

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 134 (2008)
Heft: 06: Apprivoiser le Rhône

Anhang: Les cahiers de l'ASPAN Suisse occidentale, année 26, no 1
Autor: [s.n.]

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

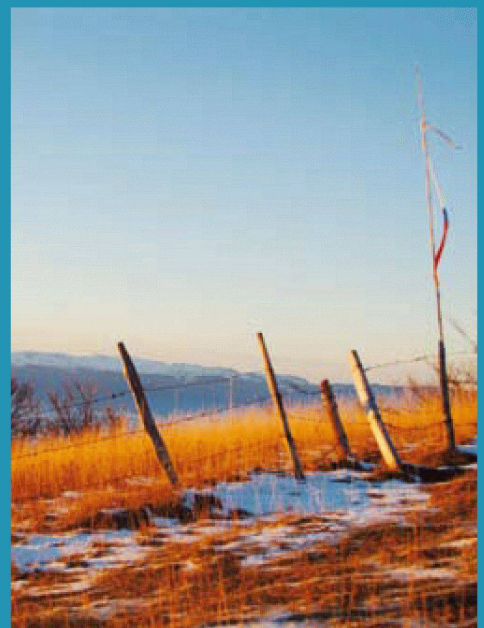
Download PDF: 02.02.2025

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

LES CAHIERS DE L'ASPAN

LES LIMITES

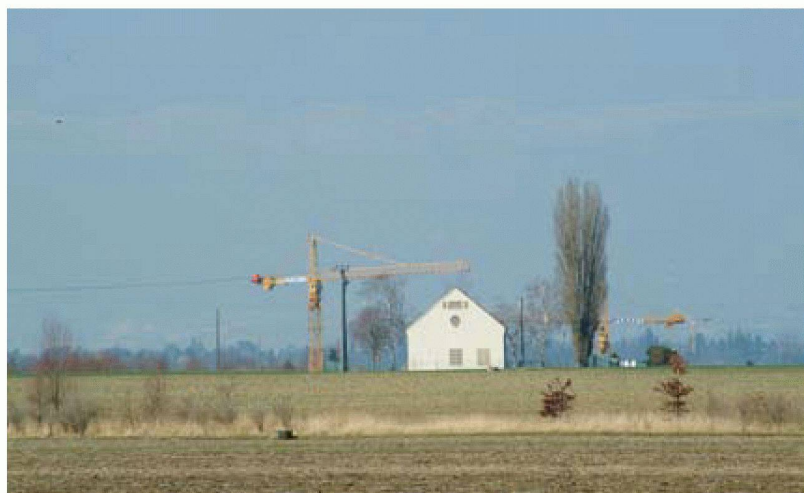
SUISSE OCCIDENTALE



POUR UN DÉBAT SANS BORNES

Pascal Michel

C'est un fait, en aménagement du territoire, la notion de limite est omniprésente. Alors que la dynamique de la majorité des activités économiques vise au continuel dépassement – croissance de l'entreprise, conquête de nouveaux marchés, maximisation des profits financiers... –, l'objectif cardinal, à la base du zoning comme de la planification de quartier, consiste au contraire à contenir et à délimiter. La limite est en cela constitutive de notre activité. De par ce caractère essentiel, mais aussi multiforme – les dispositions d'un règlement de construction ne représentent-elles pas autant une forme de limite que le trait qui définit une zone d'affectation? – cette notion méritait d'être questionnée.



© Gonzalo Endara

ÉDITORIAL

Pour un débat sans bornes
(Pascal Michel) 2

LES LIMITES

Histoire de limites
(Farès Derrouiche) 4

Affaiblissement de la limite de la zone
à bâtir: loi défailante ou attentes
déçues?
(Christophe Cueni) 6

Synergies et coopération:
un plan directeur vaut mieux que deux
(François Kuonen) 8

Parc Sulzer Oberwinterthur:
limites entre « espace public urbain »
et « espace urbain »
(Walter Muhmenthaler) 10

Le péage routier: une barrière entre la ville
et la campagne?
(Ueli Balmer) 12

La limite comme phénomène social
et politique
(Olivier Meuwly) 14

AGENDA 16

PUBLICATIONS 16

Ce numéro des Cahiers de l'ASPAN-SO aborde d'abord ce sujet dans sa matérialité historique, puisque la plupart de nos villes ont en commun un système défensif qui contribuait à en marquer distinctement les limites. Comme si elles appartenaient au code génétique de la ville européenne, ces fortifications pourraient aujourd'hui réapparaître sous des formes renouvelées tels les gated communities ou le péage urbain, qui est ici étudié sous l'angle de la ségrégation spatiale qu'il est susceptible d'instaurer. Mais approcher cette thématique du point de vue de la pratique conduit également à s'interroger sur les limites des outils eux-mêmes. Leur incapacité à empêcher une certaine dilution de la zone à bâtir ou leur rigidité dans des projets urbains de grande ampleur sont par conséquent également analysées dans les pages qui suivent. Finalement, le contre-exemple du plan directeur de l'agglomération de Bienne met en évidence les limites liées à la structure institutionnelle suisse, et son inadéquation par rapport aux échelles des problématiques territoriales.

Ce parcours est pourtant marqué par une grande absente, une question qui demeure hors champ jusqu'à apparaître comme un véritable tabou de la réflexion urbanistique actuelle, du moins en Europe. Cette question est celle de la limite de la ville contemporaine: faut-il aujourd'hui limiter le développement urbain et, si l'on répond par l'affirmative, quelles limites seraient alors envisageables? Alors que ce débat existe dans certains pays à la croissance urbaine effrénée, comment expliquer un tel silence sous nos latitudes?

Les réticences à aborder frontalement ce sujet ne sont en soit pas surprenantes. Alors que les grandes agglomérations sont devenues les véritables moteurs des économies nationales, vouloir limiter leur essor, c'est aussi risquer de freiner le développement économique indigène. Idéologiquement, ce

risque n'apparaît pas envisageable dans une société pour laquelle la croissance économique constitue une valeur à ce point centrale. Mais, sur un plan moins prosaïque, la volonté de limiter et de borner bouscule surtout une conception collectivement partagée de la ville : celle d'un lieu d'échanges et de rencontre de l'Autre, où se constitue – par la construction toujours recommandée du vivre ensemble – la citoyenneté des individus.

Ouvrir le débat sur la limite de la ville n'en demeure pas moins pertinent dans un pays comme le nôtre, et pas uniquement du fait que le territoire y est particulièrement limité. Ce qui apparaît aujourd'hui en jeu, c'est surtout un certain équilibre entre l'urbain et la nature propre aux villes suisses, qui constitue une de leurs qualités indéniables et, dans le même temps, un avantage comparatif reconnu dans la compétition globale à laquelle elles prennent part.

Force est pourtant de constater que les projets territoriaux du moment se basent tous sur les prévisions démographiques officielles, sans jamais que soit interrogée la dynamique même du développement. La perspective consiste, au contraire, à constamment démontrer que la forte croissance des agglomérations peut être absorbée par un aménagement réfléchi et concerté du territoire. Ce faisant, ces planifications, dont l'horizon temporel commun est fixé aux années 2020 ou 2030, éludent la question de la poursuite d'une telle croissance au-delà de cette échéance. Partant, c'est le caractère soutenable de ce développement urbain qui se retrouve dans la zone d'ombre de la réflexion.

