

L'aspect économique et social de l'aménagement régional

Autor(en): **Bodmer, A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura**

Band (Jahr): **19 (1948)**

Heft 11

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825443>

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.

PJ4

LES INTÉRÊTS DU JURA

Bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura
CHAMBRE D'ÉCONOMIE ET D'UTILITÉ PUBLIQUE DU JURA BERNOIS

XIX^e ANNÉE

N^o 11

NOVEMBRE 1948

SOMMAIRE:

*L'aspect économique et social de l'aménagement régional
Esquisse d'un plan directeur pour la ville de Porrentruy*

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^e rang, avec 45 % de la population active occupée dans l'industrie, et elle n'est dépassée que par la Belgique avec 49 %, la Grande-Bretagne 50 %. La situation de la Suisse est d'autant plus remarquable que les chiffres indiqués pour la Belgique et la Grande-Bretagne comprennent l'industrie minière.

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

Aujourd'hui nous comptons cinq grandes villes avec plus de 100,000 habitants chacune — et 950,000 habitants en tout. Les villes moyennes et petites (de 10,000 à 100,000 habitants) comptent 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 agglomé-

rations 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 grands 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, de la nourriture que pour la moitié de sa population. L'autre moitié est dépendante de l'importation des produits 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'étranger — 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.)

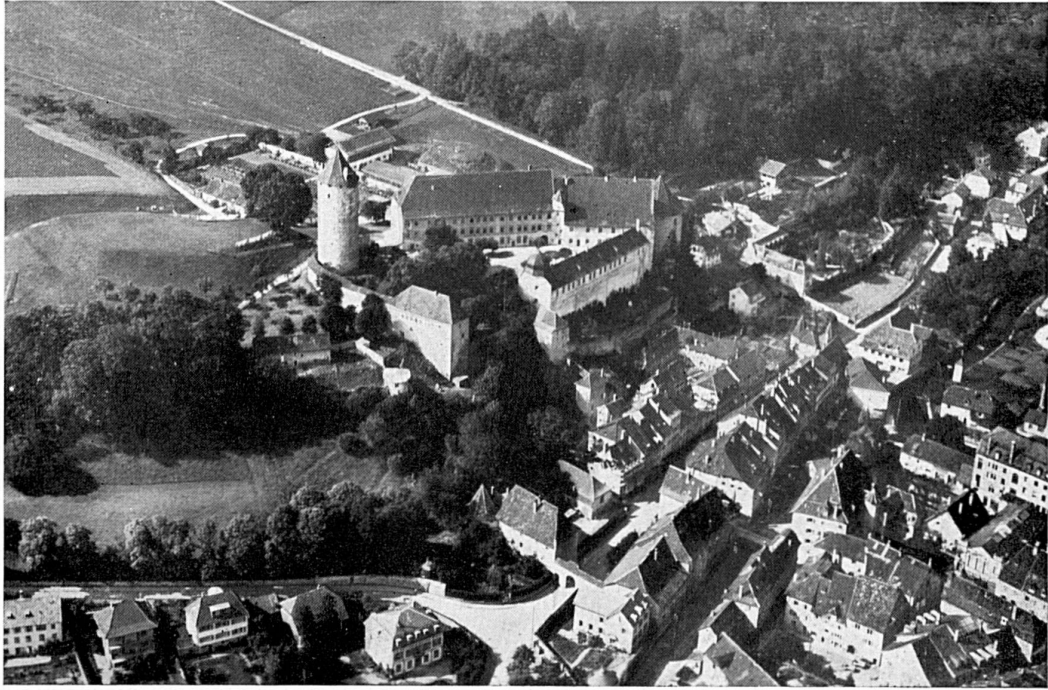
La situation favorable, dont jouit l'industrie suisse d'exportation depuis des années deviendra de plus en plus difficile au fur et à mesure qu'avance la reconstruction des industries détruites pendant la guerre. Nous savons que la reconstruction de ces usines se réalise selon les principes les plus modernes afin d'y augmenter le rendement et la précision du travail. Nos produits



Cliché Adj. 282

PORRENTUUY, Vue générale

Photo Enard



Cliché Adij. 283

PORRENTUUY, le Château

Photo Enard



Cliché Adij. 284

PORRENTUUY, Rue de la Préfecture

Photo Perrochet



Cliché Adij. 285

PORRENTUUY

Photo Perrochet

industriels se trouveront donc très rapidement en concurrence sur le marché mondial, avec des produits étrangers dont le prix et la bienfacture 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 leurs entreprises.

