

**Zeitschrift:** Tracés : bulletin technique de la Suisse romande  
**Herausgeber:** Société suisse des ingénieurs et des architectes  
**Band:** 133 (2007)  
**Heft:** 01: Repenser la Suisse

**Artikel:** Flux et vitesses du territoire  
**Autor:** Jemelin, Christophe / Marchand, Jean-Daniel / Perrenoud, Nicolas  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-99536>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 18.02.2026

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

# Flux et vitesses du territoire

## Participants à la première table ronde:

- Christophe Jemelin, géographe, administrateur MicroGIS
- Jean-Daniel Marchand, ingénieur civil, président de la direction générale de Bonnard & Gardel
- Nicolas Perrenoud, directeur général logistique, Le Shop.ch
- Hans Stöckli, maire de Bienne, conseiller national
- Fred Wenger, urbaniste, cofondateur du bureau Urbaplan

## Christian Schmid, ETH Studio Bâle

Pour introduire la première table ronde, voici quelques hypothèses très courtes et un peu provocatrices.

Tout d'abord, c'est la galaxie urbaine qui s'est développée en Suisse. Il y a plusieurs possibilités de représentations de cet espace urbain. L'une, qui est plus ou moins l'officielle, définit le territoire selon les agglomérations. On identifie les communes urbaines et le reste, ce sont des communes non urbaines, ou, par défaut, rurales. Le non urbain, c'est le reste. Il y a une autre possibilité, la carte avec les cinq catégories proposées par l'ETH Studio Bâle, qui vous a été présentée précédemment (fig. 9, p. 9). Derrière celle-ci, il y a principalement trois idées. D'abord, l'hypothèse que tout le pays suisse est urbanisé, que l'urbanisation complète de la Suisse est devenue un fait. C'est une hypothèse que le philosophe Henri Lefebvre a déjà faite il y a trente ans. Mais aujourd'hui, selon notre analyse, la Suisse est complètement urbanisée et il faut trouver des catégories urbaines pour la décrire. On n'a plus des endroits urbains ou ruraux: il y a différents types de régions urbaines.

La seconde hypothèse, c'est qu'il y a en Suisse des territoires qui se sont développés à de vitesses différentes. Vous connaissez peut-être cette expression de développement à deux vitesses utilisée en France il y a dix ans. Aujourd'hui, en Suisse, on peut dire que les régions se développent selon des vitesses différentes et qu'apparaissent des territoires assez spécifiques (fig. 8, p. 17). Contrairement à l'idée selon laquelle l'urbanisation produit une sorte de zone grise où toutes les situations deviennent égales, les différences augmentent. Et

à notre avis, ce phénomène représente un potentiel, ce n'est pas seulement le résultat d'un développement qu'il faut subir, mais c'est aussi une possibilité, une chance.

A notre avis, il ne faut pas essayer de diminuer cette différence, mais au contraire les augmenter et développer des stratégies différenciées pour chaque type de territoire urbain.

La troisième hypothèse, qui découle de la précédente, est celle d'une Suisse à cinq vitesses. La Suisse à cinq vitesses est un modèle de développement qui cible sur les différences et qui n'essaie pas de les égaliser et de les niveler toutes.

## Pierre Veya, modérateur

La remarque de Christian Schmid est un peu provocante parce qu'on a le sentiment que la Suisse a toujours veillé officiellement à un développement égalitaire, à corriger la nature du développement. Ce qu'il est en train de dire, c'est que ce n'est pas forcément la bonne manière et qu'il serait préférable que la Suisse se développe de manière inégale.

## Nicolas Perrenoud

Je veux bien attaquer en prenant l'exemple de *Le Shop.ch*. Notre entreprise concentre son activité sur les régions de Bâle, de Zurich, le Mittelland, la région lémanique mais n'effectue aujourd'hui aucune livraison dans les régions que vous appelez « resorts », zones calmes, ou friches alpines. Ceci pour des raisons techniques de distribution: le problème vient de l'acheminement par camion. On ne peut pas garantir les fenêtres de tir par rapport aux horaires de livraison par *la Poste*, qui fait le dernier kilomètre pour nous.

Et puis, un deuxième critère est déterminé par la densité de population. Il est clair que pour pouvoir offrir un service de distribution, il faut une densité suffisante pour arriver à un seuil de rentabilité. Donc, la stratégie marketing et les problèmes logistiques dans notre domaine d'activités, la livraison à domicile, rejoignent tout à fait votre théorie.

## Jean-Daniel Marchand

Moi, je comparerais la Suisse à une espèce de corps humain dans lequel les agglomérations, les zones métropolitaines



représentent le cœur. Ailleurs, vous avez des poumons, ailleurs vous avez, pour les zones de délasserment, le système locomoteur. Dans un corps humain, il est clair qu'on ne peut pas avoir un mélange des organes. Il faut que chaque organe ait sa place et que le système fonctionne. Par contre, pour que le système fonctionne, il faut que les réseaux entre ces différents organes fonctionnent aussi. Et dans les réseaux, en plus des réseaux routiers et ferroviaires, vous avez les réseaux électriques, l'alimentation en eau, l'épuration ou le système d'évacuation des déchets. Peut-être même l'alimentation en chaleur, avec la géothermie.

Où ira-t-on ? Quelque part, je considérerais la Suisse comme un corps qui doit vivre avec des artères, avec des nerfs et un système qui doit lui permettre de vivre en harmonie.