Si des seuils quantitatifs ne sont probablement pas souhaitables, l'élaboration d'une méthode systématique visant à une certaine maîtrise de la forme urbaine doit ainsi selon nous être au cœur des préoccupations actuelles. En s'appuyant sur la topographie, les éléments naturels ou les tracés de la voirie, il s'agit de faire émerger des critères clairs permettant d'instaurer, là où cela est nécessaire, des limites durables. Conçu de la sorte, cet enjeu concerne les grandes agglomérations du pays autant que les bourgs et les villages en croissance. Il constitue surtout une préoccupation constante de la population, dont le monde académique et professionnel ferait bien de se saisir.

HISTOIRE DE LIMITES

Farès Derrouiche, architecte-urbaniste

Le mur protecteur du Moyen-Âge

Entre la cité et sa banlieue, le mur de la ville médiévale fait limite, il remplit une fonction d'obstacle et de repère d'un style de vie politique et juridique spécifique. Grâce à lui, la ville devient le refuge d'une population qui cherche à être à l'intérieur d'un territoire protégé de tout ce qui peut nuire à sa paix et à sa santé. Plus qu'une barrière écologique¹, le mur est alors le symbole périphérique de force et de prospérité. Sa construction, qui mobilise toutes les énergies de la cité, est un événement important dans la vie des citoyens, qui renforce d'autant leur sentiment de citoyenneté. A cet égard, la capacité défensive de la ville ne tient pas seulement à la robustesse de ces ouvrages, mais aussi au nombre des ses habitants – et à leur résolution à se battre – qui, le jour du siège, en deviennent de fervents défenseurs. C'est eux, en définitive, qui fortifient la ville et se mobilisent pour faire face à l'assiégeant, tout comme c'est à leur initiative et avec leurs moyens que la ville se défend. Œuvre collective, la fortification incarne ainsi la gloire à se défendre seul et, ce faisant, renforce la cohérence et l'équilibre des structures sociales de la ville.

La construction ou l'agrandissement d'une nouvelle enceinte ne «relève pas (uniquement) d'un souci de protection de quartiers fortement urbanisés, mais (aussi) du besoin de posséder intra-muros des vergers, des prés nécessaires à la pâture du bétail, donc à la subsistance de la population durant un siège»². Au Moyen-Âge, la fortification ne marque donc pas le commencement de la cité, puisqu'elle inclut un périmètre d'environ une lieue, soit l'équivalent d'une heure de marche, de territoires non bâtis, qui n'appartiennent pas directement à la ville, mais lui imposent leur rythme: celui des travaux de la terre.

Au-delà de la limite, qui est aussi fiscale, en permettant le paiement des impôts au passage des portes, la fortification délimite, vers l'intérieur comme vers l'extérieur, les lieux accueillant les principaux événements de la vie urbaine: foires, marchés, séances de conseils municipaux, entrées royales des seigneurs, plaides des juges, prison publique et exécutions capitales. A cet égard, une tension existe entre sa fonction défensive et son rôle dans la cité. La ville close ne doit en effet pas gêner, ou le moins possible, l'activité quotidienne et la vie sociale, qui ne peuvent se passer de larges ouvertures, portes, poternes et guichets assurant la jonction avec le plat pays. Ces ouvertures constituent dans le même temps les points faibles de l'enceinte en cas de siège. L'exigence de faciliter la circulation pour des raisons économiques se trouve ainsi en contradiction avec la protection militaire de la ville.

Vers la deuxième moitié du XIV^e siècle, un climat de peur au sein de la population urbaine fait renaître de façon spectaculaire la construction des fortifications urbaines. L'évolution des tactiques et les stratégies de guerre font de la ville la cible préférée de compagnies de moins en moins encadrées. Elle promet en outre un butin bien supérieur à celui des châteaux. À partir de cette époque, qui tient la ville, tient le pays. Cette situation favorise donc la défense passive derrière les murs, qui vise à décourager un ennemi contraint à effectuer de longs sièges.

Les fortifications de prestige

En temps de paix, le mouvement de fortification ne s'arrête pas pour autant. Les villes assument en effet les charges écrasantes de la construction et de l'entretien des murs dans le seul but d'être parmi les «bonnes villes», à savoir celles à même de se défendre, qui sont les seules habilitées à envoyer leurs représentants aux assemblées royales. L'enceinte confère alors un prestige propre aux villes, quelle que soit leur importance réelle, et les distinguent des «bourgs» et des «villages». Du bouclier protecteur, l'enceinte devient un symbole, une démonstration de l'orgueil civique.

Parallèlement, du fait de la croissance de la pauvreté, conséquence des difficultés de l'économie agricole et des épidémies du XVI^e siècle, la plupart des agglomérations demandent à être fortifiées pour se protéger des misérables et des maladies. La fortification est ainsi dans le même temps le signe et le moyen de repli de la ville sur elle-même, d'une ville qui se fortifie contre la misère qui tente de l'assaillir.

Vers la fortification horizontale

Jusqu'au XVI^e siècle, le système défensif est traditionnellement composé de hauts murs, souvent complétés par une rivière ou un fossé comme deuxième ligne de défense. Ce système est progressivement reconsidéré du fait de l'explosion quantitative des armées et des progrès de l'artillerie. Le boulevard de terre et les bastions élevés viennent progressivement complétés la fortification, contribuant par là même à élargir radicalement son emprise. Le système bastionné génère ainsi une nouvelle forme de ville – régulière et délimitée par les imposantes fortifications – mais isole simultanément la cité de son territoire par l'agrandissement de la zone *non aedificandae*³.

¹ André GUILLERME: « Les temps de l'eau, la cité l'eau et les techniques », p. 127

² Idem, p. 130

³ Cette zone résulte du fait que, de part et d'autre de l'enceinte, seules sont autorisées des constructions légères, facilement destructibles en cas de siège.

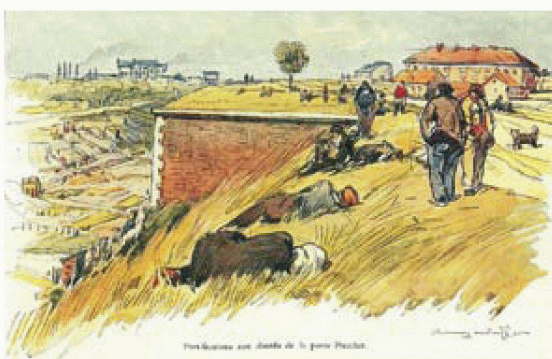


Fig. 1 (en haut): Vue à travers une brèche ouverte dans le mur des fortifications, 1928

Fig. 2: Henry Cheffer, «Fortifications aux abords de la porte Pouchet», L'Illustration, vers 1925.

Pour faciliter la défense du royaume et en réduire les coûts, Vauban, au XVII^e siècle, imagine la tactique du pré carré qui met l'accent sur la défense des frontières extérieures. A cette fin, il rénove entièrement le système défensif des villes de frontières, des villes de repli, ainsi que de celles qui participent à la logistique militaire. A partir du XVIII^e siècle, cette nouvelle stratégie militaire permet aux villes de l'intérieur, dont le tissu se densifie alors fortement en l'absence de possibilités d'extension, de se libérer progressivement de leurs fortifications.

De la fortification aux forts

Pendant la période suivante, qui va de l'avènement de Louis XIV à l'abdication de Napoléon I^{er}, la stratégie de guerre évolue considérablement passant de la défense du pré carré à celle des frontières naturelles d'une part, et de la guerre de siège à la guerre de mouvement, d'autre part. Cette période est par conséquent caractérisée par une certaine stagnation de

l'architecture militaire. Conçues pour la guerre de siège, les fortifications conservent alors leur valeur, mais le besoin de repenser le système défensif en vue de son adaptation aux nouvelles stratégies n'en marque pas moins la fin de l'âge d'or des places à enceinte continue et le début de l'époque des forts.

