aménagement du territoire. Vous refermez votre agenda et vous reprenez la lecture des cahiers de l'ASPAN-SO!

Un bulletin d'inscription vous parviendra ultérieurement.

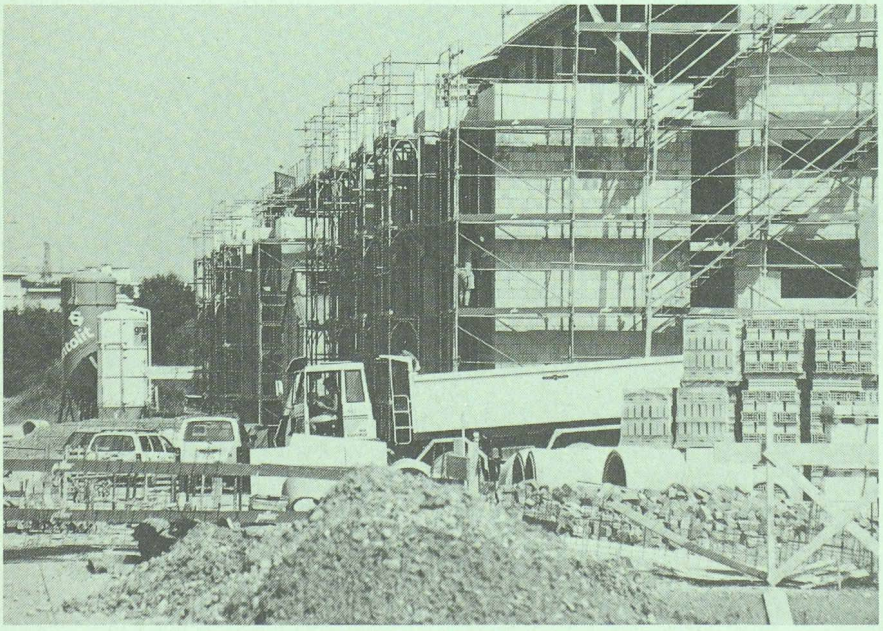
La rédaction

PS: Le texte de l'exposé de M. Matthey peut être obtenu auprès de notre secrétariat, p/a M. B. Plattner, Garbaccio 7, 1950 Sion.

Au moment où l'on nous confirme de tous côtés que la traversée de la crise économique sera plus dure que prévu, nous avons jugé intéressant de faire le point sur la question du logement et de vous présenter trois points de vue dont nous vous laissons apprécier la convergence. Monsieur Flückiger, directeur de l'OFAT, nous fait part des préoccupations de la Confédération et présente une solution pratique qui devrait porter la réflexion auprès de tous les responsables de nos collectivités locales. M. Moruzzi place le problème sur le plan toujours bienvenu de l'histoire de l'urbanisme et de la comparaison de cas rencontrés un peu partout dans le monde. Son article débouche sur des exemples d'actions engagées par les collectivités publiques américaines ou européennes pour revitaliser les centres-villes. Enfin, Messieurs Recordon et Yersin nous informent des questions de droit liées à la rénovation de l'habitat; là aussi les comparaisons, intercantonales cette fois, nous incitent à nous informer encore mieux sur les opportunités offertes par les moyens légaux et réglementaires.

CAMPAGNE POUR LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS

Voilà des mois que le secteur de la construction est en forte régression; le nombre d'autorisations de construire délivrées diminue. Face à ce phénomène, un nombre croissant d'habitants est à la recherche d'un nouveau logement. A maints égards, les raison de cettte disparité s'accentuant entre l'offre et la demande sont connues. Il est ainsi incontestable que l'augmentation des intérêts hypothécaires de plus de 50 pour cent sur environ deux ans, accompagnée d'une flambée des prix des terrains à bâtir et des coûts de construction, a entraîné une explosion du coût de la construction de logements.



(Photo: H. Leuenberger, Rheinfelden)

Les opinions sont en revanche beaucoup moins unanimes quant à la question des dispositions qu'il importe de prendre pour remettre à flot le parc de logements vides de façon à ce que le marché puisse fonctionner selon les lois de l'offre et de la demande. On propose à cet égard un grand nombre de recettes et de mesures. C'est ainsi que l'on suggère souvent une intervention en matière d'aménagement du territoire, par le biais duquel il s'agirait d'assurer rapidement l'équipement de terrains à bâtir supplémentaires et d'accélérer la procédure d'autorisation de construire.

Certes, on ne peut construire de logements que s'il y a des terrains à bâtir équipés et disponibles. Mais le goulet d'étranglement est-il dû au manque de terrain équipé? Le problème n'est-il pas dû plutôt au fait que le terrain à bâtir n'arrive pas sur le marché et par conséquent, n'est pas disponible? Il y a deux ans déjà, le Conseil fédéral s'est interrogé à ce sujet et, en octobre 1989 dans le cadre de la révision de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire, il a chargé les collectivités responsables de l'aménagement de présenter un aperçu de l'état de l'équipement d'ici à mi-1991. A la fin de 1990, le Conseil fédéral a demandé ensuite aux départements fédéraux de justice et police et de l'économie publique d'examiner d'ici à la fin 1991, sur la base de ces documents, s'il fallait prévoir un moyen d'action au niveau fédéral et, le cas échéant, de proposer des mesures appropriées. Tous les résultats cantonaux ne seront pas prêts à la fin de 1991, mais les documents fournis jusqu'à présent indiquent que les zones à bâtir non construites sont en grande partie déjà équipées. Cela signifie qu'à quelques exceptions importantes près, le problème n'est pas dû à un manque d'équipement, mais à un manque de disponibilité des terrains.

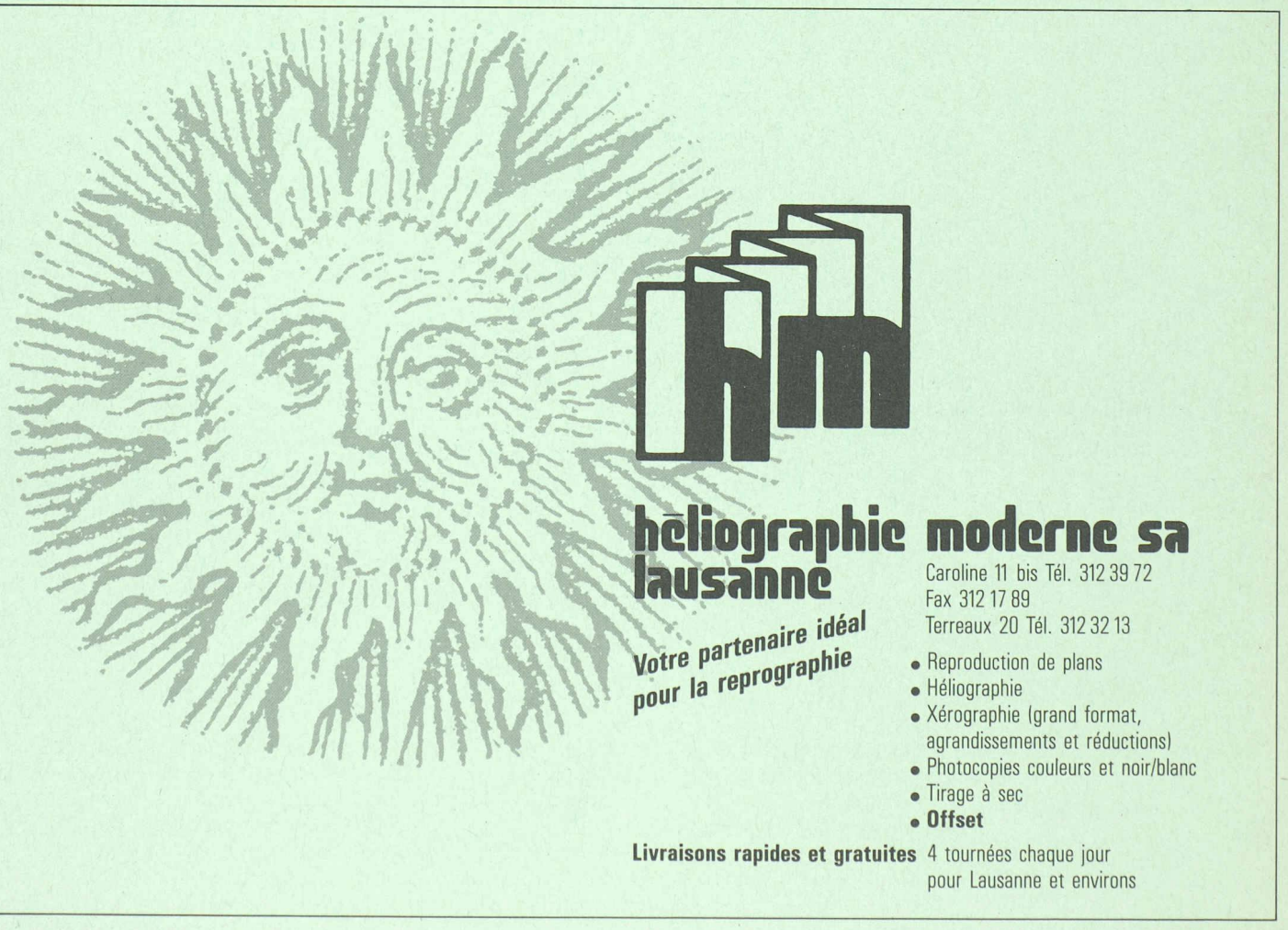
On le sait, à l'heure actuelle déjà, la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) oblige les collectivités à équiper leur terrain en temps utile. Elle offre aujourd'hui déjà aux cantons la possibilité de laisser aux propriétaires particuliers le droit d'équiper eux-mêmes leur terrain. La législation fédérale laisse néanmoins aux cantons la liberté de choisir les moyens d'appliquer cet-

te norme. Si l'on devait arriver à la conclusion que cette disposition juridique est insuffisante, force serait alors de procéder à une révision de la loi. Or, cette voie est longue et fastidieuse; par ailleurs, la révision d'autres points est déjà à l'étude et le choix d'une telle option exigerait donc une coordination des procédures de révision partielle de la LAT. Voilà qui ne contribuerait guère, pour le présent, à créer de nouvaux logements!

Les premiers éléments dont on dispose sur l'état de l'équipement laissent pourtant entrevoir des solutions plus prometteuses à court terme: Et si toutes les communes lançaient une campagne urgente pour la construction de logements? Grâce à l'aperçu de l'état de l'équipement, on sait désormais en effet quelles sont les parcelles équipées se prêtant à la construction de logements. Dans la plupart des cas, les propriétaires fonciers concernés sont également connus. Un entretien – une invitation précise – pourrait dès lors peut-être les amener à vendre ou à entreprendre eux-mêmes la contruction. Par des conseils donnés dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire et la fixation de délais assez courts pour le traitement des demandes, les communes pourraient notamment fournir une aide directe en la matière. Dans le même temps, elles pourraient examiner si elles entendent utiliser leurs terrains directement ou en contrepartie de la réalisation de logements. Ainsi si, en Suisse, chaque commune pouvait construire en moyenne cinq logements supplémentaires, on arriverait aux quelque 45'000 logements demandés aujourd'hui; et ce, sans retard et sans attendre les résultats de la longue révision d'une loi. Grâce à une conception fédéraliste de l'aménagement du territoire, les communes disposent de larges prérogatives: elles ont également de vastes possibilités d'action. Alors, qui prend la balle au bond?

Hans FLÜCKIGER, dr. ès sc. écon.
Directeur de l'Office fédéral
de l'aménagement du territoire.

(Article paru dans le bulletin de l'OFAT N° 3/91)



Pourquoi les sapins poussent-ils plus vite sur certains toits?

Parce que le bâtiment qu'ils couronnent a lui aussi poussé plus vite... une lapalissade, certes, mais qui recouvre toute une gamme de promesses. Celle d'une rationalisation optimale, dès le stade du projet, d'une coordination parfaite par un "Monsieur Z.", interlocuteur unique du maître d'oeuvrage, chef d'orchestre des bureaux d'études et de tous les corps de métiers. Celle d'une constante recherche du meilleur rapport entre performance, qualité et prix. Celle de garanties exceptionnellement étendues, qu'offre le premier groupe suisse de construction. Les promesses de l'entreprise de construction intégrale: nous serons heureux de vous les présenter, à votre plus proche convenance.

