

# Importance de l'aménagement du territoire

Autor(en): **Segond, Guy-Olivier**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales**

Band (Jahr): **47 (1989)**

Heft 3

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-139850>

## **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.

# Importance de l'aménagement du territoire

Guy-Olivier Segond,  
*Maire de Genève,*  
*Conseiller national*

**Gaston Nicole:** Genève et la plupart des villes suisses manquent de logements. Dans toutes ces villes et nombre de villages, il y a quantité de projets pour la construction de nouveaux quartiers mais des oppositions surgissent de partout. On ne peut évidemment pas renoncer à la construction de nouveaux appartements à Genève et ailleurs. Que faut-il penser de cette volonté d'opposition?

**Guy-Olivier Segond:** Il faut aborder ce problème dans la perspective générale de l'aménagement du territoire. Pour le monde politique et pour l'ensemble du peuple, il faut réaliser que l'aménagement du territoire, sur le plan national, le plan cantonal et le plan communal, est le reflet de toutes les activités humaines. Cela permet d'avoir une vue synthétique de l'ensemble des activités d'une communauté.

Or, par un curieux paradoxe — mais qui s'explique bien dans un pays où la pensée politique est dominée par les aspects économiques et financiers — nous consacrons dans tous les conseils (communaux, cantonaux, fédéraux) un temps incroyable à la discussion de nos budgets et un temps dérisoire à la discussion des problèmes concernant l'aménagement du territoire. Au Conseil national, j'étais le rapporteur du bilan qui était posé par le Conseil fédéral, après 7 ans d'application de la loi sur l'aménagement du territoire. La séance de commission avait duré 1h30. Au Conseil national, la discussion sur les problèmes de l'ADT a pris environ 3 heures. Par rapport au temps que le plénum a consacré aux problèmes budgétaires (comptes: regards sur le passé, budget: regards sur l'avenir), l'examen de l'ADT aurait dû être en tout cas 10 fois plus long. On peut donc constater que les problèmes de l'ADT sont en général complètement négligés.

La seconde constatation que l'on peut faire sur le plan national — et cela explique en partie la situation — c'est que les problèmes d'ADT sont le plus souvent transcantonaux. La carte de la Suisse montre que l'évolution de l'occupation du sol, par la démographie et les constructions, crée des couloirs de croissance dans diverses parties du pays. Il y a l'un de ces couloirs en Suisse romande, très net, allant de Genève par l'arc lémanique jusques et y compris Vevey. Il y en a d'autres: dans la vallée de la Glatt, le long de la Limatt, le long de l'autoroute du Gothard, côté Tessin. Or, ces problèmes d'aménagement du territoire, transcantonaux, ne sont pris en compte par aucune organisation institutionnelle. C'est typique entre Genève et Vaud.

Troisième point: dès les années 20, donc très tôt, Genève a eu une politique d'ADT qui consistait à découper le territoire en zones: zones à bâtir, zones réservées aux équipements publics, zones vertes. Aujourd'hui, avec bientôt 70 ans de recul et quelques modifications de

zones, que constatons-nous? Environ 40% du territoire est resté en zones agricoles! Sur les zones à bâtir, 60% sont utilisés par 10% de la population, 20% sont utilisés par 90% de la population, 20% sont utilisés pour les équipements publics. On voit donc que même dans le cadre d'un ADT bien zoné et très tôt, on assiste à un phénomène d'accaparement du sol, puisque 36% du territoire cantonal est utilisé par 10% de la population et 60% des terrains à bâtir sont utilisés par 10% de la population.

On arrive ainsi — et c'est là que l'on trouve les contraintes politiques — à des problèmes de ce type: ou nous devons exproprier dans les zones-villas (ce qui est une attaque directe contre la propriété privée) ou nous devons déclasser des zones agricoles; cela permet de retrouver de l'air et de l'espace, mais cette solution est difficile et délicate car elle compromet l'instrument de travail des agriculteurs.