La supériorité de l'offensive sur la défensive s'affirme en effet à partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle. Elle permet d'éviter les sièges trop longs et coûteux. La guerre ne dépend plus de la prise des places fortes, mais des succès dans des batailles livrées en rase campagne dans lesquelles sont engagées des troupes de plus en plus nombreuses. Cette évolution de la stratégie guerrière explique pour partie le succès de Napoléon, qui, le premier, remplace les fortifications urbaines par des forts strictement militaires, moins chers et plus rapides à mettre en place.

Faute d'entretien régulier, les fortifications de la plupart des villes de l'intérieur se dégradent alors rapidement, sans pourtant disparaître avant le dernier tiers du XVIII^e siècle. Les autorités et les habitants demeurèrent en effet longtemps attachés à leurs enceintes et personne n'envisage leur suppression pure et simple. Si l'argument défensif n'est désormais plus déterminant, la fortification demeure d'ailleurs investie d'une fonction importante. La présence de cette limite permet en effet le contrôle des entrées et des sorties de marchandises et, ce faisant, renforce l'efficacité de l'octroi, qui représente la principale ressource financière des communes. L'enjeu de la suppression ou le maintien des fortifications est dès lors essentiellement économique: le mur est avant tout une barrière fiscale qui maintient en place un mécanisme de différenciation foncière entre intérieur et extérieur.

L'expansion de la banlieue

Dès le début de l'ère industrielle, les logements insalubres, ainsi que les loyers élevés, conséquence du rétrécissement des possibilités d'habiter au sein des villes, obligent les ouvriers et les petits salariés, qui cherchent des endroits plus décentes pour habiter, à immigrer progressivement vers la banlieue. Ce mouvement s'accroît rapidement avec le développement des manufactures dans les zones périphériques, qui sont à la recherche d'espace, ainsi que de coûts salariaux et fonciers moins élevés. Cette dynamique de délocalisation accélère l'expansion de la banlieue, qui prendra par la suite le nom de banlieue industrielle.

De part et d'autre de la zone fortifiée, l'opposition entre intérieur et extérieur se trouve ainsi renforcée par la division sociale. La ville se ferme aux miséreux qui se retrouvent au pied du mur dans des conditions de vie misérables. Doublement marginalisés, immigrés et travailleurs, mal tolérés et mal intégrés, trouvent sur la zone non aedificandie et les faubourgs un refuge et de «bonnes» conditions d'implantation. Au sein de cette zone, qui a la particularité d'échapper pour partie au contrôle de l'Etat, les relations humaines et sociales sont en effet différentes de celle de l'intérieur.

Sa situation «hors murs» donne pourtant à la banlieue un statut «hors légalité». Elle est ainsi marginalisée et de plus en plus présente comme un lieu peuplé d'indigents et d'ivrognes, notamment du fait de la concentration des buvettes saisonnières qui offrent du vin bon marché hors octroi. Lié à la pauvreté qui s'est établie aux franges de la ville, c'est là, pensait-on, qu'allaient se réfugier les criminels, les errants et les étrangers, un lieu d'infamie, d'immoralité et de grandes suspicions. La banlieue constitue dès lors une sorte de ceinture noire, où se mêlent marginalité, misère et industries polluantes, qui continuera d'exister dans l'imaginaire collectif bien après la disparition des fortifications.

La disparition de la limite

Les fortifications cessant d'être considérées comme indispensables, les actions de démolition sont souvent placées sous le signe du

progrès et de l'embellissement de la ville. Un nouveau modèle urbain promeut désormais la liberté contre la contrainte et l'ouverture en lieu et place de l'enclos. Les espaces verts et les jardins y prennent une place importante. De cette évolution, alimentée par les opportunités foncières en périphérie, l'émergence de nouveaux moyens de transports et l'absence de limites, résulte un modèle de ville, dans lequel, pour la première fois, l'espace non construit domine l'espace bâti. Au XX^e siècle, cette dynamique de développement non limitée aboutit au fait que «le tracé du premier réceptacle a complètement disparu. Rien ne permet de distinguer où se termine la ville, où commence la campagne. À part les lignes naturelles du relief, aucun contour ne se dessine sur ces masses indéfinies. On aperçoit une sorte de large tache confuse et illimitée»⁴.

⁴ Lewis MUMFORD: «La cité à travers l'histoire», Imp. La Tours, 1964, p. 676

AFFAIBLISSEMENT DE LA LIMITE DE LA ZONE À BÂTIR: LOI DÉFAILLANTE OU ATTENTES DÉÇUES?

Christophe Cueni, licencié en droit, consultant, 2565 Jens

Des objectifs en rapport dialectique

La Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT, RS 700) confie à la Confédération, aux cantons et aux communes la tâche d'assurer une utilisation mesurée du sol et de réaliser une occupation du territoire propre à garantir un développement harmonieux du pays (art. 1 al. 1, 1^{ère} phrase et 2^e phrase in fine LAT). Or, tant l'usage mesuré du sol que le développement harmonieux du pays implique une délimitation entre la zone à bâtir et les zones de non-bâtir, respectivement une concentration des constructions. Ensemble, ces deux principes font obstacle à la dispersion des constructions dont l'implantation n'est pas imposée par leur destination. L'article 3 al. 3 LAT concrétise le principe de la concentration et impose une limitation de l'étendue des territoires réservés à l'habitat et aux activités économiques.

Dans l'accomplissement de leurs tâches, Confédération, cantons et communes ont également à tenir compte des données naturelles, ainsi que des besoins de la population et de l'économie (art. 1 al. 1, 3^e phrase LAT). L'usage mesuré du sol suppose une vision globale qui tient compte de l'environnement et de tous les besoins de la population dont la satisfaction est tributaire du sol (habitat, loisirs, transports, activités économiques, etc.). L'usage mesuré du sol est par conséquent fonction du développement souhaité du pays.

L'article 15 lettre b LAT tente une synthèse entre les objectifs de concentration et de déve-

loppement harmonieux d'une part et le développement souhaité d'autre part, en permettant une extension de la zone à bâtir au-delà du domaine déjà largement bâti (art. 15 lettre a LAT). Il limite néanmoins le dimensionnement de la zone à bâtir aux besoins de la population et de l'économie des 15 années à venir. Selon l'article 15 lettre b LAT, la zone à bâtir comprend ainsi le développement des constructions enregistré par le passé, mais s'étend également jusqu'aux limites qui s'imposent du point de vue de la société. Elle n'est de ce fait pas fixée une fois pour toute, mais au contraire définie de manière dynamique. Tous les 15 ans, la question de son extension se pose, en fonction des nouvelles prévisions et du développement souhaité.

Quelques résultats en vrac

Selon les relevés effectués par l'Office fédéral de la statistique entre 1979/85 et 1992/97, les surfaces agricoles ont diminué de 1.27 m²/seconde, soit au total de 482 km² (env. la superficie du canton d'Obwald). 64% de cette surface ont été investis par les constructions et 36% par la forêt. Les aires de bâtiments, qu'ils soient à usage d'habitation, ou destinés à l'industrie ou à l'artisanat, ont quant à elles augmenté de 41%, les espaces verts et de détente de 17% et les surfaces de transport de 10%.

Or, selon le Recensement fédéral de 2000, 10% de tous les bâtiments à usage d'habitation et 5% de tous les logements sont situés



© Gonzalo Endara

en dehors de la zone à bâtir. Uniquement entre 1991 et 2000, 8 000 bâtiments à usage d'habitation et 12 000 logements y ont été construits. Par ailleurs, plus de la moitié des logements situés en dehors de la zone à bâtir sont occupés par des personnes qui n'ont pas ou plus de liens avec l'agriculture.