*Hans Stöckli*

Pour moi, c'est un peu naïf de parler de la Suisse comme d'un corps, parce que comme en Europe chaque pays est le cœur de l'Europe, en Suisse chaque ville est le cœur de la Suisse, et donc chacun veut être son propre chef et son propre corps.

Je crois qu'il faut avoir le courage de mettre un peu en doute l'idée que la planification peut changer la politique, parce que les résultats des dernières années montrent – peut-être malheureusement – que ce ne sont pas les urbanistes, ce ne sont pas les politiques, mais ce sont l'industrie et le commerce qui ont fait de notre pays ce qu'il est aujourd'hui. Et donc, ça veut dire aussi, que c'est par le biais de la politique que les planificateurs doivent essayer de reprendre un peu d'influence.

Dans ce contexte, je rejoins partiellement les réflexions qui ont été présentées. On n'a pas la possibilité de faire de chaque village Zurich ou Lausanne. Cependant, il est clair qu'il faut garantir un service public de base dans toute la Suisse. Et pour moi, il est exclu qu'il y ait des régions entières qui doivent simplement rester une friche ou une friche alpine. Il faut qu'en Valais ou dans les Grisons les services de base, les services au quotidien soient garantis au même niveau. Par contre, pour les services un peu plus spécialisés, il faut aussi avoir le courage de les déterminer, de les réparer, peut-être pas selon un corps, mais selon un système.

Il existe un autre phénomène qui me cause un peu plus de soucis : celui des deux vitesses, entre la partie francophone et la partie alémanique de notre pays.

*Christophe Jemelin*

Je n'arrive pas encore bien à déterminer si c'est un aveu d'échec ou un tremplin. Est-ce qu'on constate que la planification avec des réseaux de villes n'a pas fonctionné, pour une diffusion sur tout le territoire ?

Je reviens de Santiago du Chili qui est un exemple magnifique de ville ultra-libérale. Là aussi, on peut faire le constat que le centre ville a perdu de son attractivité durant les années nonante. On y a répondu, le marché y a répondu en développant la périphérie sur le mode de *Disneyland*, avec des propriétés fermées par des grilles pour garantir la sécurité.

A ce moment, ce ne sont plus les pouvoirs publics qui déterminent quelles sont les zones que l'on veut urbaniser, mais les sociétés de distribution d'eau qui déterminent elles-mêmes, en fonction de critères de rentabilité, si telle zone est urbanisable ou non. Et l'urbanisation se poursuit de cette manière selon les lois du marché en espérant qu'il y aura des équilibres. [...]

*Pierre Veya*

Alors faut-il parler d'un échec de l'urbanisme ?

*Fred Wenger*

C'est à moi que vous demandez ça ? Moi je crois que c'est clair pour tout le monde que les projets d'urbanisme sont aussi des matières à réflexion. Donc je ne pense pas que c'est un échec, même si un urbaniste, par essence, se trompe toujours. On a besoin de son travail pour essayer de progresser, pour se donner des perspectives et raisonner en termes de scénarios. Je trouve que ce qui est intéressant, c'est qu'on commence à oser parler des différences. Tout simplement, je pense que les professionnels sont encore trop maladroits pour le faire.

Je participais l'autre jour à un débat à Delémont de l'association « Métropole Suisse », qui fait circuler son exposition *Metropolpoly*. Dans le canton du Jura, tout le monde s'accroche à cette idée d'un rattachement à Bâle. Et la question est de savoir si les élèves des écoles jurassiennes doivent apprendre l'allemand ou pas. Je trouve ça ridicule. Et je pense que ce qui



est intéressant dans le rattachement du Jura à Bâle, c'est justement que le Jura offre à Bâle la possibilité d'une expression en français. C'est la différence qui va être intéressante. [...]

*Pierre Veya*

Christian Schmid, comment interprétez-vous le fait que votre ouvrage soit perçu comme quelque chose de négatif ?

*Christian Schmid*

A mon avis, le livre a provoqué deux réactions opposées. L'une d'elle est qu'on a peur que la Suisse « éclate ». On a toujours développé des idées, des stratégies qui étaient basées sur une idéologie de l'égalité dans l'espace. Ça veut dire que l'on a traité toutes les cellules, toutes les communes, toutes les vallées, toutes les régions comme des sujets autonomes et on a dit que chaque partie, chaque vallée, à la limite chaque pré a les mêmes valeurs et les mêmes droits. Mais, dans une démocratie, ce sont les gens qui ont des droits et pas les régions, ni les entités spatiales ou les territoires.

Il y a une autre vision, qui voit la Suisse beaucoup plus cosmopolite, qui voit que les frontières de la Suisse ne sont plus des fossés ou des murailles. Depuis des décennies, on a déjà transgressé les frontières, on a des régions bi-nationales ou même tri-nationales comme à Bâle, à Genève ou au Tessin. Toutes les idées strictement nationales ne sont plus, en principe, valables aujourd'hui.

Il y a eu un changement de paradigme. Il y a bien sûr une crainte envers les idées néo-libérales, qui veulent s'adapter au marché. Mais notre projet n'est pas un projet néo-libéral. C'est plutôt un projet qui essaie d'anticiper, d'accepter et de développer les potentiels de ce changement de paradigme. Et je pense qu'il y a beaucoup de gens dans ce pays qui voient les possibilités et les forces qu'offrent des stratégies différenciées.

*Pierre Veya*

Monsieur Stöckli, c'est une question sensible pour vous ?

