

**Zeitschrift:** Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

**Herausgeber:** Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

**Band:** 6 (1949)

**Heft:** 4

**Artikel:** L'aspect économique et social de l'aménagement régional

**Autor:** Bodmer, A.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-783427>

### 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>**

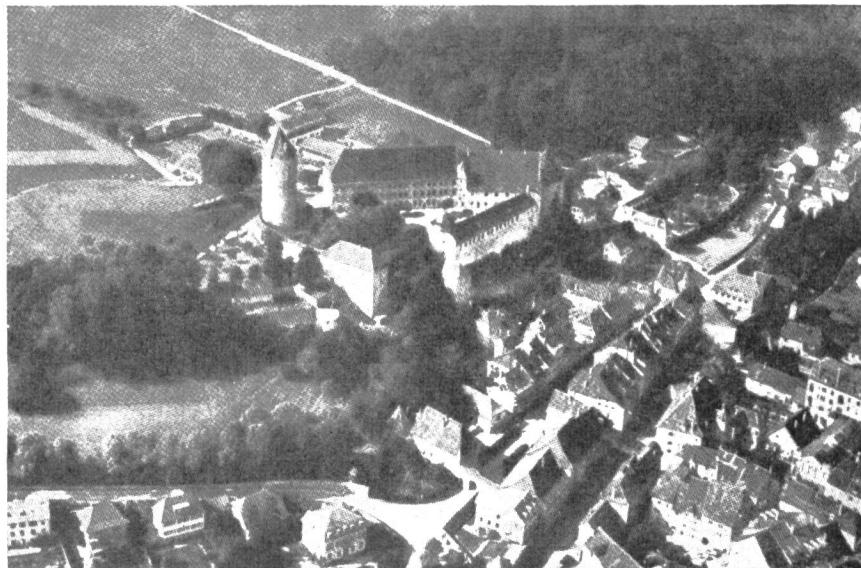


Abb. 1. Porrentruy, le Château.

A. Bodmer

## L'aspect économique et social de l'aménagement régional

Le texte qui suit est une adaptation de la conférence que l'auteur a donnée le 28 mai 1948 à Porrentruy devant l'assemblée des Directeurs des travaux publics de la Suisse romande.

La Suisse est aujourd'hui un des pays les plus industrialisés du monde. Parmi les nations Européennes elle occupe le 3<sup>e</sup> rang avec 45 % de la population active occupée dans l'industrie, et elle n'est dépassée que par la Grande-Bretagne avec 50 % et la Belgique avec 49 %. La Situation de la Suisse est d'autant plus remarquable que les chiffres indiqués pour la Grande-Bretagne et la Belgique comprennent l'industrie minière.

Simultanément, avec le développement industriel, la population de notre pays a doublé par rapport à 1850 et a subi une profonde modification de sa structure dans le sens d'une très forte urbanisation. En effet la Suisse comptait en 1850 8 agglomérations urbaines avec plus de 10 000 habitants chacune et 154 000 en tout, la plus grande était Genève avec 31 000. C'était 6 % de la population totale du pays.

Aujourd'hui nous comptons 5 grandes villes avec plus de 100 000 habitants chacune — et 950 000 en tout. Les villes moyennes et petites (de 10 000 à 100 000 habitants) comprennent 600 000 habitants, ce qui fait 1 500 000 citadins ou 33 % du total de la population.

Cette urbanisation a coïncidé avec un progrès social certain. La concentration urbaine a permis l'épanouissement de l'enseignement supérieur des sciences, de la technique et des arts par la création d'institutions universitaires diverses, de laboratoires,

d'hôpitaux universitaires, de bibliothèques, de musées, etc. L'histoire nous démontre que l'urbanisation n'est pas un mal en soi, bien au contraire, puisque les foyers de haute culture ne se trouvaient que dans les villes. Mais le rôle et la valeur des agglomérations urbaines pour le bien-être des hommes dépendent d'une loi non écrite dont l'application ou l'inobservation sont décisives pour la réussite des créations de l'homme : il s'agit du principe de la juste mesure.