En 2005, l'Office fédéral du développement territorial constatait que la Suisse disposait de 220 000 ha de zones à bâtir, dont 60 000 ha étaient encore non construits. Potentiellement, cet espace permettrait d'offrir des logements et des emplois à quelque 2.5 millions de personnes, ce qui, par rapport à 2007, constituerait une augmentation de la population de 33%. Une pareille évolution démographique dépasse de loin les prévisions les plus optimistes de l'Office fédéral de la statistique pour 2030.

Appréciation

Alors que, jusqu'à la fin des années 50, le développement des constructions était limité aux centres urbains, un changement de tendance a pris son essor au cours des années 60, notamment du fait de l'augmentation du pouvoir d'achat qui a rendu la voiture accessible à de larges couches de la population. Le développement de la mobilité est allé de pair avec un accroissement de la dispersion des constructions et de ses effets néfastes, par exemple la grande consommation de sol, l'allongement des trajets, l'augmentation du trafic individuel

au détriment des transports publics, les coûts d'infrastructure croissants ou les atteintes accrues à l'environnement et au paysage.

La Constitution fédérale d'abord, la LAT ensuite, ont bien tenté d'inverser cette tendance. La consommation du sol n'a cependant depuis lors guère diminué. Entre les objectifs de la LAT et la réalité, il y a dans les faits un fossé important dû à divers facteurs, parmi lesquels :

- l'existence de grandes zones à bâtir équipées mais mal situées, ce qui oblige souvent à étendre la zone à bâtir aux endroits où un développement est plus facilement réalisable ;
- le poids prépondérant des arguments économiques dans la pesée des intérêts qui incite à l'extension de la zone à bâtir (par exemple Galmiz hier et Müntschemier aujourd'hui) ;
- le fédéralisme : au nom du fédéralisme et de la concurrence, chaque canton réclame une part plus importante que celle qui lui reviendrait normalement en fonction de son développement démographique propre ;
- l'autonomie communale : au nom du principe de la décentralisation concentrée (art. 1 al. 2 lettre c LAT), chaque commune réclame et se voit attribuer une zone à bâtir, indépendamment ou presque de sa taille ou de sa situation géographique ;
- les très larges territoires à habitat traditionnellement dispersé qui sont définis par les plans directeurs cantonaux approuvés par le Conseil fédéral ;
- les possibilités de plus en plus importantes de construire en dehors de la zone à bâtir en vertu des révisions successives des articles 16 et 24 ss LAT.

Une lueur d'espoir

De manière générale, il faut aujourd'hui faire le constat que la limite de la zone à bâtir est, de par sa définition dynamique, constamment repoussée au détriment des surfaces agricoles. Elle devient de surcroît de plus en plus perméable en raison de l'élargissement des possibilités de construire en dehors de la zone à bâtir.

Les premiers résultats de la Statistique de la superficie 2004/09 livrés par l'Office fédéral de la statistique indiquent cependant que le renversement de tendance recherché lors de l'introduction de la LAT pourrait s'amorcer. La croissance des surfaces d'habitat et d'infrastructure a en effet diminué par rapport à la période précédente de 27%, soit à 0.86 m²/seconde. Cette tendance ne concerne toutefois que la partie occidentale de la Suisse et doit encore être confirmée au niveau national.

SYNERGIES ET COOPÉRATION: UN PLAN DIRECTEUR VAUT MIEUX QUE DEUX

*François Kuonen, Département d'urbanisme
de la ville de Bienne*

Réflexion préliminaire

Ville cloisonnée, ville ouverte, ville compacte, ville étendue... la gestion des espaces urbanisés a évolué au cours de l'Histoire au gré des conceptions du territoire, des besoins et des moyens. Chaque situation a révélé ou révèle un enchevêtrement de limites territoriales et de compétences en fonction de l'évolution des régimes de pouvoir et des structures sociétales.

La modernité a pour conséquence l'étalement urbain – lié à l'évolution des transports et à la croissance des zones périurbaines suite à un essor démographique continu – ainsi que l'évolution rapide des aires urbaines. Ces processus rendent ambiguës les limites ou frontières, tout comme le partage des prérogatives entre les différentes collectivités territoriales.

La qualité de l'équipement du territoire et la mobilité croissante sont d'autres caractéristiques contemporaines. En facilitant les déplacements et en générant des flux importants, elles autorisent la réduction des distances-temps, les changements de comportements et de localisations des acteurs, la création de nouveaux bassins d'emplois, l'extension des aires de loisirs et la dilution spatiale des limites usuelles. Ce faisant, les enjeux urbains se jouent désormais indiscutablement à l'échelle de l'agglomération, sinon au-delà. Pour appréhender la problématique de l'extension urbaine et garantir une certaine efficacité, les instruments de gestion du territoire doivent par conséquent promouvoir une coopération à plus large échelle et la définition de stratégies de développement modulables et adaptables.

Tendances pour l'agglomération biennoise

Suite à l'amélioration du réseau ferroviaire et au développement des infrastructures autoroutières, les localités de la région se sont rapprochées ces dix dernières années. En train ou en voiture, les villes de Berne, Delémont, Neuchâtel et Soleure sont aujourd'hui accessibles en vingt minutes depuis Bienne (fig. 1). Mais ce rapprochement profite également aux espaces périurbains et ruraux, qui bénéficient de meilleures infrastructures de transport. Les localités périphériques connaissent de ce fait une extension de leur zone à bâtir, parallèlement à une perte d'attractivité de leur centre. Souvent caractérisé par une rue principale marchande, ce dernier subit en effet les nuisances de l'augmentation de la charge de trafic et de l'effet « couloir » qui en découle.

Le bassin d'emploi et les aires de loisirs de Bienne se sont également étendus spatialement. D'une part, les localités de la rive sud du lac constituent des zones d'habitat attrayantes et concurrentielles avec un fort potentiel de zone

à bâtir à long terme. D'autre part, la réalisation de l'A16 en direction de Delémont et de l'A5 en direction de Soleure a permis de raccourcir considérablement les distances et d'ouvrir de nouvelles perspectives pour les localités sises dans les aires d'influence des centres. Ce phénomène s'observe non seulement dans l'extension de nouveaux quartiers d'habitat au sein des localités concernées, mais également dans la relation de ces dernières avec le centre, en particulier si l'on analyse la provenance du trafic d'échange (fig. 2).

Au cours des dernières décennies, les surfaces densément bâties (représentées en orange et en bleu sur la figure 3) ont progressivement esquissé un croissant urbanisé, qui s'étend de la rive sud du lac en direction de Grange, et est caractérisé par un tissu continu. Une gestion exclusivement communale – dans le sens d'une application stricte des limites institutionnelles – des problématiques urbaines liées à ce phénomène d'extension et d'étalement (transports, pression foncière, planification stratégique du développement, etc.) n'est aujourd'hui ni suffisante, ni adaptée. En outre, se pose également la question des limites entre zones urbanisées et zones rurales en termes d'affectations. L'extension des localités non urbaines se fait en effet actuellement au détriment de la zone agricole. A cet égard, le tissu construit de certaines localités du Bas-Vallon (en jaune dans la partie supérieure de la figure 3) tend déjà à se rejoindre, encouragé en cela par le projet de fusion de communes.

Au sein de l'agglomération biennoise, la tendance de ces dernières années conjugue ainsi l'extension des zones d'habitat en périphérie, la densification de la ville – que ce soit par la réhabilitation de friches urbaines ou le développement d'activités secondaires et tertiaires – et une pression toujours plus forte sur les infrastructures de transports et certaines zones naturelles. L'attraction des espaces vides demeure à ce titre la règle en matière de croissance du cadre bâti : globalement, les centres se densifient – en hauteur ou en investissant des friches urbaines – et les localités de la périphérie s'étalent.