*Hans Stöckli*

C'est bien sûr une question très politique: quel est le rôle de l'Etat pour garantir la répartition dans notre pays ? Et je constate une chose très intéressante: ceux qui dans les années soixante-huit ne voulaient plus du tout de l'Etat sont ceux qui défendent le plus aujourd'hui, comme moi, la position d'un Etat fort. Et ceux qui profitaient de l'Etat veulent aujourd'hui le démolir. Donc, je crois qu'il faut absolument avoir un Etat fort, une main publique forte qui a aussi le droit de s'immiscer dans le développement, de mettre des priorités.

Notre pays a besoin d'être représenté au niveau internatio-

nal et là, il faut admettre que même la Ville de Bienne ne peut pas être concurrentielle au niveau international. C'est-à-dire qu'il faut avoir la clairvoyance de comprendre que le niveau international, c'est pour le bassin lémanique, Bâle, Zurich, Berne avec la capitale, et le Tessin avec Lugano. [...]

Tout-à-l'heure, on a parlé de l'autonomie des communes pour dire que c'est un frein au développement. Malheureusement, c'est vrai. Depuis un certain temps, nous essayons de penser comment est-ce que nous devrions organiser l'agglomération biennoise de près de cent vingt mille habitants. Si on n'avait qu'un gouvernement, avec une quotité d'impôt unique dans toute la région. Beaucoup de discussions ne seraient plus nécessaires. Parce qu'aujourd'hui, la plus grande lutte se fait autour du taux d'imposition. Et si on avait le même taux, la question de l'implantation d'une nouvelle entreprise ne se poserait plus que par rapport au meilleur emplacement dans la région. C'est dans ce sens que j'accepte les critiques vis-à-vis de l'autonomie des communes. Il faut arriver à une autonomie de la région qui règle, qui essaie de s'organiser selon une vue d'ensemble. [...]

*Pierre Veya*

J'aimerais revenir sur le développement des infrastructures. Il y a un projet qui symbolise la Suisse: *Rail 2000*. Cela a été une tentative, assez réussie d'ailleurs, de relier toutes les villes de manière égalitaire en respectant le principe fédéral qui veut que les trains *InterCity* doivent s'arrêter dans chaque canton. Mais est-ce que cette conception, ce projet aurait encore une chance maintenant ?

*Fred Wenger*

Vous savez bien que oui. Dans un état fort comme la Suisse, la répartition égalitaire entre tous les cantons, ça passerait encore aujourd'hui. Tant qu'on ne changera pas le mode électoral, on aura toujours la même organisation du territoire. Même si Hans Stöckli revendique un Etat fort. Pour l'instant, l'Etat fort, il est toujours en faveur de la répartition, pas des villes et des grands centres. La preuve, c'est que la réflexion autour de *Swissmetro* s'est complètement arrêtée, personne n'en parle plus aujourd'hui.

*Christophe Jemelin*

Ce qui fait sens, c'est la question de l'offre de base. Soit l'Etat fédéral a une politique affirmée en faveur des transports publics et à ce moment, on est obligé de raisonner en terme de réseau et pas en terme de tronçon. La pire erreur serait, par exemple, de faire un tronçon de *Swissmetro* entre Genève et Lausanne parce que c'est là où il y a beaucoup de trafic. Ou



un tronçon entre Neuchâtel et la Chaux-de-Fonds parce que ça permettrait d'économiser le rebroussement à Chambrelieu.

On voit bien dans les pays qui ont développé une approche basée uniquement sur la massification des flux que ça amène une déperdition totale aussi en termes d'infrastructure.

La région Rhône-Alpes, notre voisine à laquelle on tente tant bien que mal d'être relié, est en train de passer au cadencement. Des bureaux suisses s'installent là-bas et expliquent à la SNCF comment exploiter un réseau. La ligne entre Grenoble et Valence va être doublée sur toute sa longueur pour un coût exorbitant. Quand les simulations de trafic ont été faites, on s'est rendu compte qu'il aurait suffi de la doubler à deux ou trois endroits parce que le cadencement permet d'avoir des croisements tout le temps aux mêmes endroits. Donc, c'est une logique totalement autre. En raisonnant uniquement en terme de flux, très important entre Grenoble et Valence, on réagit en créant de l'infrastructure, au lieu de commencer par réfléchir à l'exploitation. On voit donc que cette logique ne génère pas du tout d'économie d'échelle.

On peut également se demander s'il est bien utile qu'une loi impose que chaque village habité par plus de deux cents habitants à l'année soit desservi par au moins quatre paires de courses quotidiennes. Mais par contre, ça donne un effet de réseau qui est essentiel si on veut être crédible en proposant de renoncer à la voiture sur certains trajets. [...]

Je crois donc que *Rail 2000* est un atout. Monsieur Wenger l'a dit tout à l'heure : le projet repasserait dimanche prochain en votation, vu que le principe est justement de saupoudrer des améliorations un peu partout au lieu de créer comme en France de grandes lignes TGV à la hache, en reproduisant les erreurs du XIX<sup>e</sup> siècle en matière de centralisation.

*Jean-Daniel Marchand*

Je crois que le monde dans lequel on vit évolue constamment. Probablement que l'étude de l'*ETH Studio Bâle* est une prise de conscience de cette évolution extrêmement rapide de la Suisse au cours des quarante dernières années. Le réseau national des autoroutes a répondu à un besoin, il a réuni les villes. *Rail 2000* tel qu'il est réalisé n'est pas le projet initial. On a arrêté de travailler sur l'infrastructure, on a travaillé sur le matériel. Maintenant, on travaille sur l'élec-

tronique embarquée pour pouvoir densifier le système. Donc, *Rail 2000* est en train d'évoluer avec son temps. Est-ce qu'on va avoir ça sur les voitures dans vingt-cinq ans ?