L'extension excessive d'une ville provoque toutes sortes de troubles dans l'organisme urbain, des troubles d'ordre circulatoire, économique, démographique et social. Le bilan du développement démesuré des grandes villes durant les cent dernières années nous donne la preuve que les gros avantages d'une cité bien équilibrée et d'une juste mesure se transforment petit à petit en inconvénients devenant toujours plus graves. «La ville porte en elle-même son germe de vie mais aussi son germe de mort. Quand elle dépasse certaines limites, elle périt par où elle a péché» disent très justement Henry Decugis et Charles Rist dans une récente publication intitulée «Urbanisation et Désurbanisation, problèmes de l'heure». (Paris, Librairie Plon.)

Les signes des dangers d'une hypertrophie urbaine se manifestent de plus en plus en Suisse et nous ferons bien de ne pas les ignorer. Sans être pessimiste, on doit tout de même mentionner l'extraordinaire vulnérabilité des grandes villes ainsi que les difficultés de leur ravitaillement en temps de guerre. Le problème de l'urbanisation en Suisse doit être placé et résolu dans le cadre plus général d'une symbiose entre l'agriculture et l'industrie.

Rappelons tout d'abord le fait que le sol de notre pays ne peut produire, en temps normal, la nourriture que pour la moitié de sa population. L'autre moitié est dépendante de l'importation des biens nécessaires à sa subsistance.

Mais ces marchandises importées, il faut les payer, il nous faut les échanger contre d'autres qu'à notre tour nous devons exporter. A part les revenus des assurances et des capitaux suisses à l'Etranger — placements souvent douteux —, nous disposons des recettes du tourisme pour payer une partie de nos importations. «Mais il faut que nous exportions autre chose encore, et en quantités considérables. Et cette autre chose, que nous devons tirer de notre propre substance, nous la demanderons au travail indigène, à celui de nos savants, de nos techniciens, de nos ouvriers. Nous exporterons et vendrons ce travail après l'avoir incorporé dans les produits de nos industries, textile, horlogère, chimique, mécanique, etc. Voilà où est notre devoir, par quoi nous éviterons qu'une fraction importante de notre population soit condamnée à chercher sa subsistance dans l'émigration.» (Dr h. c. R. Neeser: «L'avenir de l'industrie suisse d'exportation»).

La situation favorable dont jouit l'industrie Suisse d'exportation depuis des années, deviendra de plus en plus difficile au fur et à mesure qu'avance la reconstruction des industries détruites pendant la guerre. Nous savons que la reconstruction des ces usines se réalise selon les principes les plus modernes afin d'y augmenter le rendement et la précision du travail. Nos produits industriels se trouveront donc très rapidement en concurrence sur le marché mondial, avec des produits étrangers dont le prix et la bienfaire pourront sérieusement nous handicaper. Nos industriels se rendent parfaitement compte de ces faits — beaucoup plus que le grand public — et ils s'efforcent sans relâche d'améliorer l'équipement technique, l'outillage et les méthodes de travail.

De ces faits résultent les conditions essentielles que voici pour garantir un avenir prospère de notre peuple:

- 1° Le maintien d'une agriculture saine.
- 2° D'offrir et d'assurer la réalisation de meilleures possibilités de production pour l'industrie et l'artisanat.
- 3° La sauvegarde des beautés naturelles et du patrimoine culturel, historique et artistique du pays tout entier.

Pour remplir ces conditions, afin d'assurer une prospérité durable, deux mesures nous paraissent indispensables:

- 1° Obliger notre Institut d'émission, la Banque nationale, de pratiquer une politique monétaire visant la stabilisation du niveau général des prix à l'intérieur du pays en ne tolérant ni inflation ni déflation, conformément aux recommandations fixées par la Commission fédérale des pleins pouvoirs.
- 2° Organiser l'utilisation du sol de notre patrie par le moyen d'un aménagement national, régional et local, propice à garantir un équilibre sain et harmonieux entre les besoins de l'agriculture et de l'industrie et en évitant tout gaspillage.

En nous rappelant les tristes années de crise après la guerre de 1918 et le rapport substantiel du BIT sur la crise de chômage 1920-1923 nous insistons sur l'importance du postulat n° 1 ci-dessus. De sa

réalisation dépendent pour une grande part le maintien de la bonne conjoncture actuelle ainsi que le succès du grand œuvre social: l'assurance-vieillesse.

