

**Zeitschrift:** Tracés : bulletin technique de la Suisse romande  
**Herausgeber:** Société suisse des ingénieurs et des architectes  
**Band:** 131 (2005)  
**Heft:** 14: Discours scientifique

**Anhang:** Les cahiers de l'ASPAN Suisse occidentale, année 23, no 2  
**Autor:** [s.n.]

### **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](#)

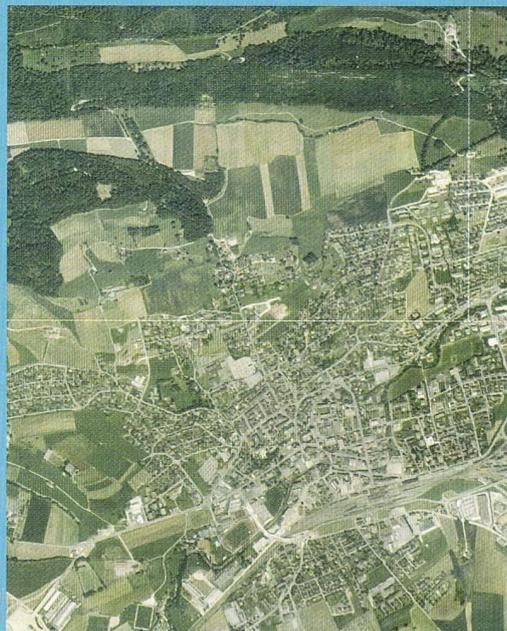
**Download PDF:** 16.07.2025

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

# LES CAHIERS DE L'ASPAN

PRIX: ÉNERGIE ET URBANISME

SUISSE OCCIDENTALE



## UN LIEU POUR L'UTOPIE ?

Michel Jaques

## ÉDITORIAL

Un lieu pour l'utopie ? (M. Jaques) 2

## PRIX : ÉNERGIE ET URBANISME

Les objectifs du prix (Arlette Ortis) 4

Construire des passerelles entre  
urbanisme et énergie - Compte-rendu  
d'un des ateliers (René Longet) 5

Quatre dossiers « nommés » 6

## OPINION LIBRE

Approche du partenariat public et privé  
(Antoine Wasserfallen) 12

## INFORMATION

Un projet pédagogique 15

## FORMATION

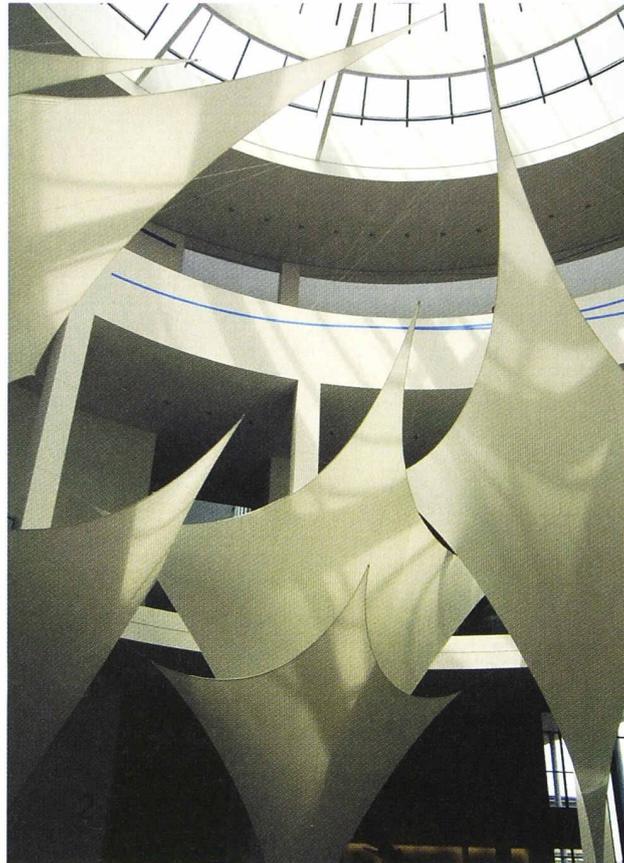
16

## PUBLICATIONS

16

## AGENDA

16



Le hall de la pinacothèque de Munich (Photo K. Jaques)

Pour beaucoup d'entre nous, le retour de vacances représente un moment particulier de prise de conscience d'une situation souvent imperceptible dans la routine des jours habituels de travail. Prise de conscience donc, due à un décalage rapide - et souvent salutaire - dans l'espace et dans le temps. Mon retour de quinze jours de pérégrination en Allemagne est marqué par une suite d'étonnements consécutifs à une vision comparée de simples impressions et à quelques surprises dues à une avalanche d'événements qui m'ont réveillé d'une certaine torpeur routinière.

Donc, voilà plusieurs tableaux impressionnistes glanés lors de mon périple chez mes amis teutons :

- La Ruhr: un champ imposant de friches industrielles où les fonderies et les mines, parfois réhabilitées en musées et en espaces de loisirs, voisinent avec les dernières usines de production d'acier, certes encore très nombreuses.
- Krefeld: une ville étonnante où les carrés de paysage et d'espaces verts prennent autant de place que les quartiers bâtis.
- Cologne: une ville compacte où les urbanistes de la reconstruction allemande n'ont pas hésité - d'ailleurs avec bonheur - à accoler à la cathédrale encore debout des édifices publics imposants.
- Mayence: là encore, un bel exemple de proximité ancien/nouveau entre les maisons de ville à pignons et le béton brut - mais tendre au regard - du musée Gutenberg.
- Bamberg, Rothenburg: des villes conservées certes, mais combien vivantes.

Les Cahiers de l'ASPAN-SO sont l'organe d'information du groupe de Suisse occidentale de l'Association suisse pour l'aménagement national et paraissent trois fois par an dans la revue TRACÉS. Ils sont adressés gratuitement à ses membres.

- Nüremberg que je me dois de citer pour la délicate et intelligente mise en scène audio de la demeure-atelier de Dürer.
- Et deux faits étonnants: le trafic autoroutier où les poids lourds se succèdent en continu sur la voie de droite sans parler des bouchons sérieux tous les 30 à 50 km. D'autre part, la profusion des pharmacies (172 pour 240 000 habitants à Krefeld) témoins de la gratuité des médicaments moyennant bien sûr les primes d'assurance maladie.
- Enfin Munich dont la nouvelle pinacothèque a produit sur moi une forte impression: quatre volumes rangés autour d'une grande coupole habillée de voile; quatre thèmes présentés: le design à travers une rétrospective d'objets de l'ensemble du XX<sup>e</sup> siècle; les couvertures du magazine « Spiegel » depuis cinquante ans avec les dessins originaux; les toiles des artistes du « Blaue Reiter » autrement plus variées que ce qu'on nous montre à Murnau; et la partie architecture.

Dans ce dernier quadrant, la présentation d'une maquette et des plans d'un projet de ville nouvelle chinoise - Lingang - retentit de toute ses lumières. Le plan n'est pas très différent de ce que les artistes de l'utopie ont produit depuis Nicolas Ledoux, mais là, traité au goût du jour, soit: un grand plan d'eau, comme un disque limité par une plage circulaire - une copacabana sans fin - et, en front de baie, les immeubles tours; une place très importante dédiée aux équipements publics. Sans doute, cette utopie verra le jour près de Shangāi en plein développement.

Baigné de cette atmosphère courageuse, futuriste, quel choc n'ai-je pas senti à la descente d'avion, je devrai plutôt dire, les chocs répétés sur le mode mineur, reflets de l'angoisse de notre ancien monde:

- Attentat dans le métro londonien: 52 morts, mausolée inauguré!
- Renvoi à une date ultérieure de la discussion sur le protocole de Kyoto lors du G8 organisé en Ecosse.
- Le PIB en baisse, le chômage en hausse.
- Une jupe et un tee-shirt pour 28 euros, une robe de fillette pour 8 euros, les deux lots pour 35 euros.
- Suppression d'une fabrique de lunettes dans le Jura français, alors que l'entreprise fait de sérieux bénéfices; exportation des machines, quelques « petites mains » très habiles dans la micro-mécanique mises à pied.
- Alerte aux urgences aux HUG, suite et fin de la Lake Parade!
- La pénurie de logements, les canyons du bruit, la qualité de l'air ... et j'en passe.

Cela me ramène aux paroles d'un urbaniste lausannois: faut-il partir ou rester? et, si partir, où aller? Y aurait-il encore un lieu pour l'utopie sur cette pauvre petite planète? Décidément, tout a radicalement changé depuis quelques lustres. Serons-nous encore capables d'envisager et de mettre en œuvre une réaction tout aussi radicale?