Par ailleurs, on n'a pas attendu la fin de *Rail 2000* pour se poser des questions sur les RER. Le problème se pose à l'échelle de l'agglomération, voire de la zone métropolitaine. Ce mécanisme, bien sûr, est diffus, on a de la peine à en prendre conscience, mais il y a une volonté d'y répondre au coup par coup. Et pour moi, *Rail 2000* était juste, comme les RER sont justes. Dans le même ordre d'idées, il est nécessaire aujourd'hui de vaincre les freins autour du CEVA à Genève.

*Pierre Veya*

Donc, personne ne craint ici une remise en cause de la politique régionale suisse qui a quand même été basée sur une égalité des territoires.

*Christophe Jemelin*

En ce qui concerne la politique régionale, je pense que les menaces sont réelles sur les petits trains qui desservent l'arrière-pays ou sur le développement du système *Publicar*.

Ça pose toute une série de questions sur la totalité du réseau. Les risques sont extrêmement élevés maintenant qu'on assiste à un début de démantèlement plus ou moins assumé. Dans les années soixante, on a profité de l'état de vétusté du matériel roulant pour prendre ce type de décision. On peut imaginer qu'avec un manque d'investissement, d'ici cinq ou dix ans, on aura de nouveau des lignes qui se retrouveront dans un besoin de matériel roulant et que ce sera « le bon moment » pour les fermer. C'est la même chose avec le réseau routier. Les économies qui sont faites sur le déneigement ou sur l'entretien entraînent des risques réels. [...]

*Hans Stöckli*

C'est très intéressant de constater que les régions périphériques et les centres ont le même sentiment d'être un peu délaissés par la politique fédérale. C'est un phénomène très helvétique que chacun ne se sente pas soutenu comme il le désirerait. D'ailleurs, c'est aussi une conséquence de la libéralisation. Parce que plus on libéralise, plus les lois du marché sont fortes et plus la densité est positive. Il est heureux que la Suisse ait actuellement un taux de croissance important.



Ça nous permet de choisir une politique dont on ne pourra pas dire qu'elle est bonne ou erronée puisque, même si la politique est erronée, l'économie marche bien.

Mais, naturellement, par rapport au nombre d'habitants concernés, c'est clair que les centres ont aussi besoin d'être soutenus. Parce que ça ne sert à rien de faire des autoroutes dans tout le pays si, en arrivant dans les agglomérations, on perd de nouveau deux heures pour arriver au centre. Dans ce sens, je crois que le fonds d'infrastructures qui a récemment été créé va dans la bonne direction. Parce qu'il ne faut quand même pas oublier que les cinq grandes agglomérations reçoivent déjà immédiatement deux milliards.

*Pierre Veya*

Monsieur Wenger, comment imaginer alors ce nouveau contrat qui se dessine entre les régions périphériques, où on ne veut pas affaiblir la desserte de base, et les agglomérations qui ont besoin d'une autonomie plus forte ?

*Fred Wenger*

Nous avons fait, à la demande de la Confédération et de l'Office du développement territorial, un projet sur la représentation du territoire qui s'appelle « alliance villes-campagnes ». C'est un peu lyrique comme dénomination, mais en même temps, on estimait justement que dans le débat actuel, on sait encore mal parler des régions périphériques. Ne serait-ce que de prononcer le mot « périphérie » quand vous allez dans une région comme la Broye ou dans le Jura, vous êtes mal pris dans le débat. [...]

Ce qui est en train de changer, que ce soit au niveau des professionnels, mais aussi dans le public ou chez les politiques, c'est la représentation de la géographie. Ce qui a fondamentalement changé, pour moi, c'est la relation d'un centre à son « Hinterland », son arrière-pays. Je crois que cette notion-là n'a plus du tout cours, elle a complètement éclaté avec Internet, avec l'organisation de la mobilité qu'on a mise en place. Et pourtant, c'est encore dans la représentation de tout le monde. On parle toujours de l'« Hinterland », et d'autres notions semblables qui n'ont plus beaucoup de sens. Et ça, c'est une chose qu'il faut apprendre à redéfinir. D'où l'idée de dire, il faut des espaces de négociation pour reconstruire des alliances villes-campagnes.

*Pierre Veya*

Monsieur Jemelin, est-ce que vous partagez, comme géographe, cette idée qu'il faut changer de représentation et que l'appellation zones calmes est moins négative que celle de zones périphériques ?

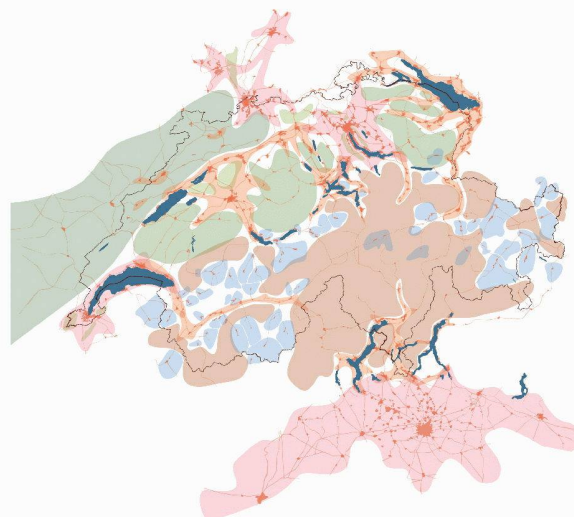
*Christophe Jemelin*

Oui, tout à fait, je crois que c'est extrêmement important de changer les représentations, mais à tous les niveaux. En produisant toute une série de cartes qui synthétisent toute l'information statistique sur la Suisse et en discutant avec les milieux politiques ou les milieux économiques, il est possible de faire évoluer une vision du territoire qui date quasiment de trente ans. [...]