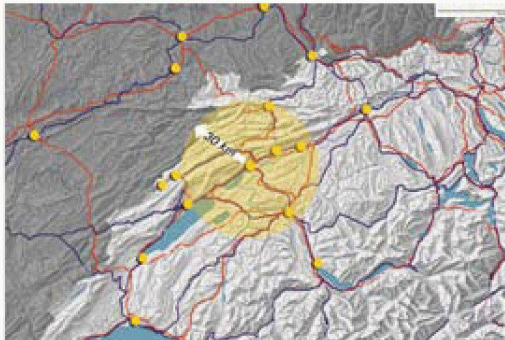
Les besoins en termes de gestion des transports, d'entretien et de développement des zones de détente, de planification des surfaces de compensation écologique ou des sites d'implantation dépassent assurément les limites communales. Ils impliquent des stratégies à une échelle plus vaste et, par conséquent, la nécessité d'adapter les instruments de planification.

Un seul plan directeur pour la ville de Bienne et son agglomération

Le plan directeur communal de la ville de

L'agglomération de Bienne dans un milieu étendu

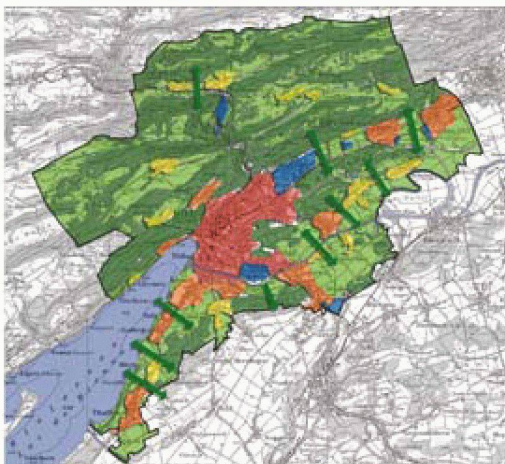
- Villes et agglomérations
- Réseau ferroviaire
- Réseau autoroutière



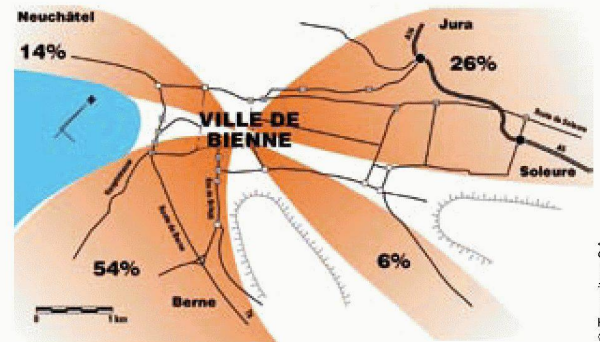
© R. Hähne

Siedlungs- und Landschaftsstruktur

- Wald
- Landschaftsräume
- Landschaftszäsuren
- Siedlungsgebiet städtisch
- Siedlungsgebiet vorstädtisch
- Siedlungsgebiet dörflich
- Siedlungsgebiet industriell



© R. Hähne



© Transitec SA

Fig. 1 (en haut à gauche): Proximité: zone d'influence de Bienne, un rayon de 30 km pour un temps de parcours inférieur à 45 minutes

Fig. 2 (en haut à droite): Provenance et pourcentage du trafic d'échange

Fig. 3 (à gauche): Structure urbaine de l'agglomération biennoise

Bienne actuellement en vigueur date de 1996 et a été approuvé le 24 juin 1997 par l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire du Canton de Berne. Sa conception ne répond plus que partiellement aux besoins actuels et ne permet pas une gestion dynamique et efficace, qui serait fondée sur la coopération, que ce soit au sein de l'agglomération ou entre les communes de cette dernière et le canton ou la Confédération.

Récemment de nombreux projets urbains – tels que la planification de l'autoroute de contournement, l'affectation d'une aire limitrophe à deux communes, la protection et l'amélioration de l'attractivité des rives du lac – ont permis de développer une collaboration étroite entre les instances communales compétentes. Pourtant, bien que formant sur le plan spatial un tissu urbanisé continu et confrontés à des problématiques semblables, Bienne, Nidau, Brügg, Port, Ipsach et Evilard n'en conservent pas moins leurs limites territoriales.

Dans le contexte des réflexions liées à l'instauration d'un programme pour l'agglomération biennoise, il s'est par contre avéré possible, dès 2003, de définir un nouvel instrument de

gestion du territoire à l'échelle de l'agglomération, remplaçant les instruments existants, en vue d'offrir une gestion pragmatique, adaptée et adaptable à l'évolution des problématiques spatiales. Sous l'impulsion notamment de la ville de Bienne, il a ensuite été décidé d'intégrer et de coordonner la révision du plan directeur communal biennois et l'élaboration de ce plan directeur pour l'agglomération biennoise, de manière à n'élaborer qu'un seul plan directeur valable pour les deux entités spatiales (ville de Bienne et agglomération), ainsi que pour les diverses entités institutionnelles (communes, région, canton).

Cette fusion a permis de répondre aux objectifs et aux besoins de la commune de Bienne et de l'agglomération biennoise, en rationalisant les coûts liés aux études, en évitant les redondances, voire d'éventuelles contradictions ou lacunes dues au changement d'échelle ou aux limites institutionnelles. Au final, les objectifs et les stratégies propres au territoire communal sont intégrés dans le plan directeur, mais également réfléchis à l'échelle de l'agglomération, en coordination et en synergie avec les projets d'autres territoires communaux.

PARC SULZER OBERWINTERTHUR: LIMITES ENTRE L'« ESPACE PUBLIC URBAIN » ET L'« ESPACE URBAIN »

Walter Muhmenthaler, Directeur de l'Unité « Développement de projets », Sulzer Immobilier

Traduction: Catherine Gachies-Stäuble

Outre le terrain dit « Sulzerareal » à Winterthur, devenu récemment un quartier urbain mixte attractif, l'entreprise Sulzer possède également le « Sulzerpark Oberwinterthur », soit environ 60 hectares de zone industrielle situés dans le triangle formé par les stations de S-Bahn Oberwinterthur, Grütze et Hegi. Cette zone eut son heure de prospérité au milieu du siècle dernier, quand Sulzer y produisait des articles connus dans le monde entier (moteurs diesel, pompes, turbines, prothèses artificielles, etc.). En 1993, étant donné les changements structurels qui affectaient l'industrie des métaux lourds depuis les années 80, on cessa cependant de fondre des métaux dans l'impressionnante halle de 32 000 m². Puis, le 18 septembre 1997, la halle voisine, dans laquelle avaient lieu les grands travaux d'usinage, brûla. Plus de 150 000 m² de terrains situés en zone industrielle demeuraient alors en friche, jusqu'à ce que le Canton, dans le cadre d'un plan directeur, affecte ce territoire très bien desservi par les transports publics à une zone de centre-ville d'importance cantonale.

Les étapes du développement

Dès le début des années 1990, constatant que les besoins en terrains industriels allaient décroître rapidement dans la région, Sulzer entreprend des négociations avec la Ville de Winterthur pour un changement d'affectation de la zone. Mais ce n'est qu'en 1998 que la Ville et Sulzer se mettent d'accord pour mener à bien conjointement des études urbanistiques et engagent pour cela trois équipes interdisciplinaires. Il en résulte un plan-cadre définissant les principales règles de construction et d'exploitation du terrain. Pour les propriétaires de celui-ci comme pour les autorités, ce plan signé en 2001 ne représente pourtant qu'une simple marche à suivre, puisqu'il ne les engage pas au niveau juridique.