*Pour ce présent cahier, la rédaction a choisi de présenter les dossiers des « nommés » parmi les dix-neuf cas reçus dans le cadre du prix de l'ASPAN-SO 2005. En effet, à la demande de plusieurs personnes, il nous a paru indispensable de présenter quatre exemples tout à fait intéressants et qui ressortaient avec évidence du lot. Auparavant, nous nous devions aussi de donner quelques reflets de la journée de remise du prix attribué au projet en cours de réalisation du secteur « Lac-Nations » à Genève. Enfin, nous présentons, en opinion libre, la thèse d'Antoine Wasserfallen sur le partenariat public-privé. Ce phénomène, nouveau, méritait qu'on l'aborde puisqu'il constituait un des éléments majeurs de l'exemple genevois primé.* (Réd.)

## LES OBJECTIFS DU PRIX

*Arlette Ortis, architecte urbaniste,  
vice présidente de l'ASPAN-SO*

Notre objectif était de distinguer «un projet d'urbanisme qui limite la consommation de l'énergie et favorise des comportements de mobilité ménageant les ressources énergétiques». Ce but est atteint et le jury a retenu le projet Lac-Nations qui a fait l'objet d'une publication que tous nos membres ont reçue. Véritable «projet urbain», c'est celui qui répondait le mieux aux critères fixés par le jury:

- l'adéquation par rapport au thème proposé
- l'originalité du concept
- l'exemplarité de la démarche ou du projet
- l'intégration des éléments urbanistiques, énergétiques et de mobilité
- la prise en compte des aspects environnementaux, économiques et sociaux
- le degré de réalisation
- la faisabilité

Comme dans tout concours, d'autres projets nous ont été soumis, ils ont été examinés avec soin et même si le jury a estimé qu'ils ne répondaient pas en tous points aux critères énoncés, ni leur valeur ni leur intérêt propre ne sont mis en cause pour autant. C'est donc pour élargir et prolonger le débat engagé sur le thème de «l'énergie et de l'urbanisme», que nous publions ici certains de ces propositions.

Il nous paraît toutefois intéressant de remarquer que tous les projets que nous avons étudiés reposaient sur une conception directrice validée, dans la plupart des cas, par une décision politique. On peut donc dire qu'il s'agit d'une représentation cohérente de ce que pense et espère la population en matière d'aménagement de son territoire pour les années à venir. Une sorte de réponse aux aspirations de la société, les bases d'un contrat territorial. Ce contrat lie les autorités publiques mais, dans sa phase finale de réalisation, implique inévitablement les acteurs privés.



Remise du prix DE L'ASPAN-SO 2005 sur le thème énergie et urbanisme en collaboration avec l'Office du développement territorial (ARE), l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) et SuisseEnergie. Attribué au projet «Secteur Lac-Nations» le 15 avril 2005 à l'OMM, Genève

Sur la photo, de gauche à droite: M. Bernard Pittet (entreprise Serono), M. Laurent Moutinot (Conseiller d'Etat -Etat de Genève, DAEL), M. Pierre Kohler (président du jury), M. Christian Ferrazzino (conseiller administratif-Ville de Genève), Mme Arlette Ortis (vice-présidente ASPAN-SO) et M. James Crozier (entreprise Serono)

Le plan directeur est donc un instrument indispensable, mais pas suffisant. Une vision aussi admirable soit-elle n'est que parole si les moyens de la réaliser font défaut. Trop souvent des concours, faisant appel à la créativité, sont lancés sans que les bases de leur réalisation ne soient assurées et que leur financement soit garanti. Ainsi en va-t-il d'une idée directrice: la « faisabilité » du concept se doit d'être testée puis consolidée pour que l'objectif soit atteint.

Au cours de l'examen du projet Lac-Nations, le jury est arrivé au constat que ni les dispositions du plan directeur cantonal genevois, ni les directives du plan directeur cantonal de l'énergie n'auraient pu se concrétiser et se généraliser à l'ensemble du secteur sans l'apport déterminant, au moment de leur mise en

oeuvre, du partenariat privé. Ceci est d'autant plus vrai que les finances publiques sont mal en point et que nos institutions imposent souvent des délais de prise de décision qui ne sont pas en phase avec les impératifs de l'industrie privée.

Il est essentiel, au départ, que la volonté politique et sociale soit clairement exprimée.

Le partenariat public-privé doit être envisagé « en amont » d'une réalisation. Il implique que les partenaires s'entendent tant sur la planification, la réalisation, l'exploitation que l'entretien de l'ouvrage à réaliser. C'est une démarche complexe, relativement nouvelle, mais qui est appelée à se généraliser.

## CONSTRUIRE DES PASSERELLES ENTRE URBANISME ET ÉNERGIE (Compte-rendu d'un des ateliers)

*René Longet, equiterre, Genève*

### INTRODUCTION À L'ATELIER

**Il convient tout d'abord de rappeler les impératifs du développement durable: il s'agit de préserver les ressources de la Terre, à savoir la biodiversité, l'énergie, le sol, les matières premières. Pour l'énergie, d'aucuns semblent dire que les objectifs de Kyoto ou de la loi sur le CO2 sont trop ambitieux. En réalité, et le Conseil fédéral le retient dans sa stratégie du développement durable datant d'il y a trois ans, il faut diviser la consommation des énergies non renouvelables par trois et faire assumer le solde aux 3/4 par les énergies renouvelables! A l'occasion de l'entrée en vigueur du Protocole de Kyoto, le président Chirac a même parlé de réduire au quart, et c'est une valeur admise au sein de l'UE, à atteindre d'ici cinquante ans!**

**Il faut donc se fixer des objectifs ambitieux, et M. Rumley a tout à fait raison d'en réclamer pour le bien non renouvelable qu'est le sol.**

**Il faut aussi savoir que ces objectifs sont techniquement atteignables, on sait comment faire.**

**Par contre, on ne sait pas comment généraliser cela. Le problème n'est pas technique, il est de société.**

A cet égard, coordonner urbanisme et énergie est une démarche essentielle. D'une part, parce que toute coordination bien faite crée des effets de synergie, simplifie, amène des moins-values financières. D'autre part, parce que c'est la seule façon de maîtriser la consommation irréflectée des deux ressources

fondamentales que sont le sol et l'énergie. On peut même dire que ce qui est bon pour le sol est bon pour l'énergie et vice-versa.

Les trois quarts de la consommation finale d'énergie sont dus au chauffage et à la mobilité. On accuse souvent les processus industriels, mais le problème se pose bien plus au niveau de la consommation des individus et du mode de vie de chacun. Pour maîtriser la dépense énergétique relative au chauffage, il faut agir sur la conception et la gestion des bâtiments, pour maîtriser celle due aux transports, le facteur décisif est la gestion des déplacements. Dans les deux cas l'urbanisme joue un rôle clé.

Selon comment un quartier ou l'urbanisation est conçue, on va générer de la dépense énergétique supplémentaire ou la réduire. L'urbanisme en particulier a une influence essentielle sur la genèse des besoins en déplacement. La dispersion de l'habitat et l'urbanisation de la couronne genevoise frontalière en est un exemple parlant, génère des flux de transports individuels difficilement maîtrisables. Et en Suisse, donc également à Genève, la desserte en transports publics n'est pas une exigence préalable à la réalisation d'un droit à bâtir. Observons qu'un terrain une fois classé en zone constructible vaut environ 100 fois le prix d'un terrain agricole ou sylvicole...

M. Moutinot disait que si l'on n'était pas obligé, on ne faisait pas, et il est vrai que tout le monde n'a pas la motivation des dirigeants de Sereno ou de M. Ferrazino. Dès lors une question essentielle est celle de la motivation. Et il s'agit d'éviter que des réalisations exemplaires comme celle qui vient d'être primée ne reçoive

une fonction d'alibi. Autrement dit, comment passer de l'exception à la règle, comment élever le standard, la normalité ?

M. Kaufmann rappelait que les objectifs de SuisseEnergie ne sont pas atteints, et M. Rumley que le développement durable ne vient pas tout seul.