GROUPE Z ZSCHOKKE

L'entreprise de construction intégrale.

GENEVE: 42, rue du 31-Décembre, 1211 Genève 6, tél.: 022/735 12 20 **LAUSANNE:** Ch. de Montelly 62, 1000 Lausanne 20, tél.: 021/25 89 62 **SION:** Rue du Chanoine-Berchtold 2, 1950 Sion, tél.: 027/22 3182 **FRIBOURG:** Avenue du Midi 13, 1700 Fribourg, tél.: 037/24 34 91 **BERNE:** Monbijoustrasse 16, 3001 Bern, tél.: 031/25 63 03, Fehlmann Travaux Hydrauliques SA, Monbijoustrasse 16, 3001 Bern,tél: 031/25 66 11 **AARAU:** Ad. Schäfer & Cie AG, Buchserstrasse 12, 5001 Aarau, tél.: 064/25 22 77 **BALE:** St Alban-Rheinweg 244, 4052 Basel, tél.: 061/41 21 41 **LUCERNE:** Zschokke Schäfer AG, Entreprise Générale, Pfistergasse 3, 6003 Luzern, tél.: 041/22 83 73 **ZURICH:** Raffelstrasse 11, 8045 Zürich, tél.: 01/463 52 35 AG Heinr. Hatt-Haller, Bärengasse 25, 8022 Zürich, tél.: 01/217 15 11 **COIRE:** Quaderstrasse 18, 7001 Chur 1, tél.: 081/22 08 44 **BELLINZONE:** Piazza del Sole 7, 6501 Bellinzona, tél.: 092/25 51 41

RÉNOVATION DE L'HABITAT: LES QUESTIONS DE DROIT

La rénovation est à l'ordre du jour. Une part croissante des travaux de la construction et particulièrement du domaine du logement est consacrée à rénover plutôt qu'à construire du neuf. C'est cette réflexion qui est à la base du programme «PI-BAT» de l'Office fédéral des questions conjoncturelles sur la rénovation de l'habitat. Parmi les documents publiés à cette occasion, on compte une intéressante brochure relative aux aspects juridiques rédigée sous la direction de M. Hansruedi Diggelmann, juriste et urbaniste, avec la collaboration d'architectes, de scientifiques et de juristes.

L'ouvrage s'adresse également aux acteurs des marchés de la construction et du logement: maîtres d'œuvre, gérants, propriétaires et locataires. Il s'ouvre sur une partie factuelle, architecturale, destinée à introduire aux questions juridiques; il est cependant possible aussi de passer directement à la deuxième partie, réservée au droit.

Il serait par trop ambitieux de vouloir présenter ici tout le contenu de l'ouvrage, mais il n'est sans doute pas vain de soulever brièvement les questions qui ont le plus retenu l'attention des soussignés, collaborateurs de la mise au point et de la présentation publique de la version de l'ouvrage en français et pour la Suisse romande.

C'est ainsi que sa lecture est d'emblée une invite à assouplir les règles constructives, tout particulièrememt celles à caractère numérique (coefficients règlant la densité, volumétries, distances, etc). Riche d'enseignements est à cet égard la comparaison entre différentes législations sur les possibilités de dérogations, qui varient fortement d'un canton à l'autre: entre la formule bernoise, fort souple, et celle, restrictive, du canton de Vaud, on trouve la voie médiane de Fribourg. Les auteurs ont eux-mêmes leur idée sur la question, faisant appel au critère de la conformité d'une éventuelle dérogation à la planification directrice, pour juger de l'admissibilité d'un projet non parfaitement conforme aux règles; c'est sans doute une intéressante manière de concevoir les plans directeurs, notamment à l'échelle communale, et de les concrétiser.

Parmi les instruments à la disposition des collectivités publiques pour soutenir l'effort dans le domaine de l'habitat, il en est certes qui sont bien connus: la politique foncière (octroi de droits de superficie), l'application aux transformations et rénovations d'une réglementation un peu mois rigoureuse qu'aux construction nouvelles, la mise sur pied de plans de quartier, par exemple. Mais on songe moins aux possibilités qui sont offertes notamment par le réaménagement du domaine public, qui pourrait accueillir certaines fonctions comme les espaces de loisir ou de stationnement en faveur des habitants, libérant ainsi des surfaces et volumes pour le logement et pour répondre aux impératifs techniques de la rénovation; la construction d'ensembles architecturaux constitue aussi parfois une raison pour les pouvoirs publics de se rallier à des projets plus audacieux que d'ordinaire et ne suivant pas forcément toutes les prescriptions constructives, mais brillant en revanche par une cohérence et une qualité dont on n'osera écrire ici qu'elles ne sont pas toujours très répandues sous nos latitudes.

On signalera aussi quelques «trucs» parfaitement légaux, mais qui pourraient mériter d'être mieux connus ou plus largement interprétés par la jurisprudence: la dispense d'enquête publique, le permis d'implantation préalable, etc. Plus controversée, mais sans doute riche encore de moyens inexplorés, la voie du droit privé semble prometteuse: on songe notamment à la mise en place de certains systèmes de servitudes en faveur de la collectivité et de la passation de conventions entre voisins, sans doute à annoter ou à mentionner au registre foncier.

Il est également intéressant de se préoccuper des quelques contraintes, pas forcément énormes, induites par la législation protectrice de l'environnement (protection contre le bruit, adaptation des installations d'épuration, respect de la nature, de la faune, de la flore, de l'arborisation et de l'architecture) et même de certaines opportunités dignes d'intérêt offertes dans ce domaine.

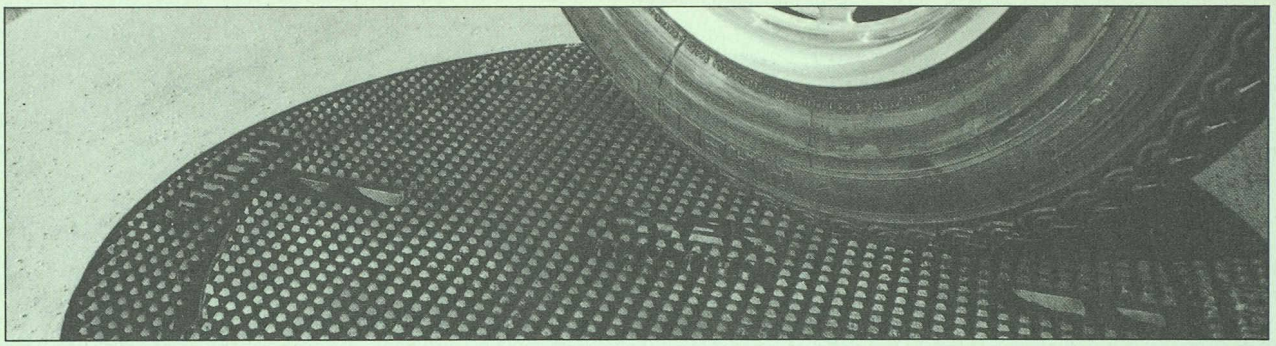
Il n'est pas moins utile de connaître les législations cantonales particulières qui régissent l'aménagement du territoire et le logement, tout particulièrement celles ayant trait aux transformations, aux démolitions et aux ventes de logements loués, puisque les cantons romands disposent souvent de normes précises et exigeantes dans ce domaine.

L'ouvrage traite aussi du droit du bail à loyer, peut-être dans une mesure encore insuffisante, mais la matière, récemment renouvelée, est particulièrement vaste et complexe; on lui a déjà consacré plusieurs livres et elle mériterait sans doute au moins un séminaire à elle seule, notamment sur la question de la répercussion financière des transformations sur le prix de la location.

Toujours en droit privé, outre les servitudes foncières, auxquelles il convient de vouer une attention particulière, un bref aperçu de l'actuelle législation d'urgence sur l'interdiction de revente de bien-fonds fait aussi l'objet d'une rapide présentation, à tout le moins dans la version en français de l'ouvrage et lors des journées d'étude où il est présenté et dont la dernière, vraissemblablement se tiendra cet automne à Genève, selon un programme dont le détail n'est pas encore connu.

Luc Recordon
Serge Yersin

Adresse romande du programme PI-BAT (cours):
Mme Th. Wolf, CP 112,
1000 Lausanne 5; tél. 021/20 00 08;
fax: 021/20 82 88



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

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.

GARANTI 10 ANS CONTRE LE BOÎTEMENT ET LE CLAQUEMENT

Selflevel
Brevet + Patent

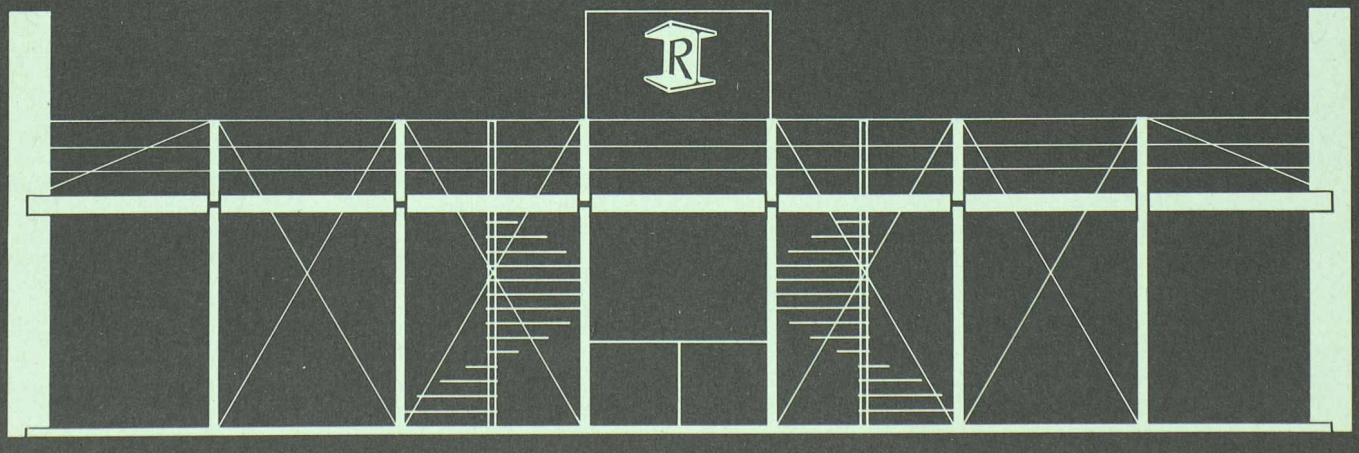
VF 12/87

RAMELET SA

MAISON FONDÉE EN 1902

CONSTRUCTIONS METALLIQUES

le savoir faire métallique



LAMELMATIC SA 1800 VEVEY

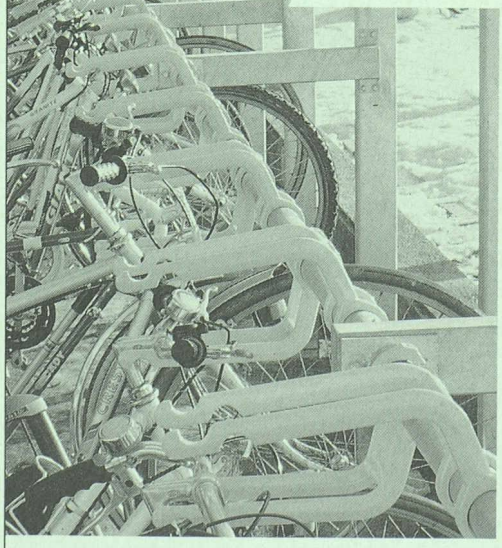
Tél. 021/921 14 75
Fax 021/921 33 82

Portes roulantes, transparentes de sécurité

Nouveauté

Portes industrielles
Portes sectionnelles
Portes à élément en fibre de verre
Portes à ouverture rapide
Portes et grilles roulantes de sécurité
Automates programmables

Ménagez les vélos!



Systèmes de parking ménageant les vélos sont profitables: Dans les fourches de stabilisation breveté d'un design élégant, les vélos sont simplement suspendus. Actuellement livrable en série de quatre couleurs: jaune, vert, bleu, noir. Vous avez le choix d'adapter la couleur de votre système de parking à celle de la façade du bâtiment.
Le système de parking se laisse installer dans des abris déjà existents et en supplément avec **CLIC!** pour garantir un optimum de sécurité contre le vol. Nous vous conseillons avec plaisir.