La modification de zone décidée en 1999, par laquelle environ 15 hectares de terrain industriel sont affectés à une zone de centre-ville, se heurte ensuite à la résistance des quartiers avoisinants. Deux ans sont nécessaires avant qu'un jugement du Tribunal administratif mette un terme au recours déposé. En 2003, la Ville et Sulzer signent un contrat de droit public concernant l'équipement du Sulzerpark Oberwinterthur. Ce contrat règle la répartition des coûts de toutes les installations de viabilisation du terrain. Une superficie de 6 hectares est allouée à la Ville pour qu'elle en fasse un parc public. La sécurité juridique étant désormais suffisante pour des planifications plus détaillées, Sulzer mandate par ailleurs le bureau d'architectes Dürig AG pour l'étude du développement urbanistique du Sulzerpark Oberwinterthur.

Les tâches à accomplir dans cette zone de centre-ville

Conformément à la devise « le dernier mètre carré est le plus précieux ! », il s'agit d'empêcher que de grands centres de distribution ou de commerce spécialisé, des locaux administratifs et des logements ne viennent se juxtaposer anarchiquement comme cela se voit dans certaines zones en développement. Sulzer veut en outre que ce nouveau quartier respecte les principes du développement durable – tout comme le Sulzerareal situé au cœur de la cité.

Le constat est alors fait : pour ce nouveau quartier, les règles minimales de construction et d'aménagement d'une zone de centre-ville telles que prévues par les législations en vigueur ne suffisent pas. Les enjeux sont ailleurs : comment en effet doit se présenter cette ville nouvelle ? Comment y promouvoir la mixité sociale et d'affectations d'une zone de centre-ville ? Que convient-il de réglementer pour que voie le jour une structure urbaine capable de répondre aux besoins variés de différentes affectations



© Sulzer Immobilier

envisageables ? Quels sont les éléments déterminants pour qu'à chaque étape de la réalisation, le terrain gagne en attrait et que des plus-values se dégagent ?

Le cluster hybride

Pour répondre à ces interrogations, les réflexions se sont d'abord portées sur des projets similaires déjà réalisés. Et, en la matière, le réaménagement du Sulzerareal a été à maints égards instructif. En particulier, on sait désormais qu'il importe d'ancrer le développement dans ce qui existe déjà. Or, pour ces nouveaux terrains, l'allée Sulzer et son remarquable alignement de vastes bâtiments marquent indéniablement l'image actuelle de la ville. Le projet devait donc notamment se baser sur cet espace public urbain clairement délimité, à partir duquel des principes de développement précis devaient être définis.

Dans le futur quartier, les axes existants déterminant des terrains à bâtir de 30 000 à 40 000 m². Leur parcellisation devra permettre de tirer le meilleur parti du règlement des constructions. A cet égard, il est prévu que les projets bien conçus sur les parcelles de plus de 8 000 m² puissent profiter de deux étages supplémentaires. La mixité d'affectations projetée exige par ailleurs des volumes très divers, qui, ensemble, devront toutefois donner une image extérieure unifiée. A cette fin, des constructions en continu, formant des îlots, seront imposées. Une partie d'entre elles devront obligatoirement comporter cinq étages et être contiguës aux limites des parcelles. Finalement pour assurer la présence de commerces, de restaurants et d'entreprises tertiaires, qui tous ont leur importance pour une vie de quartier satisfaisante, il est convenu par un contrat de droit privé de réserver pour ces utilisations les rez-de-chaussée qui longent les axes des cheminements piétonniers.

Projet de configuration de l'espace public urbain

Consciente de l'importance des espaces publics urbains dans une ville ou un quartier, Sulzer a chargé les architectes-paysagistes Topotek 1 GmbH de Berlin d'élaborer un modèle à ce sujet, en étroite collaboration avec l'architecte Jean-Pierre Dürig. Des concepts qui se démarquent des références habituelles de la ville ont été présentés en vue de la réalisation de rues, de chemins, de places, mais aussi pour l'ameublement, l'éclairage, ainsi que les plantations. Cette vision est déjà devenue réalité dans le quartier «Eulachhof», sur la promenade de l'Else Züblin-Strasse. Ainsi, peu à peu, une ville nouvelle voit le jour.

LE PÉAGE ROUTIER: UNE BARRIÈRE ENTRE LA VILLE ET LA CAMPAGNE ?

Ueli Balmer, Chef adjoint, Section «Politique des transports», Office fédéral du développement territorial, ARE

Traduction: Bernard Trottet

Thème d'actualité: les agglomérations

La superficie de la Suisse se monte à environ 41 000 km². Seuls 930 km², soit 2% de la superficie totale, sont occupés par les villes et les agglomérations, dans lesquelles vivent néanmoins les 75% de la population. Du point de vue de la gestion du trafic routier, ces agglomérations ne sont pas seulement le lieu de concentration des flux de circulation, mais aussi celui des encombrements: 85 à 90% des bouchons recensés sur les routes suisses se produisent en effet dans les agglomérations. Et cela, malgré une offre globalement excellente en transports publics et un réseau routier dense.

A l'heure actuelle, il est certes prévu de compléter encore ponctuellement le réseau routier. Avec la création du «Fonds pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales» (Fonds d'infrastructure), un instrument spécial pour le cofinancement de tels projets par la Confédération a précisément été mis sur pied. Un coup d'œil sur les projets annoncés auprès de la Confédération suffit cependant à se convaincre que ce fonds ne permettra pas de maîtriser l'augmentation programmée du trafic. On estime à environ 17 milliards de CHF le coût global de ces projets. La Confédération prendrait à sa charge 30 à 50% de la facture, mais au maximum 8,5 milliards de CHF. Toutefois seuls 3,5 milliards de CHF sont aujourd'hui disponibles. Cette simple constatation montre que la maîtrise de l'augmentation annoncée du trafic exigera nécessairement le recours à d'autres solutions.

Le péage routier comme solution...

Le péage routier représente l'une des solutions possibles. Son avantage principal repose dans la possibilité de réguler temporairement et localement le trafic. On parvient par ce moyen à augmenter notablement l'efficacité du trafic routier, comme le démontre les exemples de Londres et de Stockholm. Dans ces deux villes, l'introduction d'un système de taxe a en effet conduit à une diminution de 18 à 30% du nombre de déplacements. Le seuil critique pour la formation des bouchons a, grâce à cette diminution, été dépassé beaucoup plus rarement, ce qui a entraîné une baisse encore plus importante (30 à 50%) des encombrements.

Alors que sur la base des avantages du péage routier, de nombreux spécialistes en transports et des économistes se prononcent clairement en faveur de cette mesure, on ne peut pas en dire autant du monde politique. En plus des coûts élevés de perception de la taxe et de ses effets plus durement ressentis par les personnes à revenus modestes, de nombreux

élus mettent également en avant le fait que le péage routier conduirait à une séparation entre les zones urbaines soumises à la taxe, d'une part, et le reste de l'agglomération, respectivement la campagne, d'autre part. On craint en particulier des effets négatifs sur le commerce local, sur la vie sociale et, plus généralement, une séparation entre la ville et la campagne.

... ou comme barrière entre la ville et la campagne ?

L'Office fédéral du développement territorial (ARE) s'est penché sérieusement sur ce risque de ségrégation spatiale liée à l'instauration du péage routier et a lancé dans ce contexte une étude pour examiner son influence sur le développement territorial¹. Pour mieux cerner les questions qui se posent, on s'est basé, d'une part, sur des expériences pratiques et, d'autre part, sur des modélisations. Etant donné que les formes de péages routiers existantes en Suisse (vignette autoroutière pour les voitures de tourisme et redevance sur le trafic poids lourds lié aux prestations pour les camions) s'étendent à l'ensemble du réseau, il fallut se référer, pour des expériences en milieu urbain, à des exemples provenant de l'étranger. Celui d'Oslo est à cet égard intéressant pour plusieurs raisons. Tout d'abord, le péage routier a là-bas une longue tradition. Ensuite, cette ville est de par sa taille plus proche des villes suisses que Londres et, enfin, la zone soumise à la taxe ne se limite pas au centre urbain.