La seconde base de notre économie nationale, de notre vie tout entière est le sol. La surface totale de ce sol mis à notre disposition est fixe, invariable. Ce bien a la caractère d'un monopole, et ce caractère de monopole s'accentue avec chaque naissance. La population qui vit et travaille aujourd'hui sur les 41 295 km<sup>2</sup> a doublé dans l'espace d'un siècle. La densité qui fut en 1850 de 58 hab./km<sup>2</sup>, avait atteint 103 hab./km<sup>2</sup> en 1941.

En tenant compte seulement de la surface productive du sol, la densité est de 134 hab./km<sup>2</sup>. Au vu de ces chiffres on saisit l'importance du postulat n° 2. Il faut que le sol soit utilisé au service de la prospérité commune et que tout abus de ce monopole puisse être empêché. L'équilibre, la symbiose entre l'agriculture et l'industrie, si nécessaire pour le pays, n'est possible qu'en acceptant un contrôle sévère et efficace sur l'utilisation de ce monopole.

Nous avons parlé plus haut du rééquipement et de la modernisation de nos industries. A l'examen de ce problème nous pouvons distinguer deux sortes de facteurs:

a) Les *facteurs internes* qui se rapportent à toute amélioration à l'intérieur des usines et qui sont du ressort de la direction et du personnel de chaque fabrique. La Confédération, en reconnaissant la nécessité impérieuse de ce rééquipement, a appuyé cette action par des facilités d'ordre fiscal et par la création, à l'Ecole polytechnique fédérale, d'un Institut d'organisation industrielle.

b) Les *facteurs externes*, tels que le choix de l'emplacement de l'usine, les conditions climatériques, l'aménagement des accès par routes, voie ferrée, voie navigable, la qualité et l'adduction d'eau, les possibilités de l'évacuation des eaux usées, ensuite les possibilités d'extension, dépôts de matières premières, combustibles solides et liquides, etc.

NOMBREUSES sont les usines disséminées dans nos grandes villes qui se trouvent coïncées au milieu d'immeubles locatifs, les derniers recoins occupés par des hangars et des entrepôts, situations fâcheuses dues aux méthodes anarchiques de l'extension des villes du XIX<sup>e</sup> siècle. Nombreux sont les cas où l'agrandissement d'une usine est rendu impossible par des propriétaires de terrain voisin, qui refusent de vendre, ou alors à un prix exorbitant seulement. Il y a en outre de nombreux, exemples d'usines dont la modernisation n'est possible qu'après le transfert sur un nouvel emplacement.

La solution de tous ces problèmes de localisation et d'équipement extérieur des industries ne peut être donnée par les industriels seuls; elle doit être trouvée dans le cadre de l'aménagement local et régional, dans la coordination avec d'autres intérêts d'ordre général et particulier. Un handicap subsistera toujours sur nos industries par le fait que nous sommes obligés d'acheter les matières premières à l'étranger et de les transporter souvent de très loin. Il est par conséquent d'autant plus important de ne pas négliger l'influence sur les prix de revient des facteurs externes.

La qualité et l'originalité des produits de notre industrie d'exportation sont et seront le résultat du travail d'un personnel de techniciens et d'ouvriers intelligents, habiles, doués pour le travail. *Mais le maintien de ces qualités d'hommes présuppose un standard de vie élevé du personnel industriel et de ses familles.* Nous entendons par là non seulement une nourriture saine et abondante, des loisirs variés, mais surtout un logement ensoleillé, confortable et assez grand pour rendre agréable la vie de famille. Il est indispensable que le temps de repos permette la régénération physique et mentale par le contact permanent avec la nature. Il s'agit ensuite d'éviter le gaspillage en temps et en argent nécessaires pour les longs parcours entre le foyer et le lieu du travail et qui se fait au détriment de la vie familiale. Ce trafic de navette a pris des proportions considérables dans certaines agglomérations urbaines comme par exemple à Zurich:

Le nombre d'abonnés C. F. F. à destination de Zurich fut de 16 000 en 1938 et de 25 000 en 1947 et représente 24,21 % de la totalité des abonnés des C. F. F. en Suisse. Il s'agit d'un trafic de pointe quatre fois par jour et dont le rendement financier est peu intéressant pour les C. F. F. Mais c'est aussi le trafic qui encombre le plus la gare et qui est une des raisons principales et urgentes du projet d'agrandissement de la gare de Zurich, devisé à 350 Millions. Et dire que les services municipaux des moyens de transport en commun se heurtent à des difficultés quasi insurmontables pour transporter les masses d'un bout à l'autre de la ville pendant les mêmes heures de pointes et on parle déjà d'un projet de Métro pour décongestionner les artères de la ville quoi qu'on sache que des entreprises semblables sont déficitaires même dans les grandes capitales. La population de la ville de Zurich s'est accrue de 1941 à 1947 de plus de 40 000 habitants, ce qui correspond à toute la population de Bienne. Si nous avons osé parler des dangers d'une hypertrophie urbaine en Suisse, en voici la démonstration saisissante.

Certes, on ne peut nier les raisons qui justifiaient la création de très grandes villes, raisons d'ordre politique et militaire qui furent à l'origine de nombreuses grandes cités de l'antiquité jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, raisons d'ordre commercial, surtout pour les villes développées à proximité des grands ports maritimes. *Mais il n'existe plus de raisons impératives, et surtout pas en Suisse, pour continuer à développer les grandes villes en tant que villes industrielles.* Ne doit-on pas empêcher que certaines autres villes n'arrivent dans la même impasse que Zurich? Les villes de Bâle, Berne, Genève et Lausanne ont chacune une tâche bien déterminée par une longue évolution historique. Il serait infiniment regrettable de voir comment ces villes perdraient petit à petit leur personnalité propre et marquée en se muant en villes essentiellement industrielles.

L'attrait des grandes villes sur les industries qui fut une réalité pendant les premières décades du machinisme a perdu son sens aujourd'hui. Une décentralisation des industries est reconnue comme une nécessité dans tous les pays, où les solutions diffèrent mais restent toutes basées sur un même

principe. Citons l'exemple de l'Angleterre où le problème fût à l'ordre du jour bien avant 1939. Des urbanistes, des industriels, des sociologues, des hommes d'Etat avec des commissions parlementaires se sont penchés sur la question et ont forgé une doctrine vivante qui est à la base du grand programme pour la reconstruction et le rééquipement industriel. Nous connaissons tous l'esprit réaliste des Anglais pour écarter les doutes, qu'il s'agisse là d'une fantaisie ou d'un rêve.

Cette reconstruction favorise en premier lieu la création et le développement d'agglomérations industrielles sous forme de villes de grande taille moyenne, de 60 000 habitants environ. Les analyses comparatives d'un grand nombre de villes ont démontré qu'une ville pareille réunit un maximum d'avantages d'ordre économique et social, qui offre donc les meilleures conditions de production pour l'industrie et un standard de vie qui convient le mieux aux Anglais, permettant le plein épanouissement de la vie familiale, complétée harmonieusement par des institutions culturelles et sociales nécessaires. L'administration municipale est beaucoup simplifiée par rapport à celle des grandes villes, le contrôle facile et le service des moyens de transport en commun, très réduit lui aussi, puisque les quartiers de résidence sont situés par rapport à la zone industrielle de façon telle que les parcours à pied ou à vélo ne demandent pas plus d'un quart d'heure. On trouve l'origine de la doctrine 50 ans en arrière dans la publication d'Ebenezer Howard «cités-jardins de demain», et dont l'auteur avait réussi, par la suite, à créer de toutes pièces, deux villes de ce genre, l'une, Letchworth commencée en 1903 et l'autre Welwyn en 1919, les deux situées à 30 et 40 km. env. au Nord de Londres. Elles comptent aujourd'hui de nombreuses industries florissantes et environ 20 000 à 25 000 habitants chacune. L'expérience fut concluante et l'idée qui a attendu son heure est devenue la doctrine de la reconstruction en cours. L'avantage économique considérable de ces deux villes sur d'autres, réside dans le fait que le sol de toute la ville est resté propriété commune, le mouvement s'est effectué selon des plans d'aménagement bien conçus et les parcelles louées à long terme aux particuliers, industriels, sociétés, selon la formule du «lease hold», la rente foncière annuelle entrant dans la caisse municipale et permettant ainsi la réduction des impôts. L'extension de ces villes est limitée et arrêtée par une ceinture constituée par des fermes agricoles, grevées de servitudes à destination agricole. Les fermes en «lease hold» elles aussi, ayant leur débouché direct en ville, offrent une situation privilégiée et durable aux paysans qui les exploitent.