C'est pourquoi il me semble qu'il faut agir dans trois directions :

- 1) Créer des nouvelles bases légales, non pas davantage de lois, mais des lois mieux appropriées, il faudra modifier la LAT certainement.
- 2) Créer des méthodologies et des procédures pour réussir à poser les bonnes questions au bon moment
- 3) Soutenir la motivation par l'exemple, l'information sur le pourquoi et le comment. Il existe encore beaucoup de doutes et d'hésitations sur les questions que nous traitons, et il est important de faire savoir que ces enjeux sont importants et que des solutions existent, en général même pas plus chères. Au contraire, le coût est souvent une excuse quand on a mal étudié un sujet. En ce sens le prix de l'ASPAN est une excellente contribution.

#### SYNTHÈSE DES TRAVAUX DE L'ATELIER

L'atelier s'est penché sur la question de comment faire pour que ce qui a été cité comme exemplaire puisse réellement faire progresser les choses, fasse école. Il convient d'éviter que pour un projet primé il y en ait dix de moyens voire de mauvais. La solution qui s'impose est de monter les standards. Mais comment ? Il faut motiver, mais il faut aussi clarifier les procédures, mettre en place des méthodologies. La SIA l'a fait avec sa recommandation 112/I « Construction durable » qui vient de sortir sur le bâtiment, il reste à le faire pour l'urbanisation, les quartiers. Le mode d'aménagement d'un quartier, la répartition des fonctions sur le territoire sont une donnée décisive pour la réalisation des objectifs de politique énergétique. Il faut que ces deux politiques, d'urbanisation et

de l'énergie, soient coordonnées. Elles sont elles-mêmes déjà des enjeux de coordination.

L'atelier a pu constater que maîtrise de la consommation de sol et de la consommation d'énergie étaient liées, allaient de pair. Ce qui est bon pour l'un l'est aussi pour l'autre. Ce sont d'ailleurs deux axes importants du développement durable, et en effet, en amont de la politique de l'énergie et de celle du territoire, qui ont fondamentalement toutes deux pour mission de préserver des ressources non renouvelables et d'assurer leur juste affectation, on trouve le développement durable.

On sait aussi que les trois quarts des émissions de gaz à effet de serre sont dus au chauffage et aux transports, deux facteurs sur lesquels, le projet primé l'a montré, le mode d'urbanisation a une influence. Ce sont surtout deux planifications, énergétique et urbanistique, dont les instruments doivent être coordonnés.

A Genève, le ScanE se propose de mener cinq procédures de ce type par an. Il faut vraiment faire en sorte que ces deux approches aillent de pair, et que l'urbanisation soutienne les objectifs de la politique énergétique. En l'occurrence, il s'agit de générer les méthodologies adéquates et y penser. Penser au fait que l'implantation d'activités et la conception d'un quartier sont des facteurs décisifs pour la création de besoins de transport, et la conception énergétique des bâtiments pour la dépense en énergie sur ce poste, c'est le début de la prise de conscience, mettre en place les outils pour cela, est l'étape suivante. Dans chaque cas, on revient non pas au comment faire, mais avant tout au pourquoi, c'est à dire à la question de la motivation.

Dans tous les cas de figure, en effet, les questions ne sont pas techniques mais de motivation et de volonté politique. Et quand certains trouvent trop ambitieux les objectifs de Kyoto, il faut rappeler que le Conseil fédéral lui-même, dans sa stratégie du développement durable de mars 2002, postulait une réduction, d'ici la moitié du siècle, de la consommation d'énergie au tiers de la valeur actuelle...

## QUATRE DOSSIERS « NOMMÉS »

### Le projet de la ville de Neuchâtel

**La ville de Neuchâtel mène depuis plus de dix ans une politique active et novatrice en matière d'énergie, d'environnement et d'urbanisme. Elle a reçu le prix de l'ASPAN « nature comprise » en 1996, les prix solaires suisse et européen en 1999 et le prix solaire suisse en 2002. Après avoir été la première ville de suisse romande à recevoir le label « cité de l'énergie » elle a été également la première à se doter d'un agenda 21.**

La ville de Neuchâtel pose sa candidature au prix de l'ASPAN 2005 en présentant quatre exemples à différentes échelles pour illustrer sa démarche en matière d'intégration des problèmes urbanistiques, énergétiques et de mobilité.

**UN TERRITOIRE :**

Dans le cadre de son plan et règlement d'aménagement la ville a postulé qu'il était utile de favoriser ses 3 réseaux de chauffage à distance dans le but de densifier leur utilisation. Ce règlement oblige toute nouvelle construction se trouvant dans une zone « chauffage à distance » à se raccorder au réseau et à consommer son énergie.

Un autre article de cette réglementation fixe à 80% la part maximale d'énergie non renouvelable pour tous les bâtiments neufs ou transformés.

L'utilisation et l'assainissement du réseau de chauffage à distance a permis de densifier le secteur des équipements publics du quartier de la Maladière; le volet énergétique devenant ainsi un facteur de densification urbaine.

**UNE PHILOSOPHIE :**

L'agenda 21 a été mis en place en 1999. Il a été accepté par le législatif de la ville de même qu'un crédit permettant la réalisation de 21 actions en faveur du développement durable. Parmi ces actions deux portent sur les transports: «énergie et transport dans l'administration» et «mobilité durable». La ville se devait d'assumer un rôle exemplaire en matière de mobilité. Dans les faits, cela se traduit par des mesures dont l'objectif est de réduire les impacts économiques, sociaux et environnementaux liés aux déplacements dans le cadre des activités de l'administration communale.

**UN QUARTIER :**

Le secteur de la gare CFF de Neuchâtel est considéré dans le plan directeur communal comme le principal pôle de développement stratégique de la ville. La venue de l'Office fédéral de la statistique en 1998 a donné une

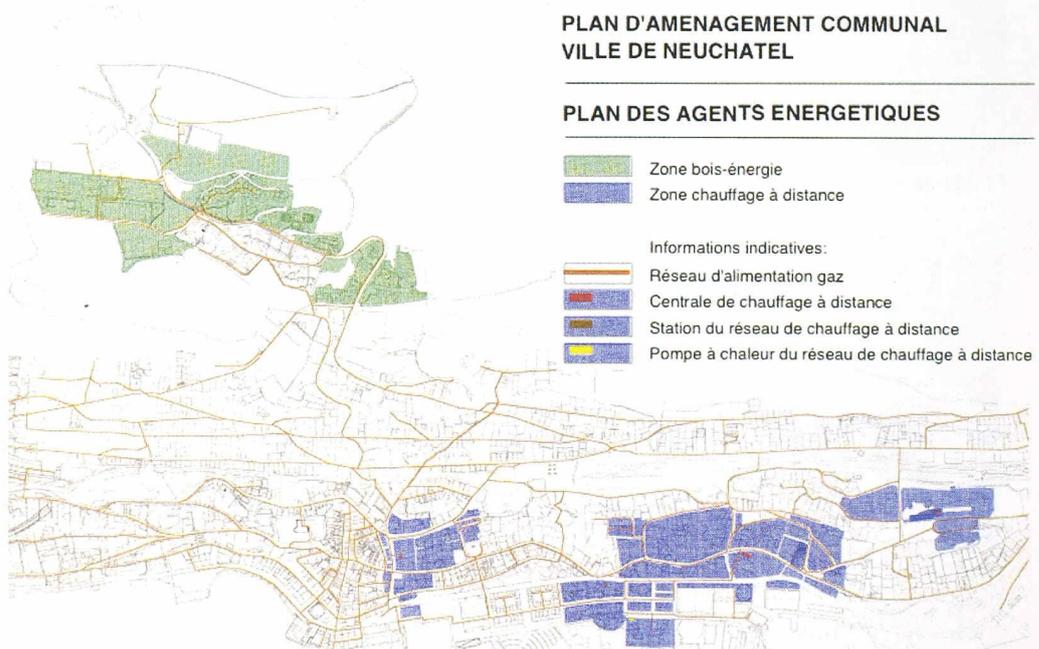
dynamique à ce quartier bâti sur d'anciennes friches industrielles. La création de l'association Ecoparc et de son vaste programme de construction d'activités économiques, de services et de logements a permis de donner au quartier une image de pilote en matière de développement durable. Les surfaces des espaces publics dévolus aux piétons ont été triplés et une réflexion de parking global sur l'ensemble du quartier a permis de diminuer, par la simultanéité des utilisations, le nombre de places à réaliser.

**UN BÂTIMENT :**

Le nouveau collège primaire de la Maladière, résultat d'un concours d'architecture, est un parfait exemple de construction durable. Bien isolé thermiquement, de forme compacte et bénéficiant de gains solaires importants, il est réalisé avec des matériaux écologiques et recyclables. Situé bien en dessous du minimum exigé par le label minergie il sera particulièrement économique en énergie. Pour compléter cette démarche, les places de stationnement ont été particulièrement limitées au profit de places pour les deux-roues.