Du plus petit mini-vélo-Parking au super-parking pour vélos et motos:

velopa

VELOPA AG 8045 ZÜRICH BINZSTR. 9
TEL. 01/463 85 95
FAX 01/463 70 07

Demandez notre catalogue en couleur!

parking sans problèmes!

LE DÉPEUPLEMENT DES CENTRES-VILLES

Les fluctuations entre l'entassement des populations à l'intérieur des villes et l'exode vers des destinations plus accueillantes se sont toujours succédé au gré des événements historiques, mais ont été plus prononcées à partir de l'industrialisation.

1. Industrialisation et entassement

Au XIXe siècle, les améliorations apportées aux outils et aux modes de production et notamment le perfectionnement des machines à tisser et le recours au charbon et aux machines à vapeur, précipitèrent la métamorphose des villes de lieux prioritaires d'échanges en lieux de production. Les populations campagnardes fuyant la situation précaire de l'embauche agricole et des caprices de la météo, vinrent chercher des occupations moins vulnérables dans les manufactures urbaines. Elles s'entassèrent dans des villes encore enfermées dans le corset de leurs remparts et qui n'étaient pas préparées à les accueillir.

Vue aérienne de Los Angeles

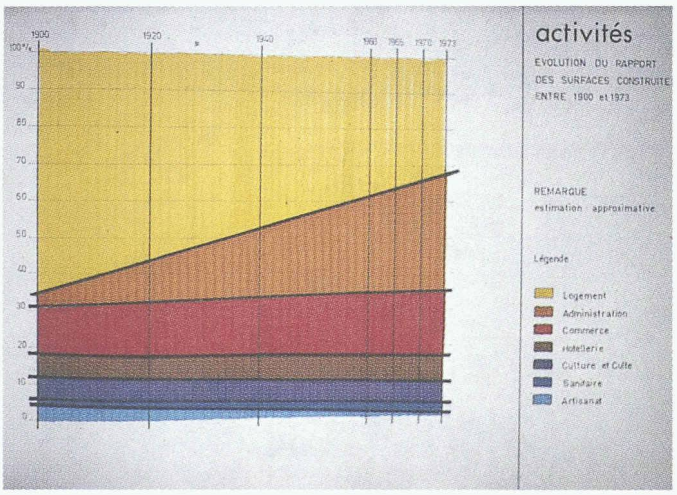
D'après Peter Hall à Londres «au XIXe siècle l'East End absorba la majeure partie des immigrés pauvres qui affluaient de la province à mesure que la révolution gagnait les industries du vêtement et du meuble, à mesure aussi qu'arrivaient dans la capitale, entre 1880 et 1910, les Juifs qui fuyaient les persécutions et la misère des pays de l'Est de l'Europe. Aux environs de 1890, Charles Booth ayant effectué à Londres la première enquête sociale sur une grande échelle, il apparu que 12,45% des habitants d'East End étaient «très pauvres» et vivaient dans des conditions laissant à désirer et que 22,79% étaient «pauvres» et avaient beaucoup de mal à joindre les deux bouts».

Les descriptions d'autres villes et notamment celle de Manchester par Engels étaient encore plus édifiantes. Les conditions de vie devinrent intenables. Les gens sensibles s'indignèrent: philanthropes, hygiénistes, religieux, idéologues, syndicalistes se mobilisèrent pour demander des améliorations.
La législation sur la santé qui vit le jour d'abord en Angleterre, fut adoptée progressivement par la plupart des pays. Elle exigeait aussi bien des logements plus salubres que des espaces verts urbains ou des réseaux d'assainissement. La concentration industrielle dans les villes semblait inexplicable à des esprits avertis comme le géographe russe Piotr Kropotkin (1842-1921) qui se demandait pourquoi Londres devait être le siège de la production d'objets qui auraient pu être confectionnés plus avantageusement dans n'importe quel autre coin de la Grande-Bretagne. Il citait par contre en exemple la production de machines de la Suisse, un pays qui ne disposait ni de matières premières ni d'accès à la mer. Par ces observations il ne manqua pas d'influencer le père de la cité-jardin, Ebenezer Howard.
Et pourtant, la progression des techniques militaires avait déjà rendu caduques les carapaces disproportionnées des cités.
Pour les hygiénistes du XIXe siècle, la rupture des remparts et le déferlement de la marée urbaine en dehors des murs était une occasion inespérée pour assainir l'habitat et sortir la ville de l'«enfer paléotechnique» (pour reprendre les termes de Louis Mumford), dans lequel elle s'était enfoncée après l'industrialisation. Ils ne visaient pas une dissolution de la cité mais uniquement un processus très bien exprimé par le terme allemand intraduisible, employé par Gropius, de «Auflockerung», expression évoquant une masse qui se dilate jusqu'à l'apparition d'espaces libres permettant l'aération.
L'énergie électrique et les nouveaux moyens de transports devaient favoriser cette tendance.
Tant que le processus a pu être maîtrisé, les résultats positifs ne manquèrent pas mais dès qu'il échappa au contrôle, la ville se dissolut dans les banlieues amorphes et les habitants désertèrent les centres, les responsables commencèrent à s'inquiéter et cherchèrent les moyens d'endiguer cette coulée humaine.
Les manifestes rédigés à la fin du XIXe et au début du XXe siècle par les théoriciens de la synthèse ville-campagne et de l'habitat dispersé dans la verdure tels que Howard dans sa publication sur la cité-jardin, Soria y Mata dans ses écrits sur la cité linéaire et Unwin avec son ouvrage au titre sentencieux: «Nothing gained by overcrowding», furent presque dépassés par les événements.

2. Motorisation et dissolution

La diffusion de la voiture automobile fut à l'origine d'une dispersion de la ville sans

LE DÉPEUPLEMENT DES CENTRES-VILLES



Genève – Centre-ville
Evolution des activités
(Etude réalisée avec les étudiants de l'Ecole d'ingénieurs de Genève)

1900 Occupation des rez-de-chaussée des immeubles
Au début du siècle, le logement occupait encore la plupart des édifices du centre-ville. Les commerces étaient implantés dans les rez-de-chaussée des immeubles de la partie basse de la ville: sur la rive gauche entre la rue de la Rôtisserie et le lac, sur la rive droite spécialement dans le quartier de Saint-Gervais.

1973 Occupation du rez et des premiers étages des immeubles
Au début des années 70, la plupart des rez-de-chaussée et des premiers étages du centre-ville abritaient des commerces.

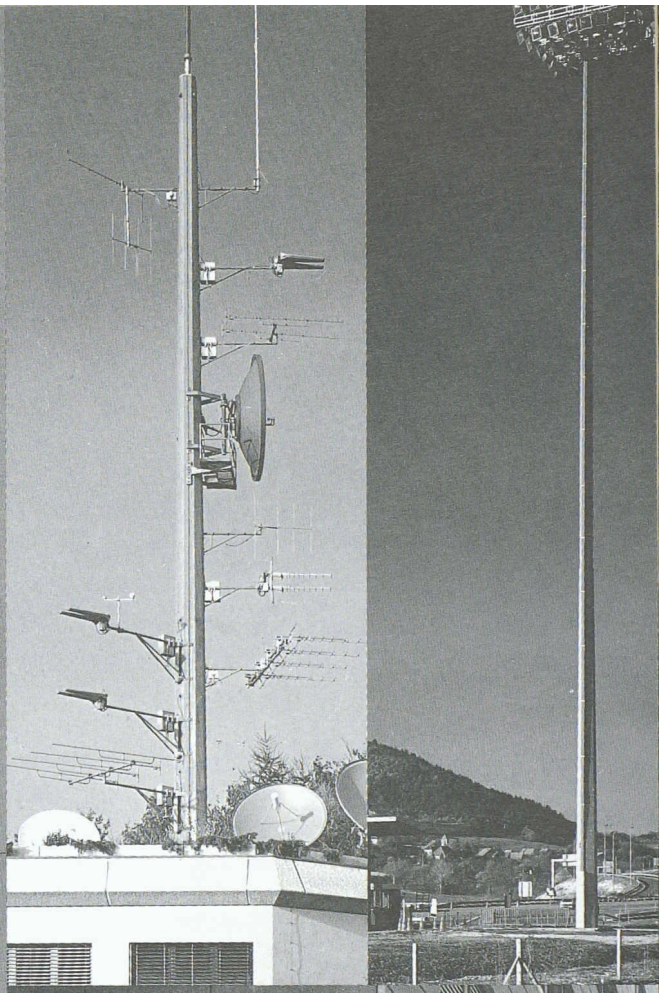
1973 Occupation des étages supérieurs des immeubles
Aux étages supérieurs, le logement avait été remplacé essentiellement par l'administration.

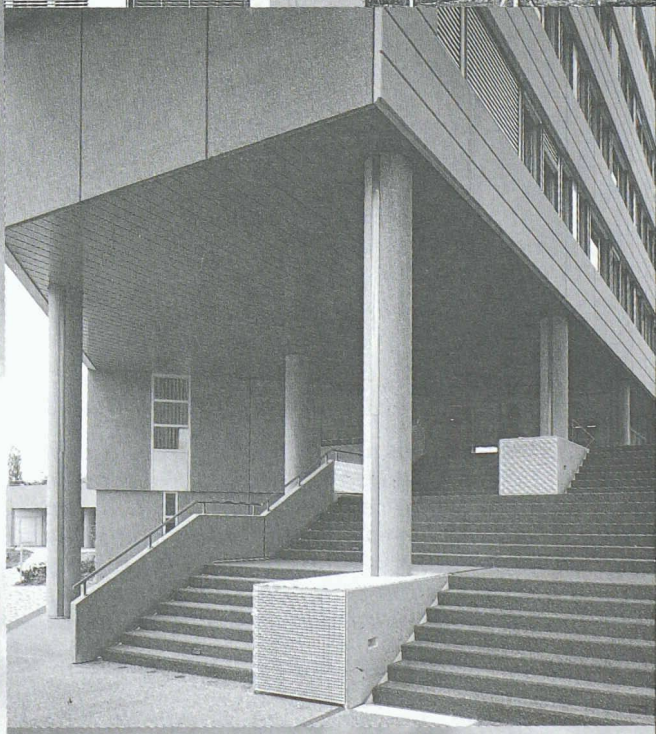
Evolution du rapport des surfaces construites entre 1900 et 1973

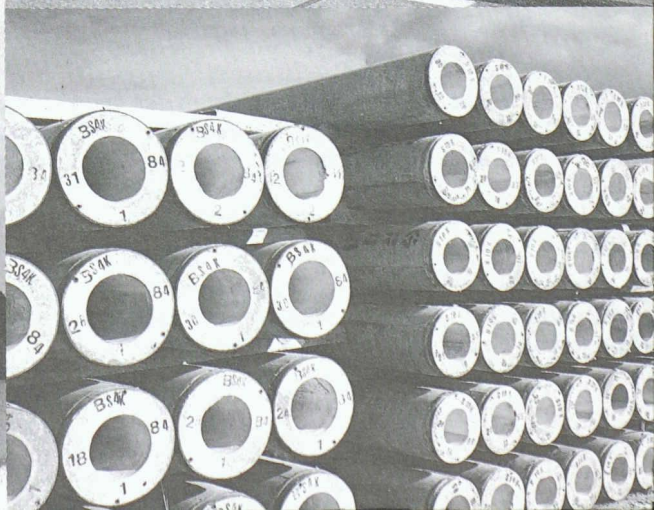
Le graphique montre approximativement la forte diminution des surfaces de plancher destinées aux logements et l'augmentation de celles destinées à l'administration

DISTRIBUTION D'ENERGIE ECLAIRAGE CONSTRUCTION GENIE CIVIL

• Stations transformatrices sur poteau • Stations transformatrices «Cabine-béton» • Eclairage, petits - grands espaces • Mâts de lignes moyenne - haute tension • Antennes radio et télévision • Chambres de dérivation et de tirage • Mâts pour lignes trolleybus • Colonnes en béton armé, centrifugé ou vibré • Pieux de fondation • Eléments pour la construction







GRAMSA

Eléments en béton
CH-1523 Villeneuve/Lucens
Tél.: 037/64 20 21. Télex: 26210 PAC-CH. Téléfax: 037/64 24 43

G 9

précédent. Grâce au nouveau moyen de locomotion, les habitants aisés désertèrent leurs résidences des centres-villes et allèrent s'implanter dans la campagne voisine.