*La solution suisse* que nous essayons d'esquisser doit s'intégrer dans l'évolution générale de notre Etat fédératif et se baser sur les traditions suisses. Pour être acceptée par tous, elle doit offrir des avantages réels à l'agriculture, renforcer la position de la paysannerie d'une part, améliorer les conditions de production de l'industrie et assurer à la population industrielle un standard de vie élevé d'autre part.

A première vue on pourrait songer à canaliser le développement industriel vers la campagne, succes-

sivement vers tous les villages. Cette solution, d'une décentralisation extrême, compte de nombreux partisans dans les milieux paysans et industriels même. Des expériences récentes démontrent que la généralisation d'une solution pareille serait vouée à un échec complet. En effet, le rythme de la vie journalière du paysan est trop différent de celui d'un ouvrier d'usine. En voulant créer une harmonie entre les travailleurs de la terre et de l'usine on les trouverait dans deux camps opposés et le mécontentement réciproque troublerait la vie communale partout. Les ressources financières des communes de 500, 1000 ou 2000 habitants ne permettraient pas de satisfaire les besoins scolaires et culturels des familles du personnel industriel, de sorte que celles-ci quitteraient le village à la première occasion pour rentrer en ville.

Il faut donc tenir compte du fait que le personnel industriel suisse est habitué à la ville et qu'il n'acceptera pas de changer les avantages de la vie citadine contre les inconvénients du village. L'agglomération industrielle de l'avenir que nous proposons n'est viable que si elle réunit les avantages réels de la ville et ceux de la campagne. Nous avons vu que les Anglais envisagent le développement de villes pour 60 000 habitants environ qui permettent la création d'un centre culturel suffisant. Nous pensons, et les preuves sont nombreuses en Suisse, qu'une agglomération ou une petite ville de 10 000, 20 000 ou 30 000 habitants est parfaitement à même de satisfaire à ce point de vue tous les besoins essentiels et légitimes de la population. En effet presque toutes les localités Suisses de 10 000 à 30 000 habitants qui, selon la nomenclature du recensement fédéral, portent la désignation de «petites villes» possèdent un équipement culturel et scolaire remarquable qu'on trouve à l'Etranger seulement dans les villes de la catégorie moyenne, soit de 50 000 habitants environ. Le recensement de 1941 comptait 21 «petites villes» en Suisse:

|              |        |           |
|--------------|--------|-----------|
| Fribourg     | 26 045 | habitants |
| Neuchâtel    | 23 799 | »         |
| Schaffhausen | 22 498 | »         |
| Thun         | 20 239 | »         |
| Chur         | 17 060 | »         |
| Lugano       | 17 030 | »         |
| Solothurn    | 15 414 | »         |
| Olten        | 15 287 | »         |
| Köniz        | 14 399 | »         |
| Aarau        | 12 900 | »         |
| Herisau      | 12 789 | »         |
| Vevey        | 12 598 | »         |
| Zug          | 12 372 | »         |
| Le Locle     | 11 336 | »         |
| Bellinzona   | 10 948 | »         |
| Granges      | 10 939 | »         |
| Yverdon      | 10 865 | »         |
| Rorschach    | 10 591 | »         |
| Uster        | 10 547 | »         |
| Baden        | 10 388 | »         |
| Burgdorf     | 10 197 | »         |