Le jury a émis sur cette présentation le commentaire suivant :

**Les valeurs exemplaires sont très présentes, néanmoins centrées sur l'activité de l'administration. La vision d'ensemble est cohérente et relevée par des contacts permanents interdisciplinaires. Toutefois la vision future à l'échelle de l'agglomération sur les liens entre transports, urbanisme, politique de stationnement et énergie, fait encore défaut.**



Plan d'aménagement (Document Neuchâtel-ville)

## Le projet ECOPARC, Neuchâtel

*Bauart architectes et urbanistes, Neuchâtel*

**Le projet «Ecoparc» consiste en la création d'un projet pilote en matière de développement durable, sur une friche ferroviaire d'environ 5ha située à proximité immédiate de la gare de Neuchâtel. Son périmètre inclut le bâtiment déjà réalisé de l'Office fédéral de la statistique, d'anciens bâtiments industriels actuellement transformés en lofts et de nouvelles constructions destinées à l'habitat, à l'enseignement et au travail.**

La démarche est à la fois urbanistique et architecturale puisqu'elle comprend le projet urbain pour l'ensemble du site coordonné avec le plan directeur de la ville de Neuchâtel, la réalisation des plans de quartier définis ainsi que la conception et la réalisation par étapes des différents bâtiments.

La motivation de prendre le développement durable comme thème fédérateur était déjà

présente lors de la conception et la réalisation par le même bureau du bâtiment de l'OFS (1998). Ce projet, reconnu comme exemplaire en matière de haute qualité environnementale, a suscité en septembre 2000, la création d'une association à but non lucratif ayant pour but la promotion du développement durable dans l'environnement construit.

L'originalité de la démarche de planification du projet «Ecoparc» est d'être élaboré sur diverses stratégies complémentaires qui, à chaque échelle de planification, favorisent une utilisation rationnelle de l'énergie.

- A l'échelle **territoriale**, le projet se caractérise par une densité et une mixité à proximité d'un nœud de transports publics. En alternative à l'étalement périphérique des constructions, cette localisation favorise une réduction des déplacements individuels motorisés.
- A l'échelle **urbaine**, la valorisation de terrains déjà bâtis et d'infrastructures déjà existantes permet de limiter la dépense d'énergie liée à la construction et à l'exploitation de nouveaux réseaux. La limitation du nombre de places de stationnement évite par ailleurs le parking de commodité.
- A l'échelle **architecturale**, les différents bâtiments sont conçus et réalisés en prenant en compte l'énergie grise dans les choix constructifs, en visant une réduction des besoins énergétiques de chaleur et d'électricité et en recourant aux énergies renouvelables.

Ce projet peut être considéré comme un «laboratoire» pour l'expérimentation pratique du développement durable. Il vise à transférer dans la pratique les objectifs théoriques du développement durable en utilisant un certain nombre de moyens tels que la mise en place, par étapes, d'un processus de densification urbaine et de mixité fonctionnelle, l'encourage-

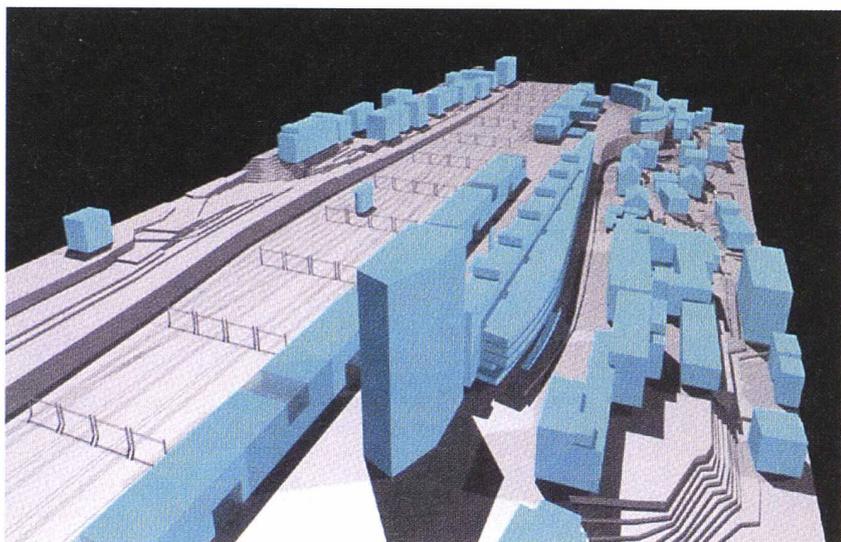
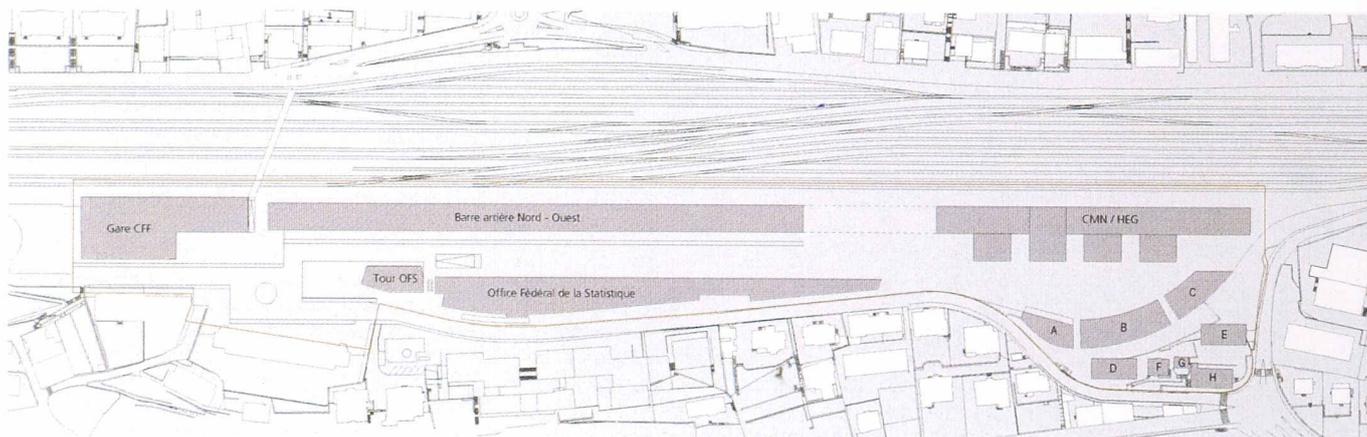


Photo de la maquette (Document Ecoparc)



Plan d'ensemble (Document Ecoparc)

ment de synergies fonctionnelles entre différents usagers (espaces partagés entre différentes institutions, recherche de complémentarités), l'exploration de partenariats entre les secteurs publics et privés (programmes, financement, utilisation).

L'approche se veut exemplaire non seulement en termes de projet, mais aussi en termes de processus par une démarche **intégrée** prenant en compte de multiples aspects dans le processus de décision, par une démarche **interdisciplinaire** en utilisant des compétences urbanistiques, architecturales, techniques, économiques et culturelles et par une démarche **évaluative** afin de permettre aux décideurs de faire des choix en meilleure connaissance de cause.

**Après l'avoir analysé et apprécié, le jury a estimé qu'il présentait une bonne démonstration de l'imbrication d'un concept, à**

**l'échelle d'un quartier, face à une planification directrice, à l'échelle de la ville. Les principes que le projet proposent sont judicieusement déclinés jusqu'à la concrétisation sur la politique du stationnement, sur la qualité spatiale des bâtiments incluant les mesures techniques (ventilation naturelle, énergie solaire, etc...) et sur les matériaux utilisés (soumis à un écobilan).**

**Le jury a relevé l'intérêt des aspects de mixité sociale, de pourcentage culturel, d'intégration du patrimoine, il a néanmoins regretté l'aspect production de chaleur par étapes.**

**En conclusion le jury a reconnu l'exemplarité de ce projet dans la réutilisation d'une friche et une excellente gestion de sa complexité ainsi que l'enthousiasme du groupe Bauart, déterminant pour la réussite du projet.**

## Le schéma directeur de l'ouest lausannois (SDOL)

**La région de l'Ouest lausannois regroupe les huit communes de Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près Renens, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, Saint-Sulpice et Villars-Sainte-Croix sur un territoire de 26365 ha.**

**Forte de 40000 emplois et 60000 habitants, cette région possède un potentiel de développement important notamment grâce à la présence d'importantes friches urbaines et d'hectares de terrains affectés à la zone industrielle encore libre de construction. Certains de ces terrains possèdent une vocation stratégique pour l'avenir du canton grâce à leur statut de «pôles de développement économiques» attribué par la politique cantonale en matière d'aménagement du territoire.**

Dès lors, il convenait de doter à l'ouest lausannois une structure de pilotage fédérative et innovante. Adoptée par trois représentants du Conseil d'Etat vaudois et les Municipalités concernées en mai 2004, une étude a été conduite sous la responsabilité d'un groupe de pilotage composé des responsables politiques de chaque commune, du Conseil d'Etat en charge du DINF et des chefs de services cantonaux.