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. La réalisation des 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 indispensables à une prospérité durable deux mesures nous paraissent indispensables :

1. Notre institut d'émission, la Banque Nationale, doit pratiquer une politique monétaire visant la stabilisation du niveau général des prix à l'intérieur du pays et ne tolérant ni inflation ni déflation, conformément aux recommandations fixées par la commission fédérale des pleins pouvoirs.
2. 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 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 1920-1925 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 mise à notre disposition est fixe, invariable. Ce bien a le caractère d'un monopole, et ce caractère de monopole s'accroît avec chaque naissance. La population qui vit et travaille aujourd'hui sur les 41,295 km² a doublé dans l'espace d'un siècle. La densité qui fut en 1850 de 58 hab./km², avait atteint 105 hab./km² en 1941.

En tenant compte seulement de la surface productive du sol, la densité est de 154 hab./km². 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'École polytechnique fédérale, d'un Institut d'organisation industrielle.

b) Les *facteurs externes*, tels que le choix de l'emplacement de l'usine, conditions climatiques, l'aménagement des accès par routes, voie ferrée, eau, l'adduction d'eau, les possibilités d'évacuation des eaux utilisées, 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^e siècle. Nombreux aussi sont les cas où l'agrandissement d'une usine est rendu impossible par suite de l'opposition des propriétaires de terrains voisins, qui refusent de vendre ou 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 la localisation et de l'équipement extérieur des industries ne peut être trouvée par les industriels seuls ; elle doit être recherchée dans le cadre de l'aménagement local et régional, dans la coordination avec d'autres intérêts généraux et particuliers. 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. *Mais le maintien de ces qualités 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 laissé au repos permette la régénération physique et mentale par le contact permanent avec la nature. Il s'agit ensuite d'éviter les gaspillages de temps et d'argent nécessaires pour les longs parcours entre le foyer et l'usine 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 des abonnés CFF à destination de Zurich était de 16,000 en 1938 et de 25,000 en 1947. Il représente 24,21 % de la totalité des abonnés des CFF en Suisse. Il s'agit d'un trafic de pointe quatre fois par jour et dont le rendement financier est peu intéressant pour les CFF. 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 550 millions ! Et dire que les services municipaux des transports 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 pointe et l'on parle déjà d'un projet de métro pour décongestionner les artères de la ville, bien 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 une 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^e 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 d'autres villes en arrivent à se trouver dans la même impasse que Zurich ? Les villes de Bâle, Berne, Genève et Lausanne ont chacune une tâche importante à remplir dans le cadre du fédéralisme suisse, 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 que les grandes villes exerçaient sur les industries, fut une réalité pendant les premières décades du machinisme ; il a perdu son sens aujourd'hui. Une décentralisation des industries est reconnue comme une nécessité dans tous les pays, où les solutions diffèrent, mais elles restent toutes basées sur un même principe. Citons l'exemple de l'Angleterre, où le problème fut à l'ordre du jour bien avant 1939. Des urbanistes, des industriels, des sociologues, des hommes d'État 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 penser qu'il ne s'agit pas d'une fantaisie ou d'une utopie.

Cette reconstruction favorise en premier lieu la création et le développement d'agglomérations industrielles sous forme de villes de grandeur 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 ; elle offre donc les meilleures conditions de production pour l'industrie et le standard de vie qui convient le mieux aux Anglais, permettant le plein épanouissement de la vie familiale, complété harmonieusement par les institutions culturelles et sociales nécessaires. L'administration municipale est de beaucoup simplifiée par rapport à celles 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 bicyclette 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 cités de ce genre, l'une Letchworth, commencée en 1905 et l'autre Welwyn en 1919, les deux situées à 30 et 40 km. environ au nord de Londres. Elles comptent aujourd'hui de nombreuses industries florissantes et environ 20 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 morcellement s'est effectué selon les 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 de 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, successivement vers tous les villages. Cette solution d'une décentralisation extrême compte de nombreux partisans dans les milieux paysans et industriels mêmes. Des expériences récentes démontrent que la généralisation d'une solution pareille serait vouée à un échec complet. En effet, le rythme

REIFLER & GUGGISBERG, ing. S. A.