Le phénomène se manifesta d'abord aux Etats-Unis, pays où la production en chaîne de voitures particulières dans les années 20 avait pris un essor important et avait éveillé l'admiration des industriels, des économistes et même des urbanistes des Congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM). Mais les villes européennes n'échappèrent pas aux conséquences de cette nouvelle mobilité.

Entre 1918 et 1919, l'extension de l'agglomération londonnienne doubla de diamètre, passant de quelque 20 kilomètres englobant l'Inner Ring et l'ILEA à 40 à 50 kilomètres. Cette extension n'était faite pratiquement que d'habitations particulières, bungalows et cottages et sa densité de population avec environ 30 habitants par hectare correspondait à celle d'une zone villas.

Le quartier élégant du West End se transforma en quelques dizaines d'années en un quartier commercial tout aussi désert la nuit que la cité.

A Paris comme à New York, les grands boulevards et les avenues perdirent leur caractère résidentiel pour devenir des quartiers d'affaires ou des slums. Pire encore, les sièges des sociétés traditionnellement installées dans les centres-villes suivirent leurs dirigeants dans cette transhumance et s'implantèrent souvent à leurs côtés en périphérie. Cela causa un préjudice financier important aux collectivités urbaines et poussa, par exemple, certaines villes américaines au bord de la faillite.

La crédibilité des théoriciens du diluement à outrance commença à éveiller des doutes chez certains de leurs plus fidèles adeptes qui commencèrent à se distancer prudemment tel Mumford qui estimait que: «Si l'entassement n'est pas rentable, comme le démontre Unwin, on pourrait ajouter que la dispersion ne paie pas en se référant à ce vaste étalement suburbain.»

La personne qui a le mieux saisi le phénomène urbain consécutif à la décentralisation est probablement l'architecte d'origine finlandaise, Eliel Saarinen. Ses constatations clairvoyantes, il les confia dans le livre «The City» publié en 1943 et à cause de la confirmation de ses prévisions, réédité en 1965 aux éditions du MIT.

Saarinen opéra très pertinemment une distinction entre concentration culturelle et concentration spéculative. Il estimait que la préoccupation suprême de l'humanité est la culture. D'après lui l'éclosion de la culture trouve un milieu propice dans les villes «organiquement décentralisées», par contre «les villes concentrées» ne conviennent pas à cet épanouissement.

3. Ségrégation et spéculation

La convoitise par des entreprises financières de lieux de prestige comme les centres-villes asséna un grand coup à la vitalité des noyaux urbains. Le logement tout d'abord, mais aussi des institutions qui remplissaient accessoirement des fonctions sociales et dont les revenus étaient dépassés par des sociétés aux profits bien plus élevés, furent évacués vers des cités-dortoirs créées essentiellement (selon l'observation pertinente de Jane Jacobs) pour le matriarcat où «l'homme est exclu de la vie diurne» et où la vie était organisée seulement en fonction des «besoins présumés des ménagères incroyablement oisives et des marmots d'âge pré-scolaire»!

Les petits commerçants ou les artisans providentiellement dispersés dans le tissu urbain connurent le même sort. Les grandes brasseries et les restaurants du centre-ville furent, dans le meilleur des cas, remplacés par des exploitations (fast foods et autres) dont la rentabilité ne tolérait ni l'espace exigé par des tables décentes ni le temps pour consommer des repas conviviaux et encore moins des terrasses où il était possible d'échanger des propos en sirotant quelques infusions.

Si le nombre des patentes restait plus ou moins stable, qualitativement les nouvelles exploitations n'offraient plus les prestations souhaitées.

Des activités qui assuraient l'animation après la fermeture des commerces et des bureaux se virent également éjectées. Les théâtres et les salles de cinéma furent contraintes de choisir des emplacements moins favorables ou même de disparaître. Plus de pitié pour la convivialité!

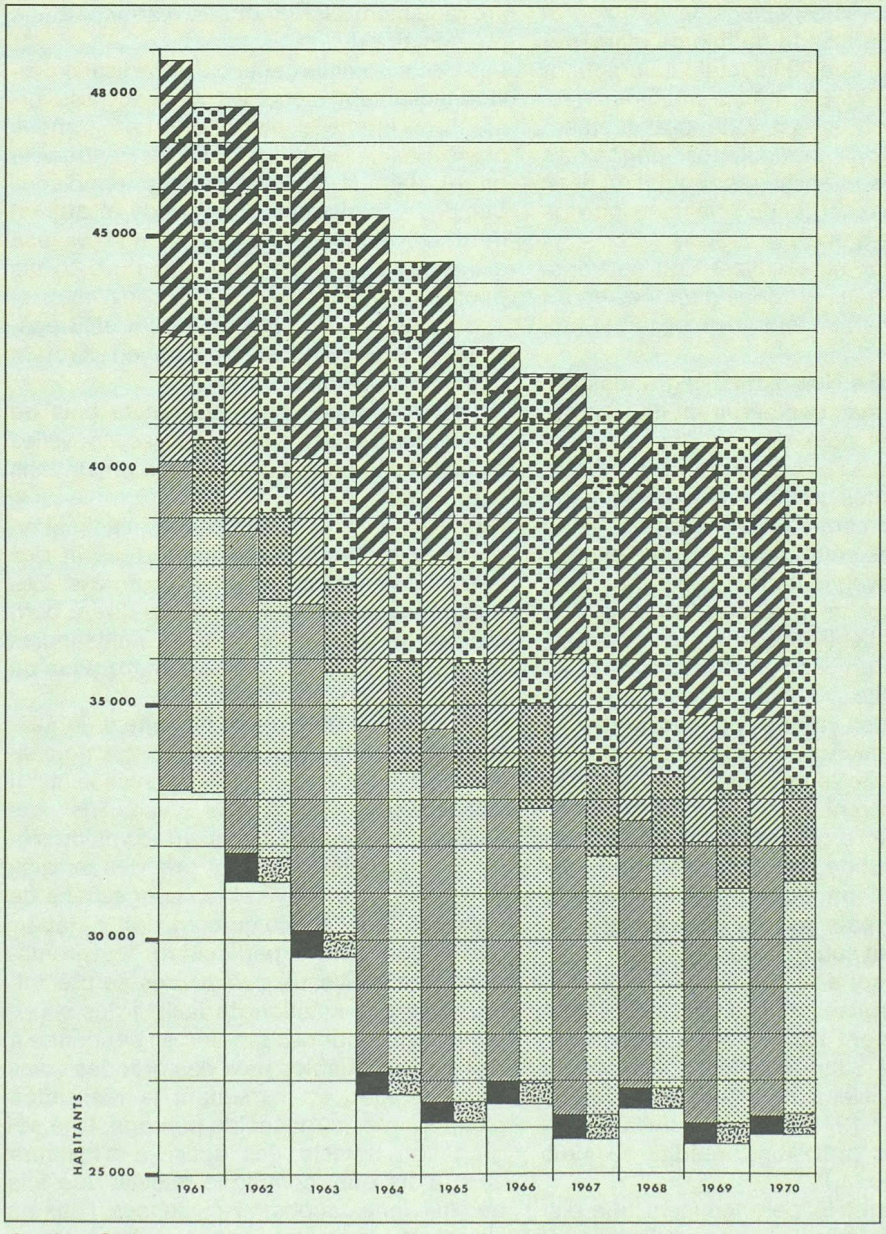
La situation était particulièrement inquiétante aux Etats-Unis. A la suite des nouvelles stratégies de vente (étalages insolents et self-service) les grands magasins qui avaient été l'orgueil des down-towns du siècle passé périclitèrent. Le prix des terrains de plus en plus élevé et les congestions de trafic rendant l'accès au centre-ville inabordable à la voiture particulière, les promoteurs des nouveaux commerces se précipitèrent vers la solution de facilité des shopping-centers sur des terrains en périphérie à des prix abordables près des grandes voies de circulation et permettant la réalisation d'importantes surfaces de parcage. Une ségrégation néfaste des activités s'instaura ainsi alors que, comme le relevait une fois de plus Jane Jacobs: «Résidences, lieux de travail et commerces doivent être intimement intégrés les uns aux autres.»

4. Diminution de la population des centres-villes

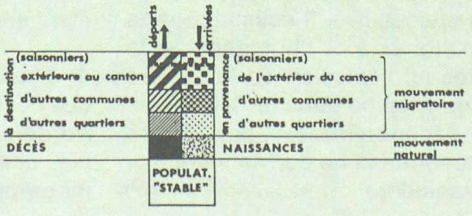
Au début de la deuxième partie du XXe siècle, donc en période de plein «boum démographique», il apparaissait paradoxal

LE DÉPEUPLEMENT DES CENTRES-VILLES

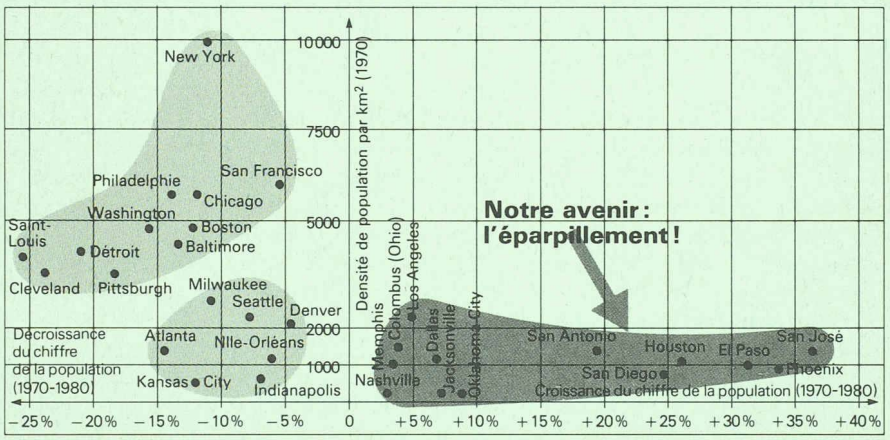
que la plupart des villes industrielles étaient en perte de population. Les statistiques étaient catégoriques à ce sujet. L'hémorragie était évidente et elle provoqua la désertification du lieu privilégié de la communication directe qu'est le centre-ville.
Le logement, le petit commerce et l'artisanat éjectés du centre-ville, ce sont les bureaux et l'administration qui s'y installèrent.
Selon Peter Hall, à Londres, le quartier central d'East End «vit décroître sa population qui, de 597 000 habitants en 1901, tomba à 308 000 au début de la Seconde Guerre mondiale. L'évacuation d'une partie des habitants et les destructions causées par les bombardements ont abouti à une nouvelle baisse de la population qui ne comptait plus, en 1951, que 231 000 âmes. Dix ans plus tard, en 1961, ce chiffre était de 206 000, soit à peu près le tiers de celui noté soixante ans auparavant»...
A Paris, la population résidant dans le centre a passé de 2 850 000 en 1960 à 2 500 000 en 1970, soir une diminution de 350 000 habitants en dix ans. La majeure partie des 35 000 habitants perdus chaque année de cette période s'est déplacée dans l'agglomération parisienne, contribuant ainsi à augmenter sa superficie.
A Rome aussi en 1969, dans la vieille ville, les appartements de luxe étaient encore très recherchés mais la plupart d'entre eux étaient mal équipés, sans ascenseurs et sans installations de chauffage convenables. Les habitants préféraient s'installer dans la banlieue. En 1921, il y avait encore 457 000 habitants dans le centre (à l'intérieur des murs d'Aurélien), mais il n'y en avait plus que 424 000 en 1951, 279 000 en 1961 et 251 000 en 1967, et l'exode continuait.
A Genève, entre 1961 et 1970, la population résidant dans le centre-ville (Genève-Cité) passa de 48 000 habitants à 40 000, ce qui correspond à l'exode de 8000 personnes en dix ans.
Aux Etats-Unis, le dépeuplement des grandes villes avait déjà commencé à la fin du siècle passé mais a connu comme la plupart des pays très industrialisés une accélération à partir de 1950. Dans les dix premières années du siècle, Manhattan avait perdu environ 200 000 habitants malgré une immigration importante d'une population défavorisée sur le plan économique ou racial. Entre 1920 et 1960, la population des secteurs incorporés à la ville de Boston avait diminué de 7% pendant que celle de la région métropolitaine environnante avait augmenté de 85%. Le graphique ci-après montre en haut à gauche les villes à forte densité qui ont perdu de la population (surtout au nord-est). Mais San Francisco figure aussi parmi elles. En bas, figurent les villes de faible densité qui ont perdu de la population et à droite, les villes à faible densité connaissant une croissance démographique. En général, cela est dû au fait que ces villes intègrent la banlieue à leur circonscription politique.
En réalité, ce phénomène qui apparaissait clairement dans les statistiques n'est qu'à première vue paradoxal et se laisse facilement expliquer. Le diminution de la population s'est produite surtout dans les centres-villes et dans les quartiers vétustes où les conditions de salubrité n'étaient pas toujours remplies. Or les statistiques se basent sur les découpages politiques qui en général n'incluent que les secteurs urbains



Genève-Cité
Mouvement démographique
de 1961 à 1970



précités tandis que les aires construites dans la deuxième moitié du XXe siècle font souvent partie d'autres municipalités. Comme c'est dans ces dernières que les populations se sont implantées et que ce sont les premières qui ont perdu des habitants, l'effet d'étonnement se dissipe rapidement.