Les nombreuses industries de toutes les branches et de toutes grandeurs qui s'y sont installées se trouvent bien à l'aise et l'ambiance y est propice et agréable à la vie familiale et au développement de la personnalité de l'individu. Le contact immédiat des habitants avec la campagne est facile. Ces petites villes offrent des débouchés intéressants à l'agriculture environnante, le paysan livre souvent ses produits à domicile ou le citadin les acquiert à la ferme. Ces petites villes mettent à disposition de la population rurale des institutions culturelles et des écoles supérieures, et aident ainsi à les sortir de l'isolement. L'administration municipale d'une petite ville est relativement simple, facile à contrôler, moins «bureaucratisée» et par conséquent moins coûteuse que pour les grandes villes. Si tout n'est pas parfait dans ces «petites villes», c'est que leur développement et leur aménagement reflètent l'influence néfaste des mêmes conceptions matérialistes et spéculatives qui ont régi l'extension des villes en général pendant le XIX<sup>e</sup> siècle et jusqu'à nos jours.

Les 21 «petites villes» se sont formées à quelques exceptions près, autour d'un noyau datant de l'époque médiévale qui constitue aujourd'hui un véritable petit centre urbain ayant un cachet tout particulier. A part les noms cités ci-dessus, la Suisse compte encore une centaine de ces petits «bourgs» qui se sont très peu développés et ne comptent souvent guère plus de 500 à 2000 habitants, la majorité se trouvant dans les cantons de la Suisse romande et dans le canton de Berne, situés le long du parcours des anciennes routes principales traversant la Suisse et desservies par des lignes C. F. F. secondaires ou régionales. Il y a parmi ces petites cités certainement un grand nombre qui se prêteraient à merveille à un développement en petite ville industrielle. En examinant les possibilités dans la région du canton de Berne, nous en avons trouvé une vingtaine. Il en est de même dans les cantons de Fribourg, Vaud, Neuchâtel et Valais. Nous pouvons d'ailleurs constater que le développement industriel qui s'est fait dans le canton d'Argovie peut nous servir d'exemple.

Le prototype d'une agglomération industrielle idéale, en Suisse, est la ville de Winterthour dont le développement harmonieux est le résultat de la collaboration entre l'administration et l'industrie, et de la politique foncière prévoyante, habilement appliquée par la Municipalité depuis au moins 70 ans. Les conditions locales exceptionnellement favorables permettront d'envisager l'extension de Winterthour sur son propre territoire de 65 000 jusqu'à 100 000 habitants, de sorte qu'à ce moment  $\frac{1}{3}$  de son territoire sera occupé par l'agglomération urbaine,  $\frac{1}{3}$  restera à destination agricole et  $\frac{1}{3}$  restera couvert de forêts dont la plus grande partie appartient à la Commune.

Des possibilités semblables existent dans la région industrielle de Bienne dont l'aménagement futur doit être préparé et assuré par un plan régional englobant la ville de Bienne et les communes environnantes.

Nous constatons ainsi que la marge pour la forme et la grandeur d'une ville industrielle de rendement optimal permettra des solutions très variées.

Lors d'un récent voyage d'étude, des urbanistes anglais des plus qualifiés nous ont confirmé entièrement notre appréciation et nous ont encouragé à suivre la voie indiquée.

Une enquête et une étude générales pour toute la Suisse devrait être entreprise par l'Association Suisse pour le plan d'aménagement national (ASPAN) et les différents groupes d'aménagement régional en collaboration avec les intéressés des milieux industriels, agricoles, les organes des C. F. F., etc. Cette enquête servirait de base pour porter la discussion devant un Forum plus étendu. La réalisation d'un programme pareil, inspiré par les meilleures traditions suisses est possible dans le cadre des «articles économiques». L'essentiel pour le moment est de discuter les différents aspects du problème dans un esprit de synthèse. Le citoyen suisse approuvera ensuite l'adaptation nécessaire de notre législation dès qu'il connaîtra la portée générale du problème et dès qu'il pourra juger avec son bon sens l'opportunité des mesures nécessaires. En attendant il s'agit de faire appel à la collaboration volontaire des milieux intéressés qui sera la meilleure garantie du succès final.

Nous nous permettons de souligner qu'il ne s'agit ici nullement d'une fantaisie du planisme, mais

qu'au moment où notre population atteint une densité telle, un laisser-aller nous conduirait à des erreurs dont les conséquences pour les générations futures seraient extrêmement graves.