Entreprise de construction

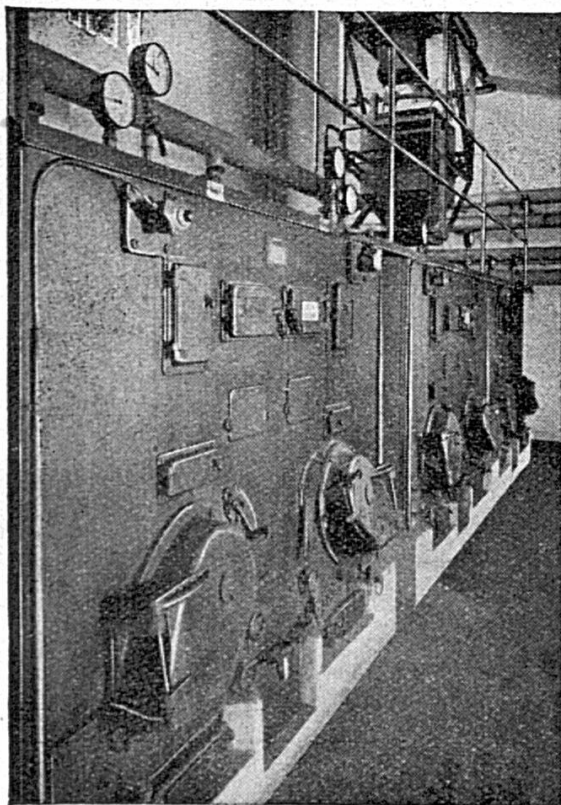
BIENNE

Téléphone 2 56 22



Ponts et chaussées
Voies ferrées
Revêtements de routes
Bâtiments industriels

335



Chaufferie à 6 chaudières
d'une grande usine
«Chauffage et chargement automa-
tique au charbon.»

Pärli & Cie

Chauffages en tous
genres

Ventilation

Installations
sanitaires

Bienne

Delémont Porrentruy

362

2

Seva
60

DE NOUVEAU
LE
PLAN DE TIRAGE
OFFRANT
LES GROS LOTS DE
Fr. 50 000.-, 20 000.-, 10 000.-
42 077 lots d'une valeur de Fr. 530 000.-
ET CET AVANTAGE

par série de 10 billets
(chiffres finals 0 à 9)
2 lots

déjà 5 billets se terminant pas les chiffres
0 à 4 ou 5 à 9 garantissent au moins 1 lot

1 billet Fr. 5.- (la série de 10 billets Fr. 50.-), plus 40 cts. de port, pour
envoi recommandé au compte de chèques postaux III 10026.

Adresse: Loterie SEVA, Berne. Les billets SEVA sont aussi en vente
dans les banques, aux guichets des chemins de fer privés ainsi que
dans de nombreux magasins, etc.

TIRAGE 22 DEC.

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 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 ne trouve à l'étranger que dans les villes de la catégorie moyenne, de 50,000 habitants environ. Le recensement de 1941 comptait 21 « petites villes » en Suisse :

Fribourg	avec 26,045	habitants
Neuchâtel	» 25,799	»
Schaffhouse	» 22,498	»
Thoune	» 20,259	»
Coire	» 17,060	»
Lugano	» 17,050	»
Soleure	» 15,414	»
Oltén	» 15,287	»
Köniz	» 14,599	»
Aarau	» 12,900	»
Hérisau	» 12,789	»
Vevey	» 12,598	»
Zoug	» 12,572	»
Le Locle	» 11,556	»
Bellinzone	» 10,948	»
Granges	» 10,939	»
Yverdon	» 10,865	»
Rorschach	» 10,591	»
Uster	» 10,547	»
Baden	» 10,588	»
Berthoud	» 10,197	»

Les nombreuses industries de toutes les branches et de toutes les 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 leurs institutions culturelles et leurs écoles supérieures à disposition de la population rurale 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^e 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. Ils se trouvent en majorité 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 de chemins de fer secondaires ou régionales. Parmi ces petites cités un grand nombre certainement pourraient être développées en petites villes industrielles. En examinant les possibilités dans le 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 Winterthur dont le développement harmonieux est le résultat de la collaboration entre l'administration et l'industrie, et de la politique foncière prévoyante habilement appliqués par la municipalité depuis au moins 70 ans.

Les conditions locales exceptionnellement favorables permettront d'envisager l'extension de Winterthur sur son propre territoire de 65,000 jusqu'à 100,000 habitants, de sorte qu'à ce moment-là $\frac{1}{3}$ de son territoire sera occupé par l'agglomération urbaine, $\frac{1}{3}$ restera à disposition de l'agriculture 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 CFF, 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 de l'article 2 de notre Constitution fédérale, et facilitée par les 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 ou 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 contrepois nécessaire et efficace aux grandes villes et qui formeront des éléments importants d'un fédéralisme constructif, seront 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 maximum pour l'ensemble des problèmes de notre agriculture et de notre industrie, bases de notre économie nationale.

A. BÖDMER, ingénieur,
Directeur du bureau technique
du Groupe d'aménagement régional de Berne