Source US Bureau of Census

Tiré de «Temps stratégique» N° 8 – 1984
Jean-Michel Roux: Les villes d'Occident se vident.
(Source US Bureau of Census)

5. Mesures pour revitaliser les centres

Au début de la deuxième moitié du XXe siècle, les CIAM, après presque un quart de siècle d'activité, se penchèrent enfin sur le problème du centre-ville et de son animation. Plusieurs personnalités prirent part au débat, parmi lesquelles: Sert, l'animateur du congrès, Giedion, le secrétaire général, et Le Corbusier, bien entendu, mais aussi des membres tels que Gropius ou Johnson.

L'urbaniste américain Victor Gruen dans son livre «The heart of our cities» rappelle que les caractéristiques principales de la ville sont la compacité et l'intensité de la vie publique.

Les Etats-Unis furent en effet les premiers à subir les retombées du phénomène. La décomposition progressive des down-towns en slums alerta, dans les années 50, les responsables politiques. De plus, la fuite des couches aisées vers les circonscriptions administratives indépendantes des suburbs privait la ville centrale de ressources financières indispensables.

A la fin des années 50, fut lancé le vaste programme fédéral de l'Urban Renewal. Par ce moyen, l'administration centrale voulait venir en aide aux villes en achetant des terrains dans les central business districts (CBD) et en les mettant à disposition à des conditions avantageuses à des sociétés susceptibles d'y établir leur siège et de contribuer ainsi à la relance des centres-villes. L'espoir était grand. John Steinbeck l'exprimait dans «Travel with Charley» et le président Kennedy faisait écho. Après avoir pittoresquement décrit l'état de délabrement dans lequel le centre, qui était jadis la gloire de la ville, est réduit après que l'agglomération eut débordé au-delà des limites, il laissait planer une lueur d'espoir: ... «Mais peut-être un jour, la ville revient. Elle s'arrache à la douleur et elle construit un monument à son passé.»

En Grande-Bretagne, le Inner Urban Areas Act, ratifié en 1978, permettait la mise en chantier d'importants programmes de réhabilitation de logements dans certains quartiers, aidait le développement des équipements et de l'emploi et la reconversion de zones industrielles à l'abandon comme les docks de Londres et de Liverpool.

En Allemagne, le Städtebauförderungsgesetz de 1971 allait dans le même sens.

En Italie, les municipalités progressistes de Bologne ou de Modène s'efforçaient par d'importants programmes de conserver les habitations et de renforcer la vocation culturelle des centres.

En Suisse, dans les années 70, la ville de Berne a établi des plans d'affectation du sol visant le rétablissement du logement en ville, l'équilibre des activités et un espace favorisant la qualité de la vie.

Entre 1970 et 1980, la population résidant sur le territoire de la ville de Genève qui représente moins de la moitié de l'agglomération, avait perdu de nouveau 14 000 habitants, soit le 8,5% de sa population.

Face à la disparition progressive de l'habitat en ville, le peuple genevois a adopté en votation populaire en 1983 une loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation, issue d'une initiative émanant des milieux des locataires. Afin de pouvoir appliquer cette loi, le Conseil municipal de la Ville vota un crédit en 1986 destiné à l'élaboration de plans d'utilisation du sol (PUS) visant à stabiliser la destination des terrains, la densité des constructions et également à prévoir la réservation d'espaces verts ou de terrains pour les équipements collectifs. Ces plans qui complètent les zones de construction devaient permettre:

- le maintien du logement
- l'équilibre entre le logement et les autres activités
- de favoriser la qualité de l'espace habitable
- la planification des équipements.

Les plans d'utilisation du sol et leurs règlements doivent être soumis obligatoirement à une enquête publique et à l'approbation du législatif de la ville (Conseil municipal) et de l'exécutif du Canton (Conseil d'Etat). D'une manière générale, un bâtiment destiné à l'habitation ne peut être démoli et reconstruit que si le nouvel édifice offre davantage de surface destinée au logement. De plus, la loi demande de «favoriser une implantation des activités qui soit harmonieuse et équilibrée, tout en garantissant le mieux possible l'espace habitable et en limitant les nuisances qui pourraient résulter de l'activité économique»...

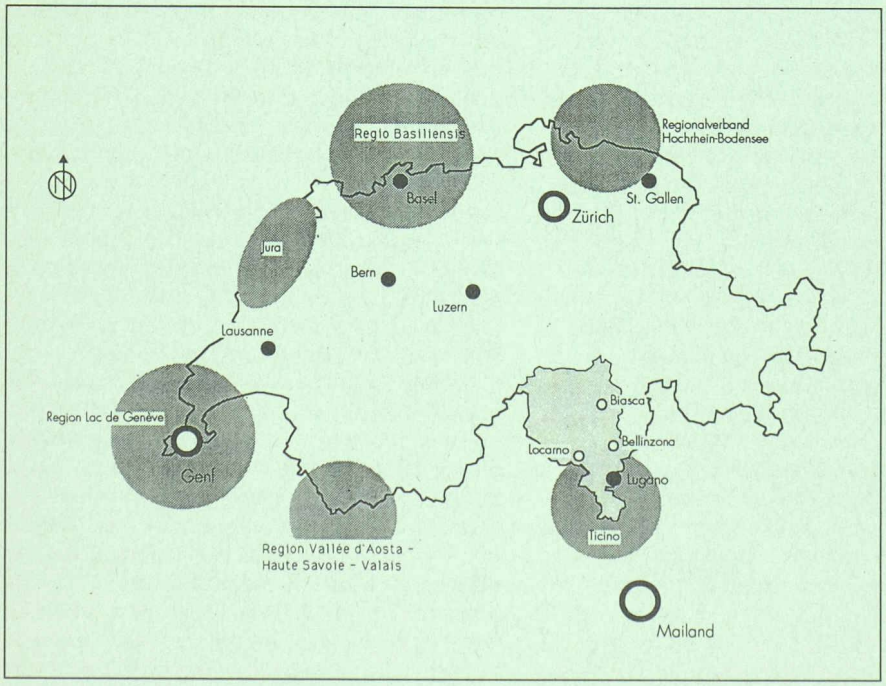
Fulvio Moruzzi

Symposium européen
sur l'aménagement du territoire
Schaffhouse – 27-29 mai 1991
(Ce colloque fut organisé conjointement par l'ASPAN – section Suisse orientale – et la Confédération, dans le cadre des manifestations marquant les 700 ans de la Confédération.)

Dans la deuxième partie de ce cahier, nous vous présentons, grâce à la participation de l'ASPAN-centrale, un compte-rendu relativement exhaustif des actes du symposium européen sur l'aménagement du territoire. Nous estimons que c'est en effet lors de rencontres de cet ordre que se forgent les idées et les pratiques. Qui se souvient que l'une des plus fondamentales des rencontres internationales (CIAM) s'est déroulée dans les années 20 à La Sarraz (canton de Vaud) et que c'est de là qu'a rayonné la majeure partie des idées de notre siècle en matière d'urbanisme et d'architecture? Toutes proportions gardées, nous ne pouvions laisser passer l'occasion de participer, au moins par la lecture, à une rencontre où, peut-être pour la première fois, les idées helvétiques sur l'aménagement du territoire ont du se «frotter» aux aspirations européennes de nos voisins.

I. THÈSES CONCERNANT L'EUROPE (Résumé)

Avant-propos (M. Koch)
La construction de l'Europe des douze a, et aura, des conséquences importantes pour la Suisse, dont les liens avec les pays de la CE sont étroits: ceux-ci absorbent 60% de ses exportations et 70% des produits importés par la Suisse en proviennent.
Le grand marché intérieur européen, qui encouragera la mobilité des personnes, des capitaux, des produits et des services va faire sentir ses effets en Suisse, pays de transit et d'emplois hautement qualifiés.
Quels en seront les effets au niveau régional? Il n'existe, à l'heure actuelle, aucune prévision véritablement fiable. Mais, pour les régions frontalières de la Suisse, cette évolution peut être prometteuse. Il existe, toutefois, le risque que, sans mesures d'aménagement et sans décisions politiques, les problèmes spatiaux ne s'aggravent.
Ces constatations devraient inciter les pouvoirs publics suisses à définir clairement l'évolution souhaitée en matière d'habitat et de transport et à faire œuvre de pionnier.
Dans la future Europe, un aménagement du territoire supranational, et aussi ancré aux niveaux régional et communal, sera indispensable, pour éviter que l'édifice européen ne se transforme en «tour de Babel».

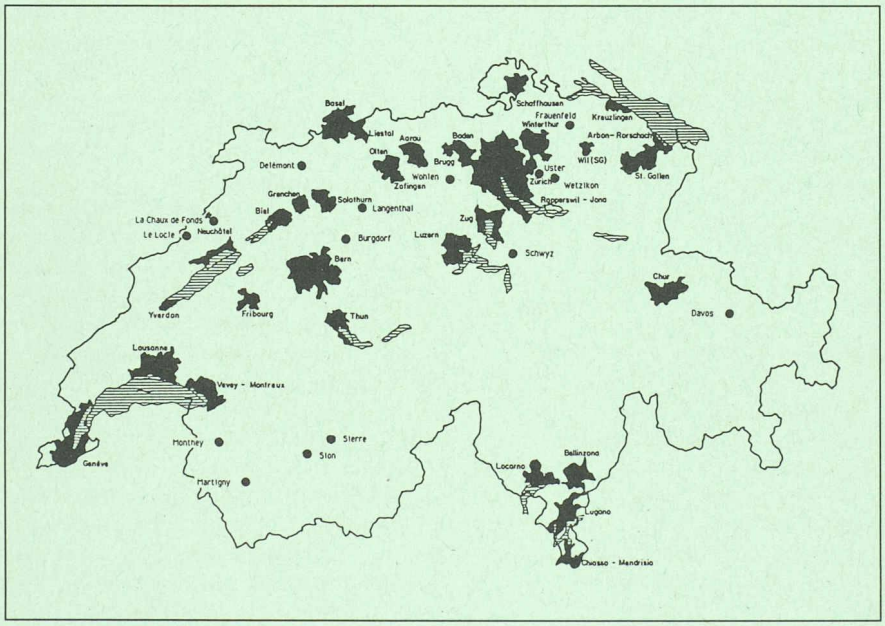


1. Intégration européenne de l'économie suisse et répercussions sur l'aménagement du territoire (P. Doth et A. Rossi)
L'économie suisse, avec 39% de personnes actives dans le secteur secondaire et 59% dans le secteur tertiaire (1989) est en train de se transformer en une véritable économie tertiaire. On assiste, parallèlement, à une concentration des fonctions de décision dans les villes et à une décentralisation des fonctions relatives à l'administration, à la production et au stockage. La division fonctionnelle du travail va ainsi en s'accroissant.
Le marché intérieur européen agira fortement sur la géographie économique de l'Europe, avec l'introduction des quatre libertés fondamentales. L'émergence d'un arc de développement et de concentration économique (la «boom banane»), allant de Londres à Milan, touche au premier chef la Suisse, en particulier ses régions frontalières (Genève, Nord-Ouest, Saint-Gall/Constance, Tessin/Lombardie).
Pour la Suisse, l'augmentation générale de la mobilité pourrait se traduire annuellement par l'immigration de 30 000 travailleurs supplémentaires qui, en tenant compte également du phénomène de regroupement familial, nécessiteraient la construction de 30 000 logements/an.
Les effets de l'intégration européenne varieront selon les régions. Dans les **communes urbaines**, il faut s'attendre à une croissance plus forte, qui favorisera la demande en terrains pour l'industrie, les services et le logement.
La maîtrise des effets de la croissance nécessitera d'autres mesures (financières, fiscales) que celles relatives à l'aménagement du territoire. Il n'est pas à exclure également que le processus d'intégration au niveau européen n'entraîne une baisse de la valeur de la planification locale. Cette tendance pourra être contrée par le renforcement de la coopération intercommunale.
De façon générale, un aménagement du territoire déterminé par les rentrées fiscales devrait être définitivement révolu.
Dans les communes rurales, les surfaces agricoles devraient voir leur protection renforcée, par le fait qu'en plus de critères économiques, d'autres critères propres à l'aménagement du territoire et à l'écologie prennent de l'importance.