Dans ce cadre, il était primordial de privilégier les contacts par une stratégie de communication. Cette option a été prise pour obtenir des appuis politiques concertés à une vision d'aménagement régional de manière à la défendre au sein des communes. Face à l'extérieur, une telle vision ne pouvait pas rester l'apanage de quelques personnes, fussent-elles les leaders politiques des exécutifs communaux: elle doit recevoir l'appui des législatifs communaux, des groupes d'intérêts et des mouvements associatifs, des entreprises et de la population en général.

La constitution d'un groupe de pilotage politique, le GROPIL, animé par un professionnel constitue une démarche innovante et fédérative.

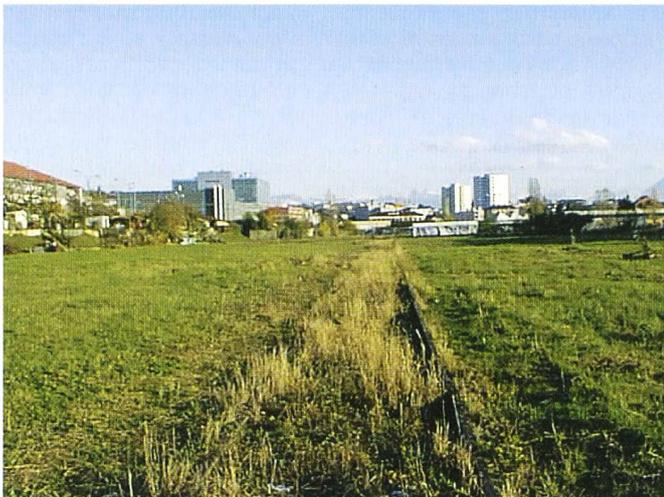
Six chantiers ont été déterminés en fonction de thématiques présentes dans la région:

- Le développement du secteur des Hautes Ecoles
- La revalorisation du faisceau des voies CFF compris entre Bussigny et Malley
- La requalification de l'entrée nord de l'agglomération - route de Cossonay
- La mise en valeur des friches industrielles à Saint-Sulpice et à Ecublens
- L'aménagement des espaces publics
- Le programme de développement des transports publics.

Pour chaque chantier une structure a été mise en place. Chaque chantier se déroule selon un même phasage:

1. Programme politique: définition des objectifs, des acteurs concernés, des périmètres d'étude et de la structure de gestion et de financement.
2. Programme d'aménagement: recherche de solutions, choix des lieux stratégiques, moyens à engager, concertation, établissement de lignes directrices
3. Réalisation des projets.

Un exemple de traitement d'un thème majeur: la coordination urbanisme/ déplacements: une économie des structures urbaines: le principe de hiérarchie et d'optimisation des réseaux de déplacements existants permet des économies importantes d'énergie, de ressources et de moyens à condition de coordonner les actions en matière d'urbanisme et de mobilité. Les



La friche industrielle de Malley, regardant Lausanne (image du haut) et Renens (image du bas) (Photos Atelier du paysage)

résultats d'une telle démarche ont des conséquences bénéfiques à différents niveaux :

- Énergétique: par une utilisation accrue des structures urbaines
- Spatial: la concentration de l'urbanisation évite une dispersion du bâti dans les périphéries et dans les campagnes
- Environnemental: les concentrations humaines dans les centres urbains permettent de maîtriser les taux de pollution de l'air
- Humain: une offre diversifiée des activités et des services associés à une architecture de qualité revalorisent les centres urbains pour l'habitat et les loisirs
- Paysager: la forte densité du bâti est réalisée parallèlement à la mise en valeur des entités paysagères représentées par les cours d'eau et leurs cordons boisés, les parcs publics, les promenades, les résidus de campagne et autres espaces verts
- Economique: l'utilisation des réseaux de transports est optimisée grâce à une forte densité de passager.

Placer la bonne activité au bon endroit, homogénéiser la qualité du bâti et de ses prolongements, limiter le nombre de places de parc ou encore imposer la mise en fonction d'une ligne privée de transports sont autant de mesures concrètes qui résultent d'une démarche intercommunale nouvelle diamétralement opposée au développement du «chacun pour soi» qui prévalait jusqu'alors. Cette philosophie est de nature à modifier en profondeur les pratiques urbanistiques traditionnelles et à apporter de réelles plus-values.

## Le plan directeur communal de l'énergie de Delémont Une démarche originale et un instrument de coordination prometteur

*Hubert Jaquier, lic. en géographie, urbaniste FSU, dipl. MPA/Idheap*

*Christiane Wermeille, lic. en biologie, dipl. en environnement*

Cité de l'énergie depuis 1999, la Ville de Delémont a engagé une démarche originale afin d'assurer, au niveau local, une coordination maximale entre les différentes politiques publiques concernées par des problématiques touchant, de près ou de loin, à l'énergie (aménagement du territoire, urbanisme, architecture, environnement, transports, etc.). L'élaboration du plan directeur communal de l'énergie a ainsi permis de «asser au scanner» l'ensemble des activités communales et de définir une série d'objectifs et de mesures afin, d'une part, de limiter

**la consommation énergétique et, d'autre part, de favoriser le recours à des énergies renouvelables et moins polluantes.**

Si les liens entre aménagement du territoire et énergie paraissent a priori évidents, la Ville de Delémont a ressenti le besoin de mettre au point un nouvel instrument, sous la forme d'un plan directeur, pour deux raisons principales: d'une part, assurer une vision globale et cohérente et éviter ainsi une approche trop sectorielle et verticale, à moyen et à long terme, en définissant une stratégie capable de dynamiser

toutes les actions susceptibles de répondre aux objectifs visés; d'autre part, associer tous les acteurs potentiellement concernés - publics et privés - afin de mobiliser un maximum de ressources, humaines et financières, permettant d'augmenter l'efficacité des projets retenus.

L'élaboration et la mise en œuvre du plan directeur ont ainsi été confiées à un groupe de travail interdépartemental composé du délégué communal à l'énergie, des chefs de départements et de services concernés afin d'assurer une participation active de tous les porteurs de projets ayant une composante énergétique potentielle. Les deux volets du plan directeur (conception directrice et fiches d'action) ont fait l'objet d'une large procédure d'information et de participation qui a été ouverte à tous les milieux concernés et à la population en général.

Le bilan de cette expérience est particulièrement positif, à de nombreux titres: au niveau politique, la consolidation de la stratégie et des mesures par l'exécutif et le législatif a permis de définir une ligne politique claire; au niveau de l'administration, la démarche a garanti une couverture de l'ensemble des activités communales et l'application du principe de coresponsabilité dans la mise en œuvre des actions retenues. Au travers de cette démarche d'intégration des politiques publiques, rendue possible grâce à l'instrument du plan directeur, des synergies et des effets de leviers ont pu être exploités afin d'augmenter l'efficacité et l'efficience des mesures retenues. L'élaboration du plan directeur a été réalisée en coordination avec SuisseEnergie pour les communes et sert, dans ce sens, également comme instrument d'évaluation périodique et de consolidation du label Cité de l'énergie.

### TRENTE-SEPT MESURES CONCRÈTES DÉVELOPPÉES AUTOUR DE SEPT THÈMES PRINCIPAUX

Afin de définir clairement les objectifs énergétiques qu'elle souhaite se fixer pour les années à venir, la Ville de Delémont a établi sa «Conception directrice et plan directeur de l'énergie». Il s'agit d'un outil de planification et de gestion évolutif qui est adapté réguliè-

ment. Afin de faciliter cette mise à jour, il comporte deux parties:

- présentation de la situation actuelle et des objectifs généraux de la Ville pour les 10 prochaines années («Conception directrice», de compétence du législatif);
- programme d'actions («Plan directeur», de compétence de l'exécutif); ce programme d'actions détaille chaque mesure prévue en vue d'atteindre les objectifs généraux.