Il y a d'autres personnes qui ont travaillé sur les visions anti-urbaines de la Suisse qui datent de l'exposition nationale et du village suisse au XIX<sup>e</sup> siècle à Genève. Donc, c'est quelque chose qui est très ancré dans l'esprit du peuple suisse. Et je crois qu'il faut vraiment arriver à dépasser ces représentations. Il n'y a plus d'opposition entre la ville et la campagne. Il n'y a plus de campagne en tant que telle, mais ces représentations restent, sont utilisées par certains milieux politiques et par les médias. Des travaux comme celui de l'ETH Studio Bâle et le type de cartes qu'ils proposent contribuent à casser ces anciennes images. Mais c'est vrai que le message est difficile à faire passer.

*Hans Stöckli*

Si seulement c'était comme ça ! Je ne ressens pas une évolution aussi lucide que celle que vous décrivez. Je viens d'une séance du comité de l'Union des Villes Suisses. Aujourd'hui, la question était « est-ce qu'on veut faire un sous-groupe avec les grandes villes ? » Parce que les grandes villes ne se sentent pas assez « soutenues » par l'Union des Villes Suisses. Ça veut dire que chaque groupe d'organisation a l'impression de ne pas être assez représenté. Et finalement, on va en rester à l'Union des Villes Suisses, il n'y aura pas un sous-groupe des





6



7

grandes villes. Il est vrai qu'il y a une différence importante entre les grandes villes et les petites villes. Toutes les grandes villes sont aujourd'hui dirigées par la gauche verte et les autres villes sont plutôt gouvernées par le PDC, radicaux, même UDC, mais on ne peut pas éviter ça ! [rires]

Et puis, au niveau suisse, c'est ça le grand problème : on a peur de l'influence au niveau fédéral des centres, de la gauche, de la gauche verte. A l'inverse, Yvette Jaggi, quand elle était présidente de l'Union des Villes Suisses, exigeait que les grandes villes aient le droit d'avoir chacune un conseiller aux Etats, pour faire un contrepoids dans la représentation des intérêts. Malheureusement, il y a un sondage qui est paru la semaine dernière dans le *Blick* et je crois que 70 % de la population a rejeté cette bonne idée. [...] On peut dire que les membres du Conseil fédéral, même s'ils viennent parfois des villes, partagent plutôt des visions inspirées par le village suisse de l'exposition nationale à Genève.

#### *Question du public (François Hainard)*

Je suis sociologue à l'Université de Neuchâtel et je suis, bien sûr, assez séduit. Je partage cette idée des différences et des vitesses multiples qui caractérisent la Suisse. La question que je me pose est : comment se mettent en place les processus de décision, qui va décider ? [...] Est-ce que ce sont des technocrates urbains de l'alliance verte des grandes villes ou bien est-ce que sont les UDC des régions périphériques ?

#### *Nicolas Perrenoud*

Moi, je vous répondrais directement que ce seront les industries et le privé. Je prends, à titre d'exemple, notre nouvelle centrale de distribution en Suisse romande, parce que celle de Zurich arrivait à la limite de ses capacités. On avait une zone dans la région vaudoise où on aurait pu installer un site. Ça a été tellement long avec les autorités politiques et étatiques d'obtenir le permis de construction qu'on a décidé de changer de site, dans un endroit où on a pu aller beaucoup plus rapidement et monter une centrale de distribution en cinq mois.

C'est-à-dire qu'on n'a pas attendu un processus décisionnel politico-étatique. On avait une règle économique avec un impact financier important, cinquante ou soixante emplois à créer. On avait des impératifs de temps.

Donc, à partir de ce moment-là, la décision en termes de flux englobait plusieurs choses : le transport, le stockage, la main-d'œuvre et le choix de localisation. Ce modèle-là, à un niveau économique limité, inférieur à celui d'une ville ou d'une région, implique que les décisions soient prises au niveau du *business* lui-même.

#### *Pierre Veya*

Monsieur Schmid ou Monsieur de Meuron, qui va décider ? Parce que vous n'en parlez pas dans votre ouvrage. Comment va-t-on gérer tout ça ?

#### *Pierre de Meuron*

C'est parce qu'on n'a pas de solution non plus. [rires] Non, le but n'était pas de trouver une solution. Le but c'était plutôt d'ouvrir un débat. C'est aussi pour ça qu'on est ici. [...]

L'apport de notre recherche, ce n'est pas de trouver la solution, mais de proposer un langage, des images qui peuvent rallier les imaginaires, qui peuvent expliquer certains phénomènes d'une façon différente.

#### *Jean-Daniel Marchand*

Je ressens ce que vous avez fait comme une vision prospective. Mais il faut du temps pour faire passer des idées nouvelles dans la population, dans le monde politique, je dirai même dans la tête des gens. Je vais vous proposer deux exemples. Lorsque on a commencé à parler d'énergie, il y a vingt-cinq ans, si on avait demandé à la ménagère ce qu'est l'énergie, elle aurait demandé si c'est un produit de lessive. Aujourd'hui, l'énergie fait partie de notre façon d'appréhender le réel. Il s'est passé la même chose pour l'environnement. Est-ce qu'on a trouvé des solutions ? Non, mais cette réflexion globale sur l'environnement a fait évoluer le monde politique et la population en général.