La fonction de production agricole pourrait donc, dans certains cas, s'effacer au profit de celles de conservation et d'entretien du paysage. La promotion de ces nouvelles fonctions est à examiner.

2. Exigences européennes en matière de transport et effets sur l'aménagement du territoire en Suisse (H. Ringli)

Le développement de grandes concentrations urbaines et l'éloignement du domicile du lieu de travail sont les conséquences d'une urbanisation diffuse, qui a conduit à une augmentation massive du trafic pendulaire. Peu à peu, l'accroissement des agglomérations tend à faire de la Suisse une grande ville.



La structure urbaine dépend directement de la mobilité qui entraîne une charge croissante pour l'environnement et nuit au paysage et à la qualité de l'habitat.

Aux problèmes causés par le trafic indigène s'ajoutent maintenant ceux causés par l'intégration européenne: celle-ci conduira à une hausse massive des trafics routier et aérien.

En Suisse, comme en Europe, le train perd de l'importance face au trafic routier. L'intégration européenne va provoquer en particulier une forte hausse du trafic marchandises: celui-ci pourrait s'accroître de 100% d'ici l'an 2000 à travers les Alpes, région aujourd'hui déjà extrêmement sollicitée.

L'augmentation du trafic marchandises de transit touche naturellement directement la Suisse, qui risque de voir l'axe routier du Gothard complètement engorgé d'ici l'an 2000.

La division du travail en Europe et son corollaire, soit une très forte augmentation des transports, est lourde de conséquences pour l'environnement. L'explosion des transports est, de plus, encouragée par le fait que leur coût, trop bas, n'intègre pas les coûts sociaux et environnementaux.

Actions envisageables (thèses)

Partant de la constatation que le réseau routier suisse est déjà aujourd'hui relativement chargé, trois possibilités sont envisageables pour maîtriser l'augmentation du trafic de transit à travers notre pays:

– laisser le champ libre au transit routier international, en utilisant massivement les transports publics;

– ne rien changer à nos habitudes de déplacement et, de ce fait, rendre dissuasif un transit par la Suisse, en raison de l'engorgement du réseau routier;

– adapter notre réseau routier à la demande.

Le temps de la réflexion a succédé à l'époque où l'augmentation du trafic était considérée comme une loi naturelle. Il apparaît clairement aujourd'hui que dans un pays urbanisé comme la Suisse, il n'est pas possible d'adapter continuellement le réseau routier à la demande.

Il est par ailleurs également patent que la Suisse doit pouvoir assurer une part importante du trafic marchandises de transit nord/sud par solidarité envers l'Europe et à titre de contrepartie à son rattachement au réseau européen des trains à grande vitesse.

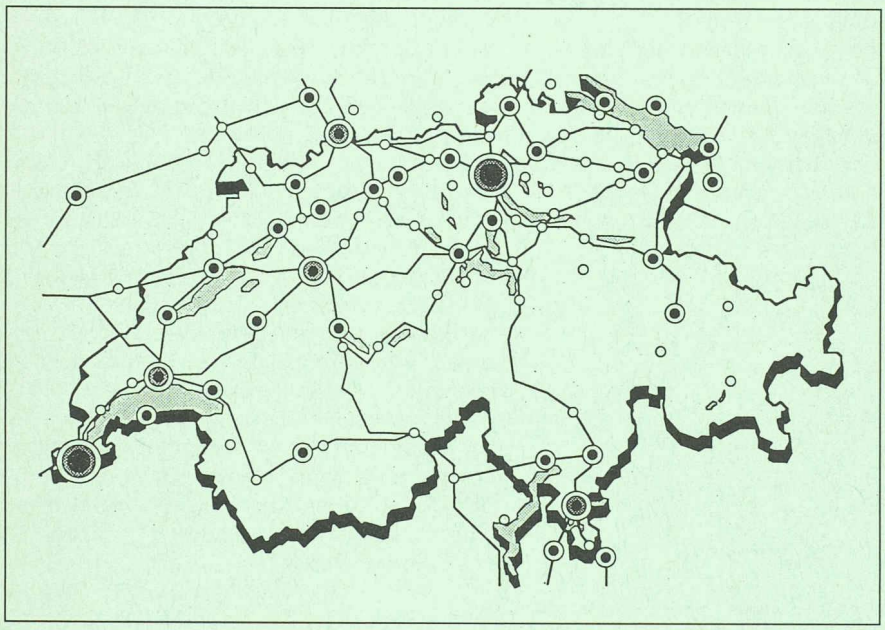
Mais la Suisse ne doit pas se contenter d'adapter son infrastructure à la demande. Dans l'intérêt de notre environnement et de notre qualité de vie, elle doit engager une réflexion sur la mobilité et sur le choix du mode de transport. Il s'ensuit une double stratégie: **diminuer notre mobilité et opérer un transfert aussi complet que possible du trafic marchandises de transit de la route au rail.** Un tel transfert ne pourra avoir lieu qu'à deux conditions: que le réseau ferroviaire subisse de grosses adaptations et que des restrictions à la circulation des poids lourds soient édictées.

Le trafic ne pourra être réduit qu'en changeant certaines habitudes, telles que, par exemple, la transformation des produits agricoles dans d'autres régions que celles de production.

Dans la perspective de la concentration des activités économiques européennes dans l'arc Londres – Milan, la Suisse devrait tisser un réseau de villes coopérant entre elles en s'appuyant sur Rail 2000 et sur Alptransit.

Mais, pour qu'un changement des habitudes s'opère au niveau européen, **il est indispensable que la Suisse joue un rôle de pionnier en la matière.** Pour être crédible, nous devons démontrer qu'une nouvelle «culture du transport» est possible, sans

que cela nuise à notre qualité de vie. Cette nouvelle façon de concevoir les déplacements passe par une utilisation rationnelle de la voiture et par un meilleur usage des transports publics qui devront, à cet effet, être développés.



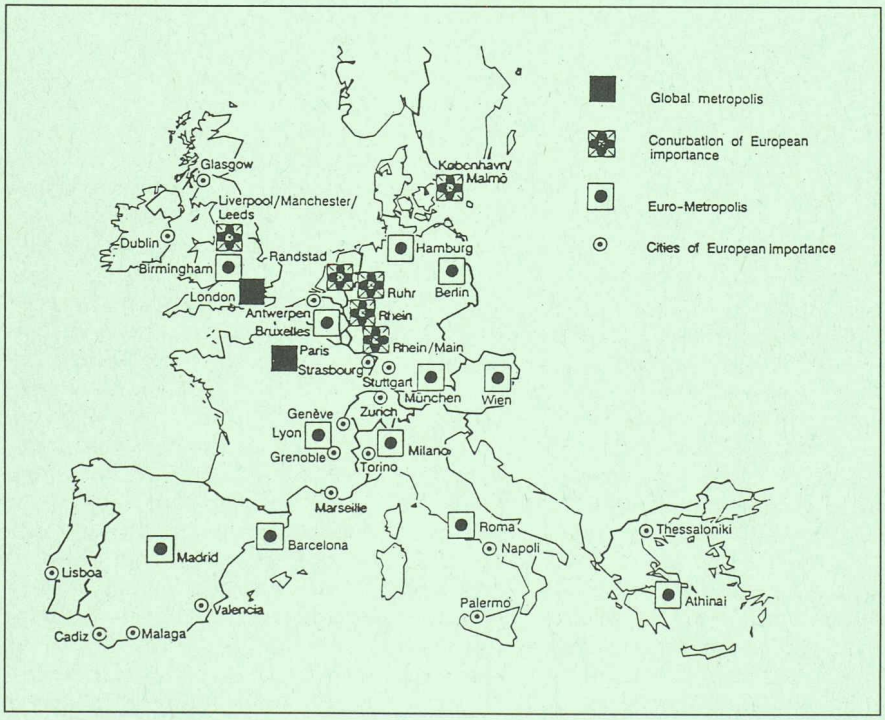
Une nouvelle approche en matière de transport ne sera possible que si nos villes sont aménagées en conséquence. Afin de favoriser non seulement les transports publics, mais aussi les déplacements à vélo et à pied, les rues et places de nos villes devront être attrayantes et sûres. Un changement de notre façon de se déplacer passe donc obligatoirement par un nouvel urbanisme.
Ainsi, la concentration de commerces et bureaux aux abords des gares et la limitation des places de parc dans ces secteurs permettraient l'utilisation plus fréquente du train pour aller en ville (affaires, achats). Des commerces de quartier encourageraient à nouveau les clients à effectuer leurs achats à pied.
En outre, une réduction du trafic pendulaire motorisé ne sera possible qu'en rapprochant les lieux de domicile et de travail, ceci revalorisant du même coup les déplacements à pied, à vélo et l'emploi des transports publics.
Un rapprochement des lieux de délassement des zones d'habitation éviterait un recours massif à la voiture pour s'y rendre.
Une nouvelle culture des transports et son corollaire, un nouvel urbanisme, seront encouragés par:
– les perspectives attrayantes qu'offre l'aménagement de quartiers sans voitures,
– une imposition plus importante de l'utilisation de la voiture.
En zone rurale, en revanche, la voiture restera le moyen de transport privilégié, tout en mettant l'accent sur le développement du park and ride.

3. L'environnement, la nature et le paysage face à la poussée de l'intégration
(H. G. Bächtold)
Lors de ces 25 dernières années, la population tout comme le nombre de logements se sont accrus d'un million d'unités. La satisfaction d'exigences de confort toujours plus élevées conduit à une consommation très importante de nouveaux espaces au détriment de la nature.
Cette pression est telle que de nombreuses espèces animales et végétales sont menacées dans leur existence même.
En même temps, la revendication d'un environnement préservé de toute atteinte se développe.
Il est certain que l'augmentation de la circulation des personnes et des marchandises liée à la naissance du marché intérieur, et la croissance économique qui s'ensuivra, vont peser lourdement sur l'environnement, non seulement dans les pays de la Communauté, mais aussi en Suisse.
Pour prévenir des dommages irréversibles à l'environnement, il importe de se pencher sur le rôle qu'aura à jouer l'aménagement du territoire. Cette discipline n'a pas seulement pour tâche de prendre en considération des exigences liées à une quelconque utilisation, mais aussi des exigences de qualité. L'aménagement, tant aux niveaux local, régional que national, devra donc se fixer des objectifs touchant à la qualité de l'environnement. A cet égard, la protection du sol d'un point de vue quantitatif et qualitatif prend une signification particulière, d'où **les trois thèses** suivantes:
– Le Conseil fédéral fixe dans un plan sectoriel la répartition de la superficie à urbaniser.
– Afin qu'elle ne soit plus considérée, comme encore trop souvent, comme le «reste du territoire communal», la zone agricole sera redéfinie en prenant en compte toutes ses fonctions, et des zones de protection seront délimitées.
– Pour contrebalancer les objectifs de développement, un concept de protection des sites sera élaboré aux niveaux international, national, cantonal et régional.

4. Répercussions sur les villes suisses, en particulier sur les villes frontalières
(M. Koch)
La croissance économique, le développement du trafic et l'augmentation des surfaces bâties ont contribué à modifier la qualité de vie dans les villes. La concurrence qui s'est instaurée entre les habitants et l'économie conduit de plus en plus à une division spatiale de la Suisse: d'un côté, les centres de décision, et d'un autre, les zones d'approvisionnement et d'élimination des déchets.