Tous les domaines touchés de près ou de loin par les aspects énergétiques ont été considérés. La Ville a évalué, pour chacun d'eux, la situation actuelle ainsi que les possibilités d'actions, en collaboration directe avec tous les acteurs concernés. Sur cette base, des objectifs dans chaque domaine ont été fixés tout en tenant compte également des possibilités techniques, des choix politiques antérieurs et, naturellement, de la politique énergétique cantonale et nationale.

Afin d'atteindre ces objectifs, trente-sept mesures ont été développées dans un premier temps. Pour chacune d'elles, des objectifs concrets ainsi que la stratégie, le budget, les délais et les acteurs concernés sont détaillés. Ces mesures sont classées en sept thèmes différents:

- utilisation rationnelle de l'énergie (par exemple, mise en place et suivi de la comptabilité énergétique des bâtiments communaux);
- chauffage (par exemple, remplacement du mazout par le gaz naturel dans les bâtiments communaux);
- électricité (par exemple, promotion de la vente de courant «vert» à la population);
- transports et mobilité durables (par exemple, participation à la phase pilote d'utilisation de bio-éthanol dans les véhicules communaux et mise en place d'une boucle des transports publics avec un horaire cadencé élevé entre la Gare, la Vieille Ville et l'Hôpital);
- eaux et eaux usées (par exemple, évaluation du potentiel de valorisation de la chaleur des eaux usées);
- information et sensibilisation (par exemple, distribution d'un document d'information et de sensibilisation relatif à l'énergie lors des demandes de permis de construire);
- organisation interne (par exemple, soutien des installations d'énergie renouvelable et rationnelles au niveau de la consommation d'énergie par l'octroi de subventions).

Une planification annuelle est réalisée ainsi qu'un suivi des résultats. Cette démarche permet de vérifier que les objectifs généraux fixés à 10 ans seront atteints. Lors de l'évaluation annuelle, de nouvelles fiches de mesures sont éditées si nécessaire selon le développement des aspects techniques, politiques et financiers. Delémont reste en effet ouverte, non seulement aux nouveaux axes de la politique énergétique mais également à toute innovation technique.



Orthophoto de Delémont (Photo Commune de Delémont)

## APPROCHE DU PARTENARIAT PUBLIC ET PRIVÉ

*Prof. Dr. Antoine Wasserfallen, architecte EPFL SIA urbaniste FSU, conférencier et chargé de cours post-grades EPFL et au Politecnico di Milano (Polis Maker, management de projet, expertise immobilière), membre du Conseil scientifique de la SATW (académie suisse des sciences techniques)*

### DES SOURCES D'INSPIRATION CONNUES...

Deux grands domaines nous fournissent matière à réflexion sur les partenariats des secteurs publics et privés: ce sont le management de projets (d'infrastructure, principalement) et l'histoire des techniques économiques<sup>1</sup>. Comment ces deux domaines «histoire économique» et «planification de futures concessions» peuvent-ils être liés? - Comme la littérature prospective en matière de planification de scénarios se réfère déjà à des approches historiques, les ouvrages du domaine prévoient les ruptures dans les avancements ou percées technologiques<sup>2</sup> et confirment que notre époque (fin des années 1980, puis décennie 1990, début de notre siècle) subit précisément les effets d'une mutation structurelle.

- Ce qui est d'autant plus vrai des **notions de cycles économiques amenant des ruptures technologiques**, et réciproquement, que ces ruptures dues aux innovations transforment l'économie en général. La période de mutation structurelle que nous vivons actuellement est-elle propice à ce type de réflexions? Où sont les guides possibles pour les problèmes contemporains? Voici le champ interdisciplinaire à développer. Les questions sont encore nombreuses. Mais **le secteur de l'aménagement du territoire et des infrastructures publiques, mondialement paupérisé** par le dernier ajustement structurel au nouveau cycle économique, est toujours économiquement exsangue:
- car **manquant de moyens financiers**, que ce soit pour une planification des actions à moyen et long terme, ou pour financer des services supplémentaires et **ne disposant plus des ressources humaines** formées, déterminées et résolues à poser les nouvelles

hypothèses qui permettent de traverser le statu quo actuel. Le faisceau des réponses orbite justement autour **des financements (apparemment) spéciaux que notre époque redécouvre**, à des niveaux internationaux. Si des grandes opérations comme des tunnels internationaux, intercontinentaux même, des barrages géants, des ponts marins, des réseaux nationaux ou internationaux d'infrastructures de télécommunications ou des aéroports sont suffisamment exceptionnels pour attirer les spécialistes de pointe d'ingénierie financière, ou technique, qui pallient aux lacunes intrinsèques du domaine avec les effets que l'on sait..., qu'en est-il par exemple des infrastructures métropolitaines ou régionales?

### DE QUELS MARCHÉS PARLONS-NOUS?

Le partenariat public/privé pour le financement de programme d'infrastructures régionales est possible.

**Exemple (carrés de droite du schéma): la présentation du marché suisse de plus de deux milliards** des nouveaux réseaux de trams nous montre un domaine entier qui s'ouvre au secteur de l'aménagement, de la planification et finalement de la construction, renforçant l'armature des deux métropoles de notre pays aussi bien que les échanges des sous-centres ou entre elles. Comment envisager la mise sur pied de ces nouvelles infrastructures? Où trouver les sources de financement requises pour ces opérations? Ces domaines ne sont pas les seuls. Nous les reprenons pour leur éminence qui provient de leur adéquation aux enjeux environnementaux décidés par l'ONU à Rio de Janeiro en 1992 pour l'adaptation au «développement durable» des établissements humains de l'Humanité au XXI<sup>e</sup> siècle<sup>3</sup>. La palette d'autres choix possibles est variée et très exigeante en matière de compétences de montage de projet, puis techniques. Toutes sortes d'infrastructures du même type que celles dont nous avons étudié le cas existent, sont à rénover ou à remplacer, ou restent à faire. Le tableau ci-dessus en rappelle les familles principales. Il est certain que bon nombre d'entre elles peuvent être l'objet d'heureuses associations financières entre secteur immobilier et infrastructures urbaines. Reprenons l'analogie historique: les similitudes avec l'actualité contemporaine sont troublantes (de nombreux exemples historiques ont été analysés à ce jour<sup>4</sup>). L'enjeu actuel est justement le même qu'au XIX<sup>e</sup> siècle: si les grands consortiums nationaux concessionnaires, par exemple de

<sup>1</sup> A ce sujet l'auteur recommande la lecture du récent article de The Economist, June 11th 2005, «Overdue and over budget, ove rand over again» qui dresse le panorama - hallucinant - des plus grands échecs des projets d'infrastructures de 1840 à nos jours ... également dans l'informatique des pouvoirs publics ... le monde virtuel des ingénieurs les lus sérieux n'échappant pas à cette malédiction.

<sup>2</sup> Voir à ce sujet le site internet sur l'histoire des techniques de la SATW ([www.asst.ch](http://www.asst.ch)).

<sup>3</sup> Habitat and human settlements; voir le sommet intergouvernemental de l'ONU à Rio de Janeiro, 1992, et conférences mondiales «Habitat» de Doubaï, 1995 et d'Istanbul en 1996; Wasserfallen in *collage*, revue suisse de l'urbanisme, Doubaï collage 96/1; Istanbul: Moins une à Istanbul paru dans *collage* 97/3

<sup>4</sup> Du savetier au financier: la famille Borel, de Neuchâtel à San Francisco; le Cable car ... propriété de banquiers suisses cosmopolites? Pistes pour le financement privé d'infrastructures métropolitaines publiques. Thèse 1999 de Doctorat EPFL, 2000 (env. 548 p.). Thèse en ligne disponible sur internet en version intégrale à l'adresse <http://library.epfl.ch/theses/?display=detail&n=2085>

Complexity of product <i>Complexité des produits</i>	Complexity of market <i>Complexité des marchés</i>	
	LOW <i>Basse</i>	HIGH <i>Haute</i>
HIGH <i>Haute</i>	Defence facilities / <i>armée</i> Maintenance facilities / <i>infrastructures d'entretien</i> Public Waste management / <i>traitement des déchets</i> Computer facilities / <i>Centres informatiques</i> Hospitals / <i>Hôpitaux</i> Universities / <i>Universités</i>	Airports / <i>aéroports</i> Telecoms networks / <i>réseaux de télécommunication</i> Channel Tunnel / <i>tunnel sous la Manche</i> Private railways / <i>lignes ferroviaires privées</i> Science parks / <i>parcs technologiques</i> Leisure parks / <i>parcs d'attraction</i>
LOW <i>Basse</i>	Power stations / <i>centrales électriques</i> Water supplies / <i>adduction d'eau</i> Sewage treatment / <i>égouts</i> Incinerators / <i>centrales d'incinération</i> Telecoms links / <i>centraux TT</i> Imputed toll roads / <i>routes converties au péage</i>	Toll crossings / <i>passages à péages</i> Toll roads / <i>routes à péage</i> Container ports / <i>infr. portuaire pour conteneurs</i> Light rail links / <i>métro léger</i> Tunnels / <i>tunnels</i> Bridges / <i>ponts</i>