Maintenant, vous posez un nouveau problème à cette échelle, pour notre avenir et pour le bien-être de la population. L'aménagement du territoire, il est fait pour qui ? Tout d'abord il est pensé par l'Homme, il est fait pour l'Homme, il est fait pour le bien-être de l'Homme.

Donc, quelque part, on est en train d'introduire une nouvelle préoccupation dans la tête des gens qui sera probablement une des préoccupations, je ne veux pas dire majeure,



mais importante, au moins autant que celle de l'économie pour les vingt ou trente prochaines années.

*Hans Stöckli*

Pour répondre à votre question et pour reprendre l'idée de *Le Shop.ch*, il faut abandonner l'idée que nous politiciens, nous avons la maîtrise sur un territoire qui, aujourd'hui, ne se situe pas dans un même contexte institutionnel. L'Arc jurassien, par exemple, entre Genève et Bâle, se trouve dans cinq cantons. Les frontières cantonales sont très difficiles à franchir. Mais je crois que même un gouvernement de l'Arc jurassien n'aurait pas pu dire à une entreprise, maintenant vous venez dans notre région et vous vous installez là.

[...] Il faut éviter que, par exemple, l'affaire Galmiz ne se répète. Parce que l'affaire Galmiz, c'était vraiment un très mauvais exemple. Il y avait deux projets pour accueillir la société *Amgen*, un à Yverdon et un à Galmiz. Et tout le monde savait que pour avoir une petite chance, il fallait présenter le projet d'Yverdon, pas celui de Galmiz. Parce que Galmiz suscitait une quantité d'oppositions justifiées, de mon point de vue, par rapport à la planification. Parce que si on mettait une usine là, on pouvait carrément abolir la planification au niveau national. On aurait plutôt du mettre ensemble les Fribourgeois, les Vaudois, les Neuchâtelois, les Bernois, pour faire une proposition commune : Yverdon.

Avec le réseau des villes de l'Arc jurassien, nous sommes en train de créer des systèmes de décisions qui permettront de décider qu'une centrale de telle ou telle importance, on la met à l'endroit le plus compétitif au niveau international. J'espère qu'on y arrivera, parce que la compétition, aujourd'hui, ne se fait plus seulement au niveau national. [...]

#### Question du public

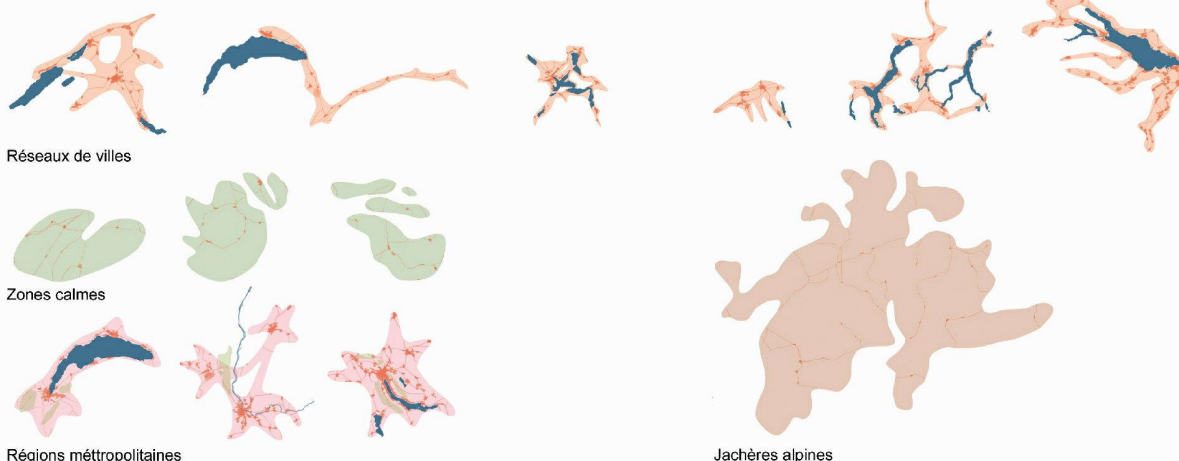
Vous avez fait un constat, une analyse de ce qu'est la réalité urbaine aujourd'hui. Mais il me semble que si on se dit qu'on se projette dans l'avenir sur ce constat-là, on poursuit la même tendance. Et, je me demande si pour le XXI<sup>e</sup> siècle, en matière d'énergie et en matière sociale, on veut poursuivre ce *trend* ? Est-ce bien ça l'image future qu'on veut pour notre territoire ?

*Christian Schmid*

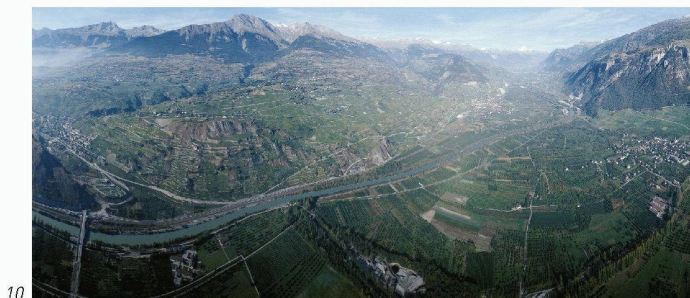
Ce portrait n'est pas un scénario tendance, qui serait encore une chose assez différente. Dans le scénario tendance, il n'y aurait plus de zones vertes ou de zones calmes : il n'y aurait que ce brouillard urbain, cette brume urbaine qui recouvrirait tout le pays. Tout le pays au-dessous de huit cents mètres serait complètement urbanisé.