L'intégration européenne favorise l'essor économique et, par conséquent, renforce les problèmes de croissance et de transformation des villes. Elle est aussi synonyme de nouvelles impulsions, ce qui est en soi positif. **La construction de l'Europe place les villes devant des défis urbanistiques d'un nouvel ordre de grandeur,** qu'il est possible de résumer comme suit:

– La création d'emplois hautement qualifiés dans le domaine des services, ainsi qu'une hausse de la demande pour des logements représentent, certes, un potentiel de croissance. Mais, simultanément, une concurrence accrue s'instaure entre les villes, en Europe comme en Suisse, qui, du même coup, craignent de perdre leur place.



– Le nouvel attrait qu'exercent les villes et, en particulier, le développement du secteur tertiaire, risque de les déstructurer et de leur faire perdre leur âme, si les pouvoirs publics attirent de nouvelles sociétés commerciales à n'importe quel prix.

– L'arrivée de nouveaux étrangers et l'établissement de sièges de sociétés risque d'aggraver les conflits sociaux.

Comment réagir face à cette situation (thèses):

Les perspectives de développement économique doivent aussi être comprises comme une chance à saisir pour la ville dont les fonctions de lieu de domicile et de travail sont en pleine réaffirmation. Mais dans la concurrence qui va s'exercer pour attirer des entreprises créatrices d'emplois qualifiés, **les facteurs environnementaux** (qualité de vie) joueront un rôle essentiel.

Afin de résoudre toute une série de questions importantes (approvisionnement, élimination des déchets, ..), une **concertation** entre la ville et sa région est indispensable.

A l'avenir, la coopération entre villes et communes environnantes est donc à encourager.

L'engorgement chronique des accès routiers des grandes villes doit fournir l'occasion de **développer les transports en commun.**

L'introduction d'une **mixité habitat/emplois** dans les différents quartiers leur redonnera vie et contribuera à l'amélioration du cadre de vie.

La volonté de construire la ville en ville nécessite une réflexion sur l'utilisation des **instruments d'aménagement** à disposition; au besoin, de nouveaux instruments sont à envisager.

Les interventions dans le patrimoine bâti nécessitent une **étroite coopération** entre planificateurs, urbanistes et architectes.

Tout projet d'aménagement a une composante éminemment sociale et nécessite donc une **participation active de la population.**

5. Répercussions des modifications intervenues dans l'agriculture sur l'utilisation du sol

(A. Nietlisbach et M. Bötsch)

Situation initiale

L'agriculture des pays de la Communauté est confrontée à bon nombre de problèmes comparables à ceux de l'agriculture suisse. Dans un cas comme dans l'autre, des tentatives de réforme agricole sont en cours.

Les conséquences du marché intérieur pour l'agriculture européenne peuvent être résumées comme suit:

– A moyen et à long terme, les produits agricoles européens deviendront moins chers, pour plusieurs raisons, notamment à cause de l'abaissement du coût des transports et de la concentration des exploitations agricoles.

– Les déséquilibres régionaux vont s'accentuer et les régions de montagne figureront parmi les perdantes de ce marché libéralisé.

Les différences entre les agricultures européenne et suisse vont donc s'accentuer.

Les négociations de l'EEE sous l'angle de l'agriculture suisse

Trois scénarios sont envisageables:

– Echec: la politique agricole suisse varie peu; une tendance écologique se développe.

– Accord: plusieurs aspects de la politique agricole sont exclus de l'accord. L'accent est mis sur les paiements directs.

– Accord débouchant à terme sur une adhésion à la Communauté européenne: la politique agricole suisse est subordonnée à la politique agricole commune (PAC) qui hésite encore entre deux tendances: une concentration à outrance de la production dans les régions les plus favorables ou une tendance réformatrice basée sur l'extensification de l'agriculture et des paiements compensatoires.
Dans le cas d'une adhésion, des mutations profondes se produiront dans le monde agricole suisse; seuls des paiements directs massifs pourront éviter une réduction par deux du nombre des exploitations.

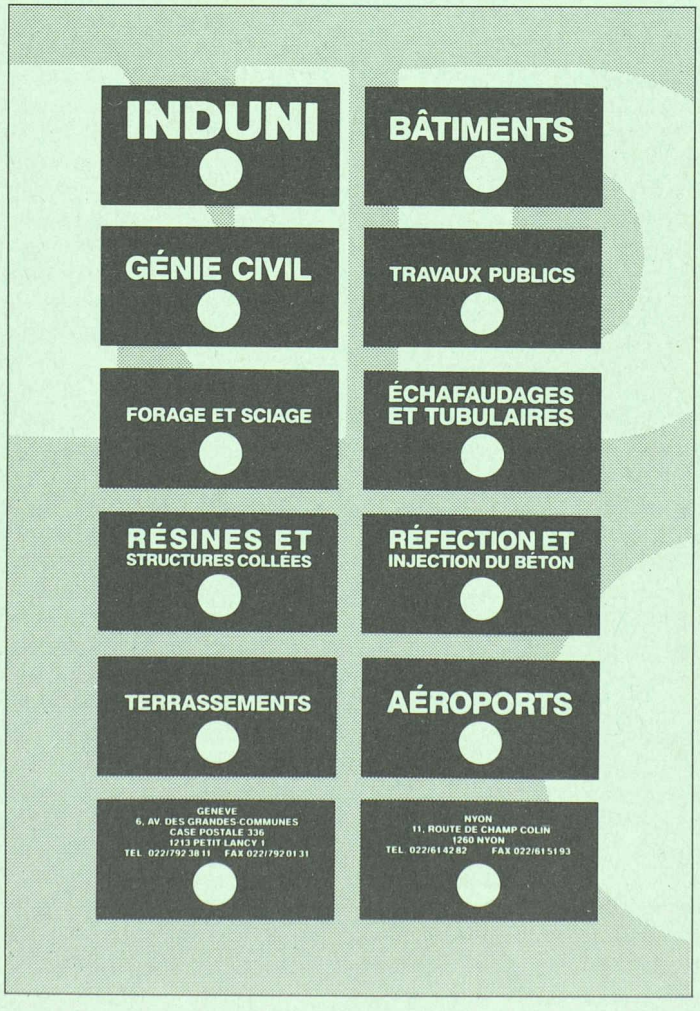
Dans ce contexte, les thèses suivantes peuvent être formulées:
– L'aménagement du territoire doit prendre en considération les aptitudes culturales des sols;
– L'espace rural sera géré de façon écologique;
– Une politique européenne de l'espace rural est à promouvoir, avec un accent particulier sur les régions de montagne;
– L'aménagement du territoire ne doit pas entraver l'évolution du monde rural;
– Un impôt sera prélevé et redistribué au profit du monde rural, lorsqu'une terre est soustraite irréversiblement à l'exploitation agricole.

II. L'INTÉGRATION EUROPÉENNE ET SES RÉPERCUSSIONS EN SUISSE

(M. Arnold Koller, conseiller fédéral, chef du département de justice et police) (Résumé)

1. La Suisse se trouve aujourd'hui à un tournant en ce qui concerne sa place dans l'Europe. Cette place, la Suisse ne doit pas la chercher seule, mais avec ses partenaires européens, d'où l'ouverture de négociations entre les pays membres de l'AELE (dont la Suisse) et la Communauté européenne sur l'Espace Economique Européen (EEE).
Le débat sur l'intégration européenne, la Suisse ne peut pas l'éviter. Au cours de son histoire, la Suisse, ou plus exactement ses cantons, ont appris que leurs intérêts passaient par la recherche de solutions communes, sans que cela ait nui à leur identité.
2. Comme ce fut le cas pour les cantons en 1848 lors de la création de notre Etat fédéral, l'intégration européenne signifiera pour la Suisse une adaptation de ses lois, afin de les rendre, dans ce cas, eurocompatibles. Si le droit de l'aménagement ne sera, quant à lui, pas directement touché par ce processus, celui-ci aura des effets sur le développement spatial de la Suisse, qu'on le veuille ou non, vu la position de notre pays au cœur de l'Europe. **La Suisse n'a, finalement, le choix qu'entre agir ou réagir.**
3. Les effets de l'intégration se feront sentir à plusieurs niveaux. Relevons, en particulier, les aspects suivants:
Les conséquences les plus sensibles toucheront l'économie. Avec le grand marché intérieur, de nombreux paramètres (concurrence, mobilité de la main d'œuvre et du capital) vont changer. La localisation des entreprises n'obéira, par exemple, plus aux règles traditionnelles valables jusqu'ici. Une pure réflexion de stratégie d'entreprise va favoriser certaines régions, alors que d'autres seront délaissées. C'est un fait, ces mutations n'auront pas que des effets positifs. Les disparités régionales risquent, à cet égard, d'augmenter, non seulement en Suisse, mais aussi en Europe. Au niveau local, des changements sont à attendre tant au niveau du nombre que de la qualité des emplois. Ces changements auront des conséquences pour l'aménagement du territoire, qui devra répondre à différentes demandes découlant de l'implantation de nouvelles entreprises.
Le marché du travail subira aussi des évolutions sensibles avec la mobilité annoncée de la main d'œuvre. Mais le fait que celle-ci ne concerne que les ressortissants de l'EEE devrait en limiter l'impact. Ses effets seront certainement plus sensibles en ce qui concerne la qualification de la main d'œuvre (en hausse), qu'en ce qui concerne les effectifs.
L'abolition du statut des saisonniers en cas de création de l'EEE touchera particulièrement certaines branches de l'économie (construction, restauration et hôtellerie).
Une main d'œuvre plus qualifiée aura de nouvelles exigences auxquelles l'aménagement du territoire devra répondre (demande de logements, équipements, ..).
Avec l'intégration européenne, les restrictions concernant l'achat de biens immobiliers par les étrangers disparaîtront. Sur ce point, la législation actuelle, dont les effets sur le développement avaient été recherchés, devra être remplacée par d'autres instruments non discriminatoires pour, notamment, limiter le nombre des résidences secondaires.
La Suisse devra aussi assumer son rôle de pays de transit, mais elle ne pourra le faire qu'en harmonie avec sa politique d'aménagement du territoire, des transports et sa volonté de ménager l'environnement. La so-

lution préconisée, priorité au rail et au trafic combiné, demandera à la Suisse un effort financier d'une ampleur sans précédent.
L'intégration européenne concerne au premier chef notre agriculture. Ce processus d'intégration ne fera, cependant, que mettre en évidence d'anciens problèmes. Des changements importants sont à attendre. Du point de vue de l'aménagement, deux questions surgissent: d'une part, le rôle de l'agriculture comme gardienne de la campagne et, d'autre part, la non adéquation des bâtiments ruraux existants avec les besoins d'une agriculture moderne. Comment, en d'autres termes, procéder aux adaptations nécessaires, sans remettre en cause la distinction entre territoire à bâtir et territoire non bâti?
La Suisse est un pays de régions frontalières. Cette constatation justifie qu'on se penche sur les conséquences de l'intégration pour ces régions. L'adhésion de la Suisse à la CE offrirait aux régions frontalières de notre pays de nouvelles possibilités d'échanges, permettrait de chercher des solutions régionales à des problèmes qui sont manifestement de ce niveau. On assisterait en définitive à l'émergence de régions fonctionnelles.
Ce processus ne devrait pas menacer la cohésion nationale, si l'on en juge par l'exemple de nos voisins, ou même des cantons, qui ont su préserver leur identité. Il ne faut pas, cependant, ignorer que l'intégration européenne amplifiera plusieurs phénomènes tels que la consommation d'espace, les déséquilibres économiques, l'augmentation du trafic, la disparition de paysages naturels, etc... Ce sont donc autant de défis que devront relever les responsables de l'aménagement. Cette perspective rendra nécessaire une véritable politique d'aménagement national.
4. L'internationalisation des problèmes spatiaux n'implique pas de modifications dans le partage des compétences en matière d'aménagement. Le principe qui veut que les problèmes soient traités là où ils surgissent reste d'actualité, d'où l'importance de l'échelon communal en aménagement du territoire. Mais le Conseil fédéral est conscient qu'il doit aider les communes à exécuter leur tâche. Il constate, en effet, que si la législation actuelle en la matière ne demande globalement pas d'adaptation, elle souffre, en revanche, d'un défaut d'exécution.
5. Pour l'avenir, il est possible de définir quelques axes prioritaires pour l'aménagement.
Une première tâche sera de rendre perceptible les processus de développement et d'en montrer les conséquences. Le but sera de réaliser un aménagement économiquement supportable et d'avoir une économie respectant les principes définis par l'aménagement du territoire, tant du point de vue de la consommation mesurée d'espace que de l' impact sur l'environnement.
L'aménagement devra aussi veiller à ce que la croissance économique n'empiète pas sur la campagne. Une attention soutenue devra être accordée à toutes les possibilités de densification des zones urbanisées et à l'exploitation de toutes les opportunités de changement d'affectation.
L'aménagement du territoire doit participer également activement à la réalisation de Rail 2000 et d'Alptransit.
Les espaces naturels ne doivent pas être assimilés au «reste du territoire». L'aménagement doit réussir à établir un équilibre entre les fonctions économiques et écologiques dans le respect de la nature.
L'aménagement doit enfin proposer des solutions aux problèmes en suspens. Ce n'est que lorsque l'aménagement aura rempli «ses devoirs» qu'il pourra relever de nouveaux défis. L'aménagement doit cependant exprimer sans ambages que la satisfaction de toutes les demandes de terrain



n'est pas sa finalité. Notre espace est pour cela trop restreint!
Avec l'intégration européenne, les tâches de l'aménagement vont devenir encore plus exigentes, tout en gagnant en signification. Mais, avec les instruments dont elle dispose, la Suisse peut s'approcher avec confiance de l'Europe.