Les expériences faites à Oslo

Partant du principe que les modifications des préférences concernant le domicile agissent sur le prix de l'immobilier, celui-ci servit, dans l'exemple d'Oslo, d'indicateur. L'analyse montra un effet légèrement négatif sur le prix des maisons en corrélation avec le montant de la taxe, l'existence et la qualité des transports publics. Les maisons les plus concernées par une baisse de leur valeur étaient celles à l'extérieur de l'espace soumis au péage, dans des quartiers avec peu de places de travail.

Cela confirme que les secteurs situés juste à l'extérieur de la limite du péage perdent quelque peu en attractivité. L'évolution constatée à Oslo corrobore ainsi dans une large mesure les résultats issus d'enquêtes basées sur des questionnaires et des modélisations. Selon ces enquêtes, il faut s'attendre, en raison d'une demande en légère hausse dans les centres urbains, à une augmentation très modérée des prix du foncier et de l'immobilier à l'intérieur de

¹ Office fédéral du développement territorial: Einfluss von Road Pricing auf die Raumentwicklung, Bern 2007. Voir <<http://www.aret.admin.ch/themen/verkehr/00250/02393/index.html?lang=de>>



ces zones. Les biens immobiliers situés juste à l'extérieur du cercle soumis au péage sont touchés par contre de façon négative. Finalement, l'attractivité des secteurs situés directement à l'intérieur de la zone soumise au péage baisse également, du fait de la taxe, mais cet effet peut être compensé par une meilleure accessibilité du centre.

Ces résultats mettent, en définitive, en évidence des effets sur la ville et le territoire directement limitrophe. Cependant, sur la base des modestes effets territoriaux constatés, il est possible de tirer la conclusion que les zones rurales ne subissent quant à elles pas d'effets négatifs. En outre, des mesures d'accompagnement peuvent atténuer l'effet frontière redouté.

A la recherche de solutions innovatrices

L'avantage mentionné ci-dessus, c'est-à-dire l'amélioration de l'accessibilité, renvoie à un fait passé encore trop souvent sous silence dans le débat sur le péage routier, à savoir que l'introduction ciblée de taxes pour pouvoir rouler revêt des aspects positifs qui contrebalancent les effets négatifs, voire même les supplantent. En plus de l'amélioration de l'accessibilité, il faut mentionner à ce propos l'amélioration de la sécurité routière, la diminution des émissions polluantes et les économies réalisées en évitant de devoir procéder à des adaptations très coûteuses de l'infrastructure routière des agglomérations. La concrétisation de ces avantages dépend cependant dans une large mesure de la mise en œuvre simultanée du péage routier et de mesures d'accompagnement, ces derniè-

res pouvant être dans une large mesure financées par la nouvelle taxe. On peut évoquer à ce propos une utilisation en faveur des transports publics, qui contribue à améliorer l'accessibilité de la ville.

Une autre proposition d'affectation de la taxe est à même de dissiper les craintes du commerce de détail des centres-villes relatives aux retombés négatives du péage routier. Celle-ci consiste à affecter la taxe prélevée à la location de places de parc sur le domaine public ou privé, places mises dès lors gratuitement à disposition des clients. Pour ceux qui consomment au sein des commerces du centre-ville, mais également pour les personnes se rendant à des manifestations culturelles, utiliser la voiture ne coûterait par conséquent pas plus cher et, surtout, serait facilité par de meilleures conditions de circulation. En effet, le trafic de transit par le centre-ville et les mouvements pendulaires serait soumis au péage sans compensation, ce qui devrait conduire à leur diminution.

Un moyen de garantir l'attractivité des centres urbains

Les enquêtes menées sur mandat de l'ARE ont ainsi en définitive démontré que l'effet de frontière résultant de la mise en place d'un péage routier était faible, pour autant que le montant de la taxe ne soit pas excessif. Avec des aménagements adéquats, les conséquences peuvent non seulement être atténuées, mais aussi produire des effets positifs, rendant les centres urbains plus attractifs pour leurs habitants et leurs visiteurs.

LA LIMITE COMME PHÉNOMÈNE SOCIAL ET POLITIQUE

Olivier Meuwly, historien

En édifiant leur limes, les Romains avaient tracé une claire ligne de démarcation entre le monde civilisé, qu'ils estimaient représenter, et le monde barbare, si menaçant, si inquiétant. Bien des siècles plus tard, Rousseau débusqua le malheur congénital de l'humanité dans la malencontreuse, et anhistorique, idée de borner, un beau jour, quelques arpents de terre pour le faire sien. Dans les années 70 et 80 du siècle dernier, divers mouvements de jeunes exprimèrent la fin de leurs illusions dans un déchirant «no limit!», lancé autant comme un défi que comme un cri de haine adressé à une société bourgeoise jugée compassée.

La limite apparaît ainsi comme un élément structurant de l'histoire humaine et, surtout, de la personne. Jamais l'individu n'est parvenu à penser le monde qui l'entoure sans le classifier, l'organiser, le fragmenter. L'immensité a toujours poussé l'âme humaine vers un vertige trop douloureux pour elle. Pourtant, maints courants philosophiques ont tenté de débarrasser l'être humain de cette notion de limite qui, par définition, exhalait une odeur de contrainte, inévitablement hostile à une liberté que d'aucuns rêvaient entière. Le romantisme, auquel on peut d'ailleurs rattacher Rousseau, a rêvé l'humanité dans un grand Tout, au-delà des ruptures que la société moderne était accusée d'infliger à un individu qui ne retrouvait son harmonie que dans une compréhension globale de lui-même.

L'anarchisme reprit, au 19^{ème} siècle, certains des traits du romantisme, tandis qu'il imaginait une société laissée à une organisation spontanée, à l'abri d'un Etat forcément autoritaire. La société ainsi libérée aurait laissé percer un individu nouveau, sauvé des rets capitalistes et des convoitises pécuniaires d'un économisme aliénant. La limite, comme fondement autant inconscient qu'essentiel de la société humaine, était donc niée en même temps qu'elle était vilipendée comme le signe distinctif d'une société soumise aux diktats d'une raison suffoquante, manipulée par les puissants pour brimer le libre épanouissement de tous. L'argent, l'armée ou la religion, voilà les bornes classiques de la société bourgeoise que ses adversaires voulaient justement abattre, définitivement. Briser les limites imposées par les élites créerait ainsi des limites naturelles, spontanées, donc nullement imposées, à la soif de pouvoir qui étreint certains, et aux appétits matérialistes qui assèchent la vie.

Alors que la science, en étendant peu à peu son empire sur les fonctionnements sociaux, mais surtout depuis la fin du 19^{ème} siècle, encastrait la société dans un tissu de références mathématiques comme autant de bornes

à la liberté poétique, divers mouvements se succédèrent, dans l'histoire récente, avec un seul dessein en tête : faire exploser ces codifications tout juste dignes, à leurs yeux, d'une bourgeoisie à l'horizon bouché par ses ambitions mesquines. De l'extrême gauche à l'extrême droite, des dadaïstes aux surréalistes, les courants politiques et artistiques rivalisèrent d'imagination pour démolir une société confinée dans un réseau étouffant de limites. Il fallait éliminer toutes les frontières, géographiques, culturelles, comportementales : seule l'unité qui en sortirait divergeait selon les philosophies concernées...