Nous avons célébré cette année le centenaire de notre Constitution, mais les hommes de notre époque doivent requérir la faculté de disposer pour un avenir lointain. Tout au plus établit-on des plans triennaux au quinquennaux. Notre reconnaissance envers les grands hommes d'Etat de 1848 doit se manifester par des actes, et nous pensons que d'assurer une répartition équilibrée et harmonieuse des lieux de travail et de résidence s'annonce comme une des grandes tâches publiques de l'heure, dont la réalisation s'étendra sur un siècle.

Nous espérons que *les villes à la taille de l'homme* qui constitueront un contrepoids nécessaire et efficace aux grandes villes et qui formeront des éléments importants d'un fédéralisme constructif, soient considérées comme une solution typiquement suisse.

Nous avons parlé au début du principe de la juste mesure. La solution que nous préconisons permet d'obtenir un optimum pour l'ensemble des problèmes de notre agriculture et de l'industrie, qui sont à la base de notre économie.

A. Bodmer

## Esquisse d'un plan directeur pour la ville de Porrentruy

Nous avons le privilège de pouvoir présenter, comme un exemple qui illustre le précédent exposé, une étude d'un plan de développement pour la ville de Porrentruy, ancienne cité épiscopale et chef-lieu du district de l'Ajoie, dont la fondation remonte à un millénaire. En 1850 encore cette cité abritant quelque 2000 âmes était formée d'un gros bourg fortifié, du Château, et de quelques fermes dans les environs immédiats. Placée à la croisée des routes Paris—Belfort—Bienne—Berne et Besançon—Ferrette—Bâle, elle a commencé à se développer lentement depuis la construction de la grande ligne de chemin de fer doublant l'artère premièrement citée. La ville compte aujourd'hui 7000 habitants environ et a pris le caractère d'un petit centre industriel, principalement grâce à l'horlogerie et ses différentes branches annexes. Des fabriques de chaussures, de meubles, de bonneterie s'y sont installées.

Porrentruy est en outre une importante place de marché, dont les origines remontent à 1823: Marché hebdomadaire et marché de bétail, donc lieu de rendez-vous des paysans de toute l'Ajoie. Des maisons de commerce, des succursales de banques et des hôtels complètent l'équipement commercial de la ville.

L'ancien collège, fondé par le Prince Christophe de Blarer, et dont la réputation fut européenne, est devenu l'Ecole Normale d'instituteurs du Jura.

Le château et la ville forment une composition d'ensemble parfaite, résultat d'une utilisation géniale du terrain accidenté, un véritable chef-d'œuvre de l'urbanisme médiéval.

Non seulement des alentours, mais aussi à l'intérieur de la vieille ville l'observateur découvre à chaque pas l'intérêt et les contrastes causés par l'opposition nette du château et de la ville. A part cela, la vieille ville est une source inépuisable, un manuel vivant de configuration plein d'effet, d'une échelle sûre et pleine de fantaisie pour les détails d'architecture.

Le pittoresque de la ville du moyen âge a été enrichi au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle par plusieurs hôtels de belle tenue architecturale tels que l'Hôtel des Halles, l'Hôtel de Ville et la Sous-Préfecture.

L'extension d'une localité telle que celle-ci pose un problème particulièrement intéressant et exige de l'urbaniste beaucoup de tact et une attention particulière pour créer un nouvel ensemble urbain composé de quartiers modernes autour d'une ancienne cité.

L'auteur a commencé son étude par l'établissement d'une sorte de plan idéal (fig. 1) où il démontre comment cette extension aurait pu être menée à bien dès 1850. A cette époque, il était facile de réservier une assez large zone de verdure autour de la vieille ville. Dans cette zone de verdure agréablement aménagée et plantée ça et là de hautes futaies on aurait pu réservier, aux points de pénétration des artères, des places bordées de bâtiments ayant un caractère public. Ainsi, cet espace libre aurait pris l'aspect des réalisations heureuses qui nous connaissons dans les villes de Soleure, Winterthour, Genève et Zofingen.