Dans notre scénario, on révèle des potentiels. Ce n'est pas par nécessité ou par automatisme que se dessine, par exemple, la couronne urbaine autour de Berne : c'est un potentiel qui existe aujourd'hui et qui demain peut-être sera une réalité. Mais il est aussi possible que ça éclate complètement et que chaque ville de cette couronne aille dans un autre sens.

Il y a d'autres possibilités. Par exemple, si on prend la friche alpine, on peut dire : « Tout le monde peut se servir, c'est gratuit. » Si l'on suivait le modèle du marché, il y a des vallées que l'on vendrait aux enchères. Et à notre avis, notre portrait dessine d'autres possibilités. Avec des efforts collectifs, les gens qui habitent ces régions pourraient développer des projets régionaux. Il existe beaucoup de projets régionaux à développer. Avec ces projets, on peut aussi développer des qualités







sociales, des qualités du quotidien, des qualités culturelles, des qualités du paysage, etc. C'est ça le projet, parce qu'autrement, on n'a pas besoin d'un projet.

*Pierre de Meuron*

La Suisse n'a jamais eu de roi ou de prince. Donc, ç'a n'a jamais été Paris ou Saint-Petersbourg. Et ça reflète au fond la psychologie des habitants, ce qui se fait. On ne peut pas imposer quelque chose. Ce n'est pas possible. Il y aura toujours la psychologie pour être plus forte que les lois, à notre avis.

Cette carte, elle est déjà dépassée. Christian Schmid a parlé de « la vente aux enchères ». Andermatt, c'est au centre de la « friche alpine » et on a défini ça il y a deux ou trois ans. Donc même ça, c'est en retard. Car Andermatt, c'est un Egyptien qui vient et qui achète cette vallée. Dès lors, est-ce que c'est encore une friche ou est-ce que ce n'est plus une friche ? Ou est-ce que c'est un trou dans la friche ?

Donc, nous voyons, comme cela a été dit tout à l'heure, que « c'est extrêmement rapide maintenant », et il faut avoir ces possibilités de flexibilité. On ne peut pas dire, « ça c'est juste et ça c'est faux ». Encore moins dans un système démocratique extrême comme la Suisse. C'est impossible.

Donc, il y a une partie de quelque chose qui est comme un jeu. Il faut trouver des règles pour pouvoir agir. C'est la grande différence avec l'opportunisme, ou le néolibéralisme, qui laisse croire que tout est possible. Au contraire, il faut avoir certains principes à définir. Mais, ces principes ne définissent pas, dans le plan, la manière dont cela se fait. Ça ne peut pas se définir, là il y a une limite. C'est un jeu qui ne peut se définir que par certaines données que l'on ne connaît même pas aujourd'hui, qui vont même changer dans une année ou dans deux ans.

*Jean-Daniel Marchand*

Je reviens sur ce qui vient d'être dit, un jeu. On peut le voir comme un jeu interne, c'est-à-dire qui se joue à l'intérieur de la Suisse pour trouver le meilleur accommodement. En réalité, c'est un jeu qui se joue au niveau planétaire, c'est-à-dire que la Suisse devra elle-même trouver une différenciation si elle veut continuer à vivre à cette échelle. Elle devra se différencier de ses voisins. Donc, il y a un effort considérable à faire,

pour mettre en valeur nos atouts ou les biens qui nous ont été légués par la nature : l'altitude, l'eau, les paysages, etc. [...]

*Pierre Veya*

Est-ce que l'on peut dire que s'ébauche un rôle totalement différent des planifications de l'aménagement du territoire, puisqu'on dit que l'on s'adapte à ce que la « nature » va produire et qu'ensuite on va connecter un peu ces réseaux ? Auparavant, on a quand même tenté par tous les moyens de les structurer.

*Fred Wenger*

Je pense que c'est une des principales choses qui ont changé dans le métier de la planification. Pendant une centaine d'années, il y a eu une expertise de la planification qui a dit comment il fallait organiser les choses. Et je pense que la vraie expertise de la planification aujourd'hui, elle est dans le comment organiser le débat pour décider de ce qu'il faut faire. Et je pense que c'est ça l'essentiel. Parce que vous ne pouvez pas demander aux planificateurs d'être plus malins que tous les autres. [...]

*Hans Stöckli*

[...] C'est avec intérêt que j'entends ce que dit Fred Wenger. [...] Si je l'ai bien compris, aujourd'hui les urbanistes n'ont plus la prétention de faire bouger les choses, mais de faire bouger ceux qui devraient faire bouger les choses. [rires] Donc, vous, vous avez défini un nouveau rôle. Pourquoi pas, parce que je dis toujours que ce sont les politiciens qui doivent avoir le courage de définir ce qu'il faudrait, alors que l'urbanisme doit dire de quelle manière on devrait arriver à un tel résultat. Parce que l'autre voie ne fonctionnera certainement jamais.