**Les infrastructures se répartissent en segmentations de complexités:** tous ces marchés ou produits, considérés sous l'angle ne leur montage (et non de la réalisation technique du projet) ne sont pas à la portée du premier venu ! **En général, l'approche se fait du bas vers le haut (flèches).**  
 (Schéma complété, traduit et basé sur Walker & Smith, Privatized infrastructure)

réalisation du genre des lignes de chemins de fer ont abouti, que dire des développements métropolitains ? La quantité d'opération d'amélioration ou d'embellissement urbains mondiaux dépassera prochainement l'ordre de grandeur de centaines de milliers d'opérations, elles aussi importantes, à accomplir chaque année, certaines durant plusieurs années... Ces nouvelles opportunités d'affaires, apparemment plus réduites, recouvrent des enjeux considérables pour les collectivités concernées. Prenons l'exemple de la Suisse d'aujourd'hui :

Il y a quelques années, les adeptes de transport public ont pu lire dans l'éditorial de Peter Krebs<sup>5</sup> « Il y a quelques décennies, les lignes de tramway ont été presque systématiquement démantelées dans notre pays. Or, aujourd'hui, les agglomérations urbaines se rendent compte que les trams, et plus généralement, les che-

mins de fer urbains représentent le vecteur idéal pour absorber les gros flux de trafic. Dans maintes agglomérations, on prépare donc le retour du tramway dans sa forme moderne. Déjà, quelques nouvelles lignes ont été ouvertes et d'anciennes ont été prolongées. En milieu urbain tout particulièrement, le tram est davantage qu'un simple mode de transport grâce à son impact des plus positifs sur la qualité de vie, l'image de la Ville et l'attractivité économique de celle-ci, il peut devenir un élément essentiel du développement qualitatif. Si, à l'étranger, le renouveau du tram a bel et bien commencé, la Suisse est à la traîne. Le recul du subventionnement fédéral dans le domaine du trafic d'agglomération n'est pas étranger à cette situation. » « Seules Bâle, Berne et Zurich ont maintenu un réseau d'une certaine ampleur. Et aujourd'hui, c'est dans ces villes-là que la part occupée par les transports publics dans le trafic pendulaire est la plus élevée, dépassant le 50 pour cent; ce qui n'est pas un hasard. » Le tram offre une capacité onze fois plus élevée que l'automobile pour la même emprise urbaine (23 000 personnes par voie et par heure au lieu de 2 000 pour la - lamentable - « reine » automobile NDLA). Synthèse des projets de Tramways Urbains (ou métros légers) actuellement à l'étude en Suisse :

**Berne:** remplacement des lignes de bus en direction de Bümpliz et Bethlehem, saturées, par deux lignes de tram en forme d'Y; financement: env. 100 millions de francs. Horizon 2003-2005 si le financement est trouvé.

**Genève:** la Ville qui a conservé une de ses 15 lignes d'origine a récemment construit deux nouvelles lignes et envisage d'en prolonger deux des trois; la mise en Oeuvre du tracé est-Ouest Cern-Annemasse Via Cornavin en constitue la plus grande partie dévisée à env. 450 millions de francs. Horizon 2003.

**Zurich:** raccordement des communes de Glat-tal, au Nord de Zurich, au réseau du RER et à l'aéroport « Unique » de Kloten. Financement 500 millions de francs par le fonds des transports du Canton de Zurich.

**Lausanne:** le remplacement et la prolongation du Lausanne-Ouchy en direction d'Epalinges sur 6 km devrait coûter 400 millions de francs; horizon du projet fin en 2005 (!).

**Lucerne:** mise en place de deux lignes en T à l'envers dont les trois pôles sont les communes de banlieue Ebikon-Emmen-Kriens: tracé en site propre et mixte avec les CFF, passant par le Centre de Lucerne, ce projet est dévisé à 1,3

<sup>5</sup> Source: Article « Des trams pour les Villes Suisses » in « Via » Le magazine du rail 4/99 édité à Berne, 1999. Extraits de l'article « Des trams pour les villes suisses » Sous-titre « Des projets nombreux, mais un financement incertain » Texte Peter Krebs; Illustr.: Bruno Fauser.

milliard de francs (son inscription dans le cadre du projet de RER Suisse Centrale proposé par l'ATE peut en faciliter la réalisation); horizon de réalisation: 2010.

**Zoug:** Chemin de fer Urbain assurant une desserte nord-Sud au quart d'heure entre Baar et Oberwil par Zoug; un branchement perpendiculaire est-ouest Zoug-Cham jusqu'à Rotkreuz avec prolongement possible vers Lucerne et le Freiamt; horizon: dès 2004; coûts modérés du fait de l'usage au début des voies CFF: 40 à 60 millions.

**Total<sup>6</sup> de ces travaux en millions de francs suisses:**

100 (Be) + 400 (Ls) + 500 (Zh) + 1300 (Lu) + 60 (Zg) = **2,360 millions sfr.**

*Inutile de dire que pour les travaux actuellement en cours l'ardoise a déjà explosé, il suffit de penser au cas de Lausanne qui a déjà doublé (la lectrice ou le lecteur se reporteront à la presse quotidienne) ... en ce qui concerne les autres travaux, aucun doute: ou ils seront en retard, ou ils coûteront davantage<sup>7</sup>.*

#### POSITION ACTUELLE DES AUTORITÉS SUISSES

Mais comme le disent les auteurs de l'article précité, le son de cloche que l'on peut entendre de tous côtés est identique: «*Partout, c'est le financement qui cause les plus gros soucis.*» Pourquoi? La reprise en mains des budgets publics est un sujet si large que nous ne pouvons le traiter en détail dans ce passage. Néanmoins les nouvelles contraintes de gestion, par exemple les approches par enveloppes budgétaires, et les mécanismes de référendum cantonaux ou communaux, font que les pouvoirs publics ne financent plus les services communautaires «à fonds perdus» ou sans limite financière. S'y ajoute encore un autre phénomène: le retrait des interventions de l'échelon supérieur: «*En effet, suite à la nouvelle pérennisation financière, le Conseil fédéral entend se retirer encore davantage du trafic régional. Selon sa stratégie publiée en mai (99), la Confédération est présentement (avec les conséquences que l'on voit! les crimes sur les sites des gares - cas jugé lors de la rédaction de cette communication - à Yverdon-les-Bains, d'autres suivent - étant l'une des nombreuses atteintes sociales visible et ces mots sont hélas pesés) en train de baisser sa participation, qui est de 68 pour cent aujourd'hui à moins de «50 pour cent».* Le gouvernement suisse suggère

*aux agglomérations de constituer des associations (publiques et privées?) devant se financer pour l'essentiel elles-mêmes.*» Or les mécanismes de subsidiarité de la Confédération ou des ses (futurs ex-) grandes régies ne permettent plus de trouver les compléments financiers nécessaires au déploiement de tels projets: «**Il est donc nécessaire de trouver des modes de financement susceptibles de rencontrer rapidement une approbation politique. Mais on attend encore l'idée de génie.**»

#### PROPOSER LES PISTES DE DÉVELOPPEMENT DU DOMAINE

L'analogie avec le cas étudié dans la présente thèse demeure: les changements et autres modifications structurelles en cours dans notre pays de nos jours ressemblent à ce qui s'est produit à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Notre fin de siècle est elle aussi touchée par toutes sortes de modifications qui induisent des doutes et des craintes. Qu'il suffise de penser aux nouveaux accords internationaux sur les marchés publics de la construction, à la globalisation accrue des marchés (bien que nous ayons pu observer que celle-ci exerçait déjà ses effets au siècle passé!), et surtout aux restrictions nouvelles des budgets des collectivités publiques condamnées à chercher ces nouvelles solutions pour accomplir leurs prestations à moindre coût<sup>8</sup>. Toutes ces contraintes forcent le domaine de la planification, le secteur immobilier et de la construction à se rationaliser. Les domaines de la planification de la construction commencent à peine à devenir suffisamment prévisibles (voir la première note) pour devenir des vrais marchés de services évaluable et commercialisables sans (trop de) surprises<sup>9</sup> ..., encore vont-ils subir **le dernier train de mesures et de réformes des nouvelles situations libéralisées: décartellisations nationales supplémentaires, nouvelles ouvertures internationales des marchés, pressions ajoutées dues aux innovations technologiques comme la pénétration totale des nouvelles technologies de l'information, et enfin les opérations planétaires en temps réel (cette mirobolante bourse qui fait si bien vivre tous nos retraités par nos fonds de pensions ou leurs économies ... un autre partenariat public - privé!), etc.**