Dernier point: le problème du logement, mais il faut bien en voir les origines. J'ai fait le calcul pour connaître les variations du taux d'occupation des logements. En 1979, ce taux d'occupation à Genève était tel que si nous l'appliquions aujourd'hui à la population genevoise qui a augmenté, nous devrions avoir environ 8000 appartements libres. Comme c'est loin d'être le cas, cela montre qu'aujourd'hui, les gens exigent des logements plus spacieux et beaucoup plus de logements individuels. Nous avons une croissance maîtrisée d'environ 2000 appartements par an.

## A PROPOS DE LA POLLUTION ET DES DÉCHETS

**Guy-Olivier Segond:** Deux mots pour donner un exemple positif de législation avancée et parler aussi des déchets. L'exemple positif est celui d'une législation avancée influençant la législation européenne, dans le domaine de la pollution de l'air notamment par les gaz d'automobiles.

En Suisse, nous avons des normes sévères — mais non arbitraires —: elles ont été définies par l'OMS et retenues en gros par les USA. Pourquoi avons-nous pu adopter ces normes en Suisse? Pour une raison claire et simple: parce que nous n'avons pas d'industrie nationale de construction automobile qui ferait pression sur le Parlement. Nous avons donc adopté ces normes et nous avons vu les constructeurs européens adapter très rapidement la plupart de leurs modèles à ces normes, démontrant que c'était techniquement possible et financièrement supportable. Je sais, pour en avoir discuté avec M. Clinton Davis, alors Commissaire anglais chargé de l'environnement à la Commission Delors, que l'exemple de la Suisse a été abondamment commenté et utilisé dans les discussions avec les constructeurs européens d'automobiles, notamment les Français et les Italiens qui, eux, faisaient pression pour que ces normes suisses ne soient pas adoptées.

Vous avez vu que, dans un premier temps, elles ont été adoptées pour des véhicules de petites cylindrées, qu'elles leur seront appliquées dès 1989 et qu'elles seront probablement aussi imposées aux voitures de plus grosses cylindrées. Cet exemple montre que la Suisse — comme marché économique neutre — sans constructeurs d'automobiles susceptibles de faire pression, a pu adopter des normes qui ont obligé l'industrie à s'adapter. C'est un exemple positif par rapport à l'Europe.

Pour les *déchets* c'est exactement le contraire. La Communauté européenne nous reproche précisément de ne pas appliquer — bien que nous n'y soyons pas obligés mais par analogie — une directive communautaire européenne dite de SEVESO (ce qui en montre bien l'origine). Si nous ne l'avons pas fait, c'est parce qu'il y a eu des pressions de la part des industries suisses qui avaient évidemment intérêt à exporter leurs déchets au lieu de les réduire à la source, de les stocker ou de les éliminer sur le territoire national. Elles sont techniquement capables de le faire puisque les fûts de dioxine, au terme de leur balade continentale, avaient fini par arriver à Bâle où ils ont été éliminés. Nous avons la technologie ... mais elle était coûteuse. Actuellement, il se passe quelque chose de très intéressant sur le plan international et cela se prépare à Genève. C'est un Suisse qui préside la conférence internationale sur le transport des déchets dangereux. Au niveau des experts, on est en train d'obtenir de la plupart des pays développés et de certains pays en voie de développement, que l'on essaie d'abord d'éliminer les déchets à la source et que, si l'on n'y parvient pas, l'élimination devra se faire dans les pays d'origine.

Lorsque la conférence aura obtenu l'accord technique des experts, elle devra ensuite être signée par les gouvernements au printemps 89 à Bâle. Elle devra ensuite être ratifiée par les Parlements en 89 ou 90. Encore une fois, c'est une personnalité suisse travaillant à l'Office fédéral de la protection de l'environnement où elle est chargée des relations internationales, qui préside ces travaux: M. Alain Clerc.

Si les signatures sont acquises à Bâle au printemps 89, il sera très intéressant de voir si notre Parlement a le courage politique de ratifier cette Convention qui contraint les producteurs à éliminer les déchets sur le territoire national. Cela obligerait la Suisse à construire en tout cas deux usines d'élimination des déchets, à des coûts importants.