Cette volonté d'enjamber les limites que la société finit par se redonner pour assurer une vie commune acceptable réapparait à intervalles réguliers. Le dernier élan vomissant ces limites accusées d'avoir à nouveau déposé leur chape sur la société s'évada évidemment de la grande révolution culturelle de la fin des années 60 du siècle dernier. Les limites sociales devaient s'effondrer par la réappropriation de son corps, de ses désirs, de sa liberté. 68 (pour garder cette date symbole comme repère) devait inaugurer le retour de l'espoir. Les conséquences furent nombreuses : de la liberté sexuelle à la naissance de «mouvements sociaux» échappant aux règles habituelles de la politique, de l'écologie comme réinvention des relations entre l'homme et la nature à un capitalisme désinhibé où le consumérisme s'impose comme une nouvelle forme de liberté, l'univers politique fut bouleversé.

Cette société nouvelle issue des années 60 a eu maints effets positifs, tant politiques que sociaux et économiques. Mais elle s'est aussi exposée à une critique récurrente, qui visait



© Gonzalo Endera

précisément le centre de la révolte soixante-huitarde: l'abolition des limites pour mieux décapiter le système autoritaire qu'il s'agissait de pulvériser. La liberté inédite ainsi redécouverte avait aussi dévoilé un grand vide, vers lequel l'humanité se sentait irrémédiablement aimantée, dans un immense désarroi. L'individu se mit à errer dans un monde dépourvu de repères; les plaintes jaillirent de toutes parts. Alors surgit un nouveau cri, réclamant de nouvelles limites, afin de rendre des structures à une société désarticulée qui ne parvenait plus à jouir de cette fameuse liberté acquise de haute lutte, mais désormais si angoissante. Il fallait restructurer la gamme des possibles qu'elle avait ouvert à un esprit humain en réalité toujours incapable de penser le monde au-delà de certaines catégories intangibles.

Ce basculement peut expliquer que les réticences de plus en plus nombreuses à des projets dépassant le cadre mental habituel, de l'Union européenne à la mondialisation. Il explique aussi une foule de comportements déviants

(violence des jeunes, pornographie, rejet de l'Autre), comme réaction irrationnelle à un univers que l'on ne comprend plus. Faut-il dès lors forger artificiellement de nouvelles limites, qui donneraient l'impression d'un monde redevenu plus petit, donc apparemment plus saisissable? Non, sans doute.

Mais si l'on n'admet pas que l'esprit humain se meut sur la base de repères, de jalons, les déconvenues s'accumuleront. Les limites ne sont pas là pour renfermer le monde; elles sont là pour l'organiser, le rendre « lisible ». Elles forment des paliers vers de nouveaux horizons, pas un mur infranchissable. Les frontières géographiques doivent se marier avec leur ouverture; l'accueil des étrangers avec une claire définition des responsabilités des uns et des autres; la lutte contre la violence avec une saine compréhension du tolérable et de l'intolérable. Le monde est ainsi fait: la limite bien comprise constitue un remède contre le relativisme, qui risque à tout moment de gangrener le corps humain et la vie sociale.

**Bureau du Comité
du groupe ASPAN - SO**
Yves Christen, président

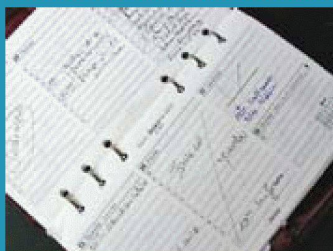
Michèle Miéville, membre
Christa Perregaux, membre
Michel Jaques, membre
Isabelle Debrot, trésorière

Impression
Stämpfli Publikationen AG
Wölflistrasse 1, CP 8326
CH-3001 Berne

Mise en page
Rédaction TRACÉS
Bassenges 4
CH-1024 Ecublens

Rédacteur responsable
Comité de l'ASPAN - SO
Secrétariat, Grand-Rue 38, CH-1260 Nyon
Comité de rédaction des Cahiers
Pascal Michel, rédacteur en chef
Anne-Marie Betticher, Denis Clerc, Michel
Jaques, Michèle Miéville, Christa Perregaux,
Roger Ruggli, Claude Wasserfallen, membres

AGENDA



La prochaine Journée d'étude bilingue VLP-ASPAN aura lieu le 28 août 2008 à Soleure. Sous l'intitulé «Les jalons du développement territorial en Suisse: projet de territoire Suisse et révision de la loi sur l'aménagement du territoire», elle traitera des évolutions de la politique fédérale en matière d'aménagement du territoire.

De plus amples informations seront prochainement disponibles auprès de VLP-ASPAN:

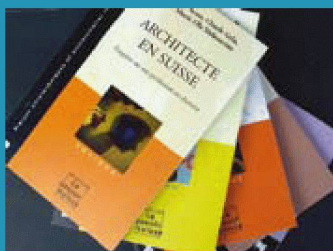
Seilerstrasse 22, 3011 Berne

Tél. 031/3807676

info@vlp-aspan.ch

<www.vlp-aspan.ch>

PUBLICATIONS



«Positionnement des villes CH» – Brochure «12 villes – 1 position»

Le développement des villes représente, en Europe et dans le monde, l'un des défis majeurs des décennies à venir. Sous l'égide de VLP-ASPAN, douze villes suisses ont créé une plate-forme d'échange et de réflexion dont la première brochure «12 villes – 1 position» sort de presse. Celle-ci reflète les idées et les préoccupations des douze villes, ainsi que la diversité des villes d'aujourd'hui. Cette brochure peut être commandée auprès de VLP-ASPAN ou téléchargée (document pdf) depuis le site de VLP-ASPAN: <www.vlp-aspan.ch/fr/documents>

Claude Raffestin, «La ville dans tous ses états», 2007, in Antonio Da Cunha et Laurent Matthey (éd.), «La ville et l'urbain: des savoirs émergents», Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

Dans un article à forte charge critique, qui dénonce la prédominance actuelle d'une logique purement financière contribuant à déséquilibrer les territoires et la capacité des individus à y acquérir une autonomie suffisante, Claude Raffestin aborde sommairement la question de la limite. Après avoir rappelé que, par essence, elle existe dès qu'il y a une ville, il ajoute qu'elle ne saurait disparaître. Par définition multiple, elle est plutôt investie et désinvestie de rôles différents au cours de l'histoire. L'auteur énumère ensuite différentes limites – matérielles

ou immatérielles – repérables au sein de la ville contemporaine.

La production de l'information et son contrôle par les grands centres urbains est par exemple créatrice de limites abstraites, dans la mesure où ces centres deviennent des modèles à imiter pour des villes et des centres secondaires pourtant caractérisés par des réalités diamétralement différentes. De même, la fragmentation sociale des grandes agglomérations a pour conséquence que «les relations intra et extra-urbaines sont médiatisées par des instruments techniques et par des prothèses sociales de toute sorte qui créent des discontinuités». La concentration, comme l'hétérogénéité sociale, sont d'autres évolutions propices à l'apparition de nouvelles frontières (banlieues, quartiers ethniques, gated communities...) que ce soit par discrimination subie ou volonté propre.

Claude Raffestin brosse, en définitive, un tableau systématique et convaincant des principales évolutions de la ville contemporaine liées à ce qu'il nomme la «monétarisation du monde». Mais, lorsqu'il s'agit d'élaborer des pistes de réflexion visant à produire une réaction vis-à-vis de ces dynamiques, l'auteur est passablement moins prolifique. Doté d'une indéniable foi en l'avenir, il postule en effet le développement quasi naturel de nouvelles «matrices urbanistiques» à même de résoudre les principaux enjeux de notre temps. On peut ne pas partager cette foi. pm