Le moment est venu de s'inspirer le plus clairement possible des exemples historiques, donc connus, de partenariats publics et privés, ceci afin d'examiner ce qu'ils ont subi lors de changements similaires de paradigmes. Or il y a carence de telles inspirations qui seraient pourtant fort utiles aux milieux concernés. La liaison nouvelle consiste à **mettre en relation ce que l'on apprend d'un exemple historique réussi avec les modèles contemporains**, et quelles sont les pistes à suivre pour atteindre les mêmes résultats: les mêmes causes reproduisant les mêmes effets, il serait vraiment stupide de réinventer une fois par siècle le partenariat public et privé!

<sup>6</sup> Sans compter des autres communautés urbaines prochainement concernées par de tels travaux des Cantons du Tessin, Fribourg, Neuchâtel, la Broye Vaudoise, Fribourgeoise, l'Arc lémanique Sud, et encore la région de Saint-Gall...

<sup>7</sup> A. Wasserfallen (ibid.). Pour davantage de détails voir l'article retranscrit dans l'annexe G.4 avec de larges extraits de cet article déjà mentionné «Le Tram en Suisse» qui dresse un tableau complet des trams en Suisse depuis leur origine au XIX<sup>e</sup> siècle à leurs possibilités de développement contemporaines et dans le futur proche.

<sup>8</sup> Annoncée par l'auteur de ces lignes dans son travail de thèse il y a six ans (ibid.), les effets en sont visibles désormais à l'échelon helvétique. Noter que cette réforme structurelle exerce ses effets en Europe de la même façon: les programmes de rattrapages structurels n'étant plus financés à fonds perdus et sans limites pour les états membres moins fortunés (traditionnellement les pays méditerranéens), l'Europe des 25 devant soutenir les nouveaux entrants ...

<sup>9</sup> Trains, Poste, Télécommunications. Ex CFF, PTT!

## UN PROJET PÉDAGOGIQUE

Depuis plusieurs années, l'ASPAN-SO s'est préoccupée de voir dans quelle mesure un accroissement de l'enseignement de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du milieu bâti pouvait prendre corps dans les écoles romandes à travers les enseignants et les élèves.

L'attribution du prix « Société d'art public » (Heimatschutz) en 2004 à une équipe de jeunes architectes lausannois regroupés sous l'égide de « Tribu'architecture » a déterminé le comité de l'ASPAN-SO à se pencher de plus près sur ce qui se fait actuellement en cette matière et, le cas échéant, à encourager les efforts de Tribu'architecture. Dès lors, une délégation du comité de l'ASPAN-SO participe à un groupe de réflexion formé de représentants du corps enseignant de plusieurs cantons romands, de la SIA, de la FUS et de la Société d'art public.

Nous vous tiendrons au courant des travaux du groupe dans lequel l'ASPAN-SO entend soutenir les objectifs suivants:

- Agir pour la réalisation d'un projet pédagogique dont la cible sont les enseignants et les élèves des écoles romandes, par un guidage professionnel sur les thèmes: architecture, urbanisme et aménagement du territoire.
- Cette action doit être orientées vers le bas (enseignants et séminaires pédagogiques) et vers le haut (Conférence romande des chefs de département d'instruction publique).
- Mettre au point une stratégie sur la base d'un contenu pédagogique
- Définir une structure commune, un budget et des propositions de participations financières.

### Bureau du Comité

#### du groupe ASPAN - SO

Yves Christen, président  
Arlette Ortis, vice-présidente  
Michèle Mièville, membre  
Christa Perregaux, membre  
Michel Jaques, membre  
Isabelle Debrot, trésorière

### Impression

Presses Centrales Lausanne SA  
CP 7111  
1002 Lausanne

### Mise en page

Rédaction TRACÉS  
Bassenges 4  
1024 Ecublens

### Rédacteur responsable

Comité de l'ASPAN - SO  
Secrétariat, Grand-Rue 38, 1260 Nyon

### Comité de rédaction

Michel Jaques, rédacteur en chef  
Anne-Marie Betticher, Christa Perregaux,  
Michèle Mièville, Arlette Ortis, Béatrice Bochet,  
Denis Clerc, Claude Wasserfallen, membres

## FORMATION



L'IDHEAP et l'EPFL organisent des cours de formation sur le thème : **Projets territoriaux et mutations spatiales**. Il s'agit d'une formation à plein temps ou en cours d'emploi sous la forme soit de cours théoriques soit sous la forme d'une participation à l'un ou l'autre des trois chantiers prévus au programme complet. Pour plus d'information : contacter Mme Astrid Bücher, coordinatrice au tél. 021 693 62 41 ou par courriel à l'adresse suivante : [astrid.bucher@epfl.ch](mailto:astrid.bucher@epfl.ch)

## PUBLICATIONS



Les Presses polytechniques et universitaires romandes nous informent de quatre nouvelles publications intéressantes les membres de l'ASPAN-SO :

- **Guide suisse de l'architecture du paysage** d'Otto Weilacher et Peter Wullschleger. Ce guide présente près de 450 projets paysagers différents, allant du jardin familial au parc classique, via la place urbaine ou le «sentier suisse» et provenant de toutes les régions du pays et de toutes les époques (XII<sup>e</sup> - XXI<sup>e</sup> siècle). 368 pages, 400 illustrations en couleurs et en noir/blanc. 59.- CHF (ttc).
- **La ville mal aimée** de Joëlle Salomon Cavin. La ville, la grande ville surtout, est depuis la mal-aimée. L'auteur s'intéresse ici aux origines et à l'évolution de cette hostilité. Loin d'être une spécificité helvétique, la ville mal-aimée apparaît comme un trait commun à nombre de cultures nationales. L'hostilité à la ville n'a que très rarement constitué un axe de recherche en soi. Cet ouvrage en fait un thème à part entière. 256 pages. 65.- CHF (ttc).

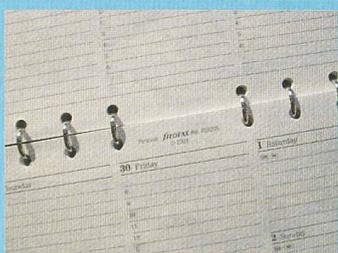
- **La métropole et le politique** de Daniel Kübler. En renouant avec le débat théorique sur la gestion adéquate des espaces urbains, cet ouvrage analyse les implications du cadre institutionnel et de différents régionalismes dans les agglomérations de Zurich, Lausanne, Lucerne et Lugano. 200 pages. 65.- CHF (ttc).

- **La polyphonie du paysage** sous la direction d'Yvan Droz et Valérie Miéville-Ott. L'ambition de cet ouvrage est double : éclairer et préciser la champ des significations du paysage et en explorer la dimension opératoire et politique. La multiplicité des regards proposés dispose les jalons d'une anthropologie politique du paysage. 192 pages. 55.- CHF (ttc).

A commander aux Presses polytechniques et universitaires romandes, EPFL - Centre Midi - CH 1015 Lausanne. T. : 021 693 21 30; F. : 021 693 40 27; E-mail : [ppur@epfl.ch](mailto:ppur@epfl.ch).

**Il nous reste encore passablement de brochures concernant le prix de l'ASPAN-SO 2005. N'hésitez pas à les demander à notre secrétariat (Tél. : 022 346 83 55).**

## AGENDA



L'ASPAN centrale (VLP-ASPAN) et l'ASPAN-SO vous proposent de participer le **28 octobre 2005**, à Neuchâtel, à une journée d'information et de débat sur le thème «**Aménagement du territoire et économie, des objectifs inconciliables?**». Le programme de la journée vous parviendra prochainement.

Les membres de l'ASPAN-SO sont également conviés à l'assemblée générale annuelle qui aura lieu le même jour dans le même cadre.

Deux étoiles à coller sur votre agenda!