III. SYNTHÈSE DES EXPOSÉS

Remarques générales
S'agissant des conséquences de l'intégration européenne, les grands thèmes du symposium de Schaffhouse furent, cités pêle-mêle, les suivants: processus de concentration économique, situation de concurrence accrue entre pays et régions, renforcement des pôles de développement, transformation de la carte européenne de la géographie économique, augmentation du trafic, risques d'accentuation des déséquilibres régionaux, augmentation générale du bien-être. Mais tous ces effets ne sont pas, tant s'en faut, souhaités ou souhaitables.
Les orateurs, après avoir dressé un constat généralement convergent de ces effets pour les pays de la Communauté et pour la Suisse, se sont ensuite attachés à esquisser des stratégies pour en réduire les retombées négatives et à décrire quel est et quel sera, à l'avenir, le rôle de l'aménagement du territoire à cet égard.

La Suisse et l'Europe
Pour **E. Landaburu**, directeur général pour la politique régionale de la Commission de la CE, l'aménagement du territoire est devenu un thème porteur dans l'Europe communautaire. Trois grands objectifs en découlent: amélioration de la collaboration transfrontalière, conception commune des transports et protection de l'environnement.
Partant de la constatation que la réalisation de ces objectifs ne peut pas s'arrêter aux frontières de l'Europe communautaire, **Landaburu** appelle de ses vœux une collaboration CE-Suisse, quelle que soit l'issue des pourparlers au niveau politique. Des contacts existent déjà d'ailleurs tant avec la Suisse qu'avec l'Autriche, pour l'aménagement des Alpes, l'une des régions les plus prospères de la Communauté.
Landaburu a encore présenté le rapport **Europe 2000**, qui met, notamment, l'accent sur des études régionales.
Dans la foulée de **Landaburu**, les autres conférenciers ont repris l'un ou l'autre de ces thèmes, en les développant et en se référant à leur propre expérience.

Une concurrence accrue
L'Europe communautaire signifie la fin des situations acquises. Avec la libre circulation de la main d'œuvre, du capital, des produits et des services, des pays ou des régions vont être placés en situation de concurrence. Dans la course au développement qui s'annonce, certains se retrouveront parmi les gagnants, d'autres du côté des perdants. Quels sont les facteurs qui vont être déterminants?
G. Schmitz, de l'association d'aménagement Rhin – Neckar, a, en plus de facteurs «classiques» (accessibilité, conditions d'implantation aux niveaux national et local), souligné l'importance de facteurs régionaux tels que: préservation de l'environnement naturel, transports, télécommunications, approvisionnement et élimination des déchets. Ces atouts dépendent étroitement d'une conception de l'aménagement du territoire qui les prenne en compte.

La lutte contre les disparités économiques
Pour **J. Klotz**, adjoint au maire de Strasbourg, il faut absolument éviter que la France ne se développe à deux vitesses. Pour cela, il faut promouvoir une collaboration entre des régions françaises et de grandes régions européennes. Les villes doivent tisser entre elles un réseau, afin de développer une stratégie de solidarité. Des mesures de compensation devraient être mises sur pied à l'intérieur du pays, entre régions en expansion et d'autres en déclin.
Il faut, enfin, encourager la décentralisation du développement et le renforcement de l'échelon local, afin que celui-ci puisse mieux remplir ses tâches d'aménagement du territoire.
Klotz, tout comme **A. Barmentloo**, directeur de l'office d'aménagement de La Haye, souligne la nécessité d'une concertation et d'échanges d'information avec les pays voisins, afin de trouver ensemble des solutions à des problèmes d'ordre supranational.
R. Cappellin, de l'Université de Milan, en décrivant la nouvelle notion administrative d'«aire métropolitaine» propre à l'Italie, en a exposé les fondements (nécessité d'aborder certaines questions, telles que la circulation motorisée et l'élimination des déchets à une autre échelle que celle de la commune) et en a décrit les dangers: risque d'affaiblir l'entité administrative de la région, qui représente l'échelon où se prennent les mesures de lutte contre les inégalités économiques et sociales.

La CE prévoit des programmes d'aide pour les régions périphériques de la Communauté. Des parties de la Bavière furent, de ce fait, aussi longtemps qu'elles constituaient des régions limitrophes pour la Communauté européenne, soutenues économiquement (avantages fiscaux, construction d'infrastructures, implantation de hautes écoles et d'écoles techniques) tant par la Communauté que par le gouvernement fédéral allemand.
L'ouverture des frontières à l'est et ses conséquences pour la Bavière, à savoir son recentrage au cœur de l'Europe centrale, remettent en question le soutien à ces régions et y font naître des inquiétudes.
Comme l'a esquissé **Schmitz**, le modèle à suivre ne doit pas être une croissance à tout prix, sous peine de ruiner ce qui constitue l'attrait d'une région.

Croissance et protection de l'environnement

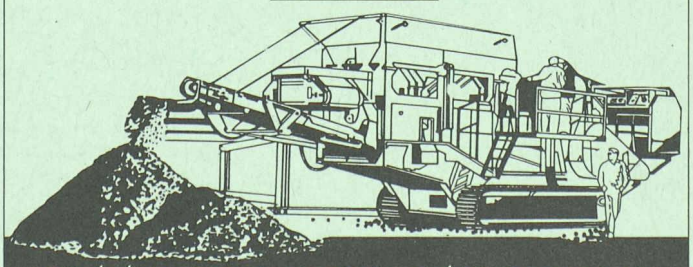
L'aspiration à la croissance économique, l'acceptation du défi que représentent la création du grand marché intérieur et la libre concurrence qu'il introduit entre divers pays et régions, doivent être accompagnés d'une conception de l'urbanisme plus respectueuse de l'environnement **(Barmentloo)**. Afin de juguler l'augmentation du trafic motorisé aux Pays-Bas, le lieu de travail devrait être atteignable par les transports publics ou à vélo, sans forcément recourir à la voiture. Pour **Barmentloo**, l'aménagement du territoire doit être accompagné d'une véritable politique environnementale, qui doit, notamment, tendre à la conservation et à la rénovation de l'espace rural.

L'environnement: le laissé pour compte de l'intégration européenne?

Pour H.R. Henz, président de la fédération suisse des urbanistes, le symposium a largement démontré que la question européenne ne peut pas se résumer à des questions de coordination à régler à nos frontières, mais, au contraire, concerne le pays tout entier.
La CE est en passe d'atteindre ses objectifs sur le plan politique et va modifier notre place dans l'Europe. Les différentes interventions ont apporté la preuve combien toutes les grandes questions – politique économique, politique des transports, politique environnementale, politiques culturelle et sociale – ne peuvent pas être abordées sans concertation avec les pays voisins.
Pour l'observateur suisse, la primauté de l'économique dans les préoccupations des responsables européens de l'aménagement peut paraître étrange. Mais certaines réalités sociales (chômage) et le niveau de vie encore relativement bas de grandes régions européennes en sont une explication. Malgré les déclarations d'intention de certains responsables, la protection du milieu vital semble, cependant, encore être subordonnée à la volonté de croissance économique.

La Suisse fait déjà partie de l'Europe

La Suisse va sentir les contre-coups de cette croissance et de cette concentration économique, car elle est prise en tenailles, au centre de l'Europe, entre deux de ses plus importants pôles économiques, le sud de l'Allemagne et le nord de l'Italie. Mieux vaut, dès lors, se préparer aux répercussions de l'intégration européenne (par exemple: hausse de la demande en transports et en résidences secondaires) pour trouver les réponses adéquates.
Les interactions nombreuses existant dans le domaine du développement spatial plaident en faveur d'une amélioration de nos connaissances de la CE, d'où la nécessité d'intensifier les échanges entre spécialistes.
Pour reprendre la conclusion de **R. Stüdeli**, ancien directeur de l'ASPAN, pour qui l'adhésion de la Suisse à la CE est nécessaire, mieux vaut pouvoir participer à l'évolution de l'Europe de l'intérieur que de la critiquer, stérilement, de l'extérieur.

SRMP
ECOGRAVE
LA GRAVE ÉCONOMIQUE ET ÉCOLOGIQUE
DÉPART GRAVIÈRE CLAIE-AUX-MOINES
TÉL. 021 / 784 21 55
ET GRAVIÈRE MOULIN DU CHOC
TÉL. 021 / 869 92 10
Dispose également d'une installation mobile.
Nous venons concasser et cribler sur votre chantier.

SOCIÉTÉ DE RECYCLAGE DE MATÉRIAUX PIERREUX
1073 SAVIGNY Tél. 021 / 784 21 55

LA NÉGOCIATION

Son rôle, sa place dans l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement

Edité sous la direction de Jean Ruegg, Nicolas Mettan et Luc Vodoz.

En Suisse comme ailleurs, beaucoup de projets peinent à être réalisés. Pour débloquer cette situation, chacun a son idée: il faut redonner du poids au spécialiste, architecte ou urbaniste, il faut limiter les possibilités de recours ou d'oppositions, l'instrumentation juridique doit être renforcée, l'autorité politique doit mieux s'affirmer, etc. Plutôt que d'entrer dans un tel débat, cet ouvrage propose une approche alternative: la négociation.

LA CONSTRUCTION SOUS CONTRÔLE?

N. Mettan

Faut-il renforcer ou alléger l'aménagement pour mieux gérer les zones à bâtir? Quarante personnalités provenant de milieux divers tentent de répondre, à travers un canevas de questions, à cette questions. La CEAT en fait la Synthèse.

BULLETIN DE COMMANDE

A compléter et à retourner à l'adresse suivante:
PRESSES POLYTECHNIQUES ET UNIVERSITAIRES ROMANDES,
EPFL, Ecublens. CH-1015 LAUSANNE

Veuillez me faire parvenir:

____ ex. de La négociation SFr. 52.–

____ ex. de La construction sous contrôle? SFr. 55.50

Veuillez m'envoyer ____ ex. du catalogue des Presses polytechniques et universitaires romandes

Nom, prénom: _____

Adresse _____

Code postal: _____ Ville: _____

Pays: _____ Date: _____

Profession: _____ Signature: _____

Bureau du groupe Suisse occidentale
Victor Ruffy, président
Arlette Ortis, vice-présidente
Beat Plattner, secrétaire
Garbaccio 7, 1950 Sion
H. Erard, trésorier
Chèques postaux
10-11902 Lausanne

Rédaction des Cahiers ASPAN – SO
Francesco Parrino,
rédacteur responsable
ASPAN, Schänzlihalde 21, 3013 Berne
Tél. (031) 42 64 44

Comité de rédaction
Michel Jaques, président, rédacteur en chef
Membres:
Anne-Marie Betticher, Jacques Bregnard,
Fulvio Moruzzi, Arlette Ortis,
Françis Maillard

Impression: Imprimerie Héliographia SA, Tivoli 2, 1007 Lausanne, tél. (021) 20 41 41