*Jean-Daniel Marchand*

Une courte réflexion. Cette manifestation a été organisée par *Le Temps*, la revue *TRACÉS* et la SIA. Eh bien, sur les quinze orateurs d'aujourd'hui, il n'y en a que trois qui sont membres de la SIA. Alors qu'il y a vingt ans, la planification en Suisse se faisait par les ingénieurs et les architectes qui sortaient des Ecoles Polytechniques Fédérales de Lausanne et Zurich. Ça prouve que ce domaine de la planification d'aménagement du territoire est en train d'échapper aux

techniciens, elle est en train de passer aux politiciens, aux sociologues et aux géographes.

Ce fait démontre que les mécanismes sont en train de changer ou ont changé de façon considérable. Alors maintenant, il faut peut-être retrouver un accord entre ceux qui pensent et ceux qui font. C'est pour ça que je suis d'accord avec Fred Wenger dans sa réflexion, car elle est tout à fait pertinente et qu'il faut se réapproprier ce domaine qui nous a échappé. En tout cas, je parle en tant qu'ancien président de la section vaudoise de la SIA.

*Pascal Corminboeuf*

[...] J'aimerais revenir très rapidement sur le cas Galmiz. Quand on a signé la convention pour une nouvelle charte d'aménagement du territoire avec Monsieur Rumley, directeur de l'ODT et le conseiller fédéral Moritz Leuenberger, le conseiller d'Etat bâlois Straumann a demandé: « und der Fall Galmiz » ? Et moi, j'ai simplement répondu qu'il n'y a plus de cas Galmiz, puisque la zone est retournée en zone agricole. Mais, le problème d'un nouveau Galmiz est entièrement posé à la Suisse et pas seulement au canton de Fribourg.

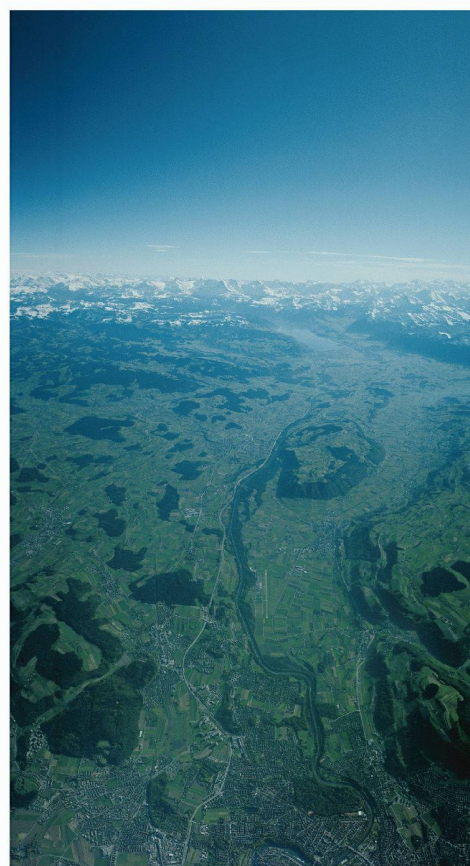
Aujourd'hui *Amgen* ne construit pas pour un milliard comme c'était prévu en Suisse, mais pour deux milliards huit cent millions à Cork. Et ce ne sont pas mille places de travail, mais deux mille huit cents places de travail que l'on prévoit. Les cinquante-cinq hectares dont on parlait en Suisse auraient déjà été insuffisants. Alors, peut-être simplement parce que l'information n'était pas complète, vous regrettez que l'on ait pas choisi Yverdon. A Yverdon, on n'avait aucune chance parce qu'*Amgen* voulait un endroit avec l'air le plus pur possible. Et donc, nous le savions, mais nous n'osions pas le dire, la seule chance pour la Suisse, c'était un endroit comme Galmiz. Mais nous ne voulions pas le faire pour gagner quelque chose contre les autres. Madame Zolch m'avait dit: « mais, tu te rends compte que tu va créer des places de travail pour les Bernois ». Et alors, bien sûr ! Dans une région comprenant Bienne, Neuchâtel, Yverdon, Fribourg et Berne, on aurait créé des places pour mille ou deux mille ingénieurs. Et, c'était une chance. Mais maintenant le problème pour la Suisse, c'est que s'il y a un nouvel *Amgen* qui veut venir, on ne saura pas où le mettre. On n'a rien résolu et on n'a tiré aucune leçon, sinon de dire: « Voilà ce que l'on ne voulait pas ». Et pour moi, le cas Galmiz est un cas d'école. On a parlé d'esprit de clochers, c'était totalement déplacé. Le problème est de savoir si notre pays est d'accord ou capable, aujourd'hui, d'accueillir un géant de l'industrie mondiale ? Aujourd'hui, je réponds non.

*Pierre de Meuron*

Je pense que c'est un cas exemplaire. Comme vous l'avez décrit, moi je ne l'avais jusqu'à présent pas compris comme ça, je dois l'admettre. Parce que ça n'avait pas été clairement expliqué.

Mais, quand nous travaillons à des projets et quand nous cherchons des solutions, que ce soit dans une ville ou pour un projet particulier d'architecture, nous cherchons toujours des scénarios. Nous cherchons la base de données. Dans votre cas, je pense qu'il aurait fallu faire une géographie de la Suisse avec les conditions données, qui étaient d'avoir l'air le plus pur possible. On aurait eu la Dufourspitze, on aurait eu je ne sais pas quoi. Il y aurait eu ensuite les définitions d'infrastructure, il y aurait eu des définitions de surface, il y aurait eu des définitions de possibilités d'extension. Et avec tous ces paramètres, vous avez à la fin, éventuellement zéro ou trois ou quatre possibilités. Et ça, ça devrait se faire à un niveau fédéral.

Fin de la première table ronde



11