

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 137 (2011)
Heft: 02: Représentation

Vereinsnachrichten

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: 08.02.2025

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



Doris Leuthard, Conseillère fédérale (© K. Flückiger)

UMSICHT – REGARDS – SQUARDI 2011

Au printemps 2010, la SIA lançait l'appel à candidatures pour la deuxième édition de « Umsicht – Regards – Sguardi », sa distinction nationale pour des réalisations durables et porteuses d'avenir. Sur un total de 48 projets soumis, le jury interdisciplinaire de 15 membres réuni en automne a distingué huit travaux. L'envergure et la répartition régionale des projets présentés affichaient une belle diversité – si l'on excepte une sous représentation notable du Tessin. Après trois jours de délibérations arbitrées par le président de la SIA Daniel Kündig, complétés par la visite des 12 réalisations retenues dans la sélection retrainte, le jury a rendu son verdict. Six travaux dont le caractère pionnier remplit entièrement les critères de durabilité définis obtiennent la distinction. Deux autres, qui n'en remplissent qu'une partie – mais de manière exemplaire – se voient accorder une mention.

La remise des distinctions est fixée au 3 mars 2011, à l'Auditorium Maximum

Remise des distinctions et vernissage de l'exposition

Date de la cérémonie : 3 mars 2011, 19h15, bâtiment principal de l'EPFZ, Auditorium Maximum (nombre de places limité, réservation obligatoire)
Exposition itinérante :
- du 4 au 18 mars 2011, hall central de l'EPFZ
- du 28 mars au 13 avril 2011 ARchENA, EPFZ Höggerberg
Informations et réservations à l'adresse : <www.sia.ch/regards>

de l'EPFZ, dans le cadre d'une cérémonie où s'exprimera notamment la Conseillère fédérale Doris Leuthard. Le vernissage de l'exposition itinérante, conçue par l'Institut d'histoire et de théorie de l'architecture de l'EPFZ, aura lieu le même soir. Dans une présentation magnifiée par la vision artistique du photographe Jules Spinatsch, les plans, photos, films et portraits textuels des huit travaux distingués permettront une confrontation approfondie des projets lauréats.

(SIA)

UN PROJET DE TERRITOIRE POUR LA SUISSE

Dans les années à venir, pouvoirs publics et maîtres d'ouvrage privés devront investir des milliards de francs dans la réalisation et l'entretien d'infrastructures et de bâtiments divers. Pour que ces investissements profitent au développement territorial souhaité et à la compétitivité du pays, il faut un projet de territoire porteur, qui bénéficie d'une large adhésion et lie les acteurs concernés. Une contribution au débat.

Revenons en arrière : en 1973, la conférence des chefs de service de la Confédération élaborait une conception directrice de l'aménagement du territoire national baptisée « CK 73 », qui établissait une hiérarchie claire entre agglomérations, villes et communes. Cette conception ne fut jamais mise en œuvre. D'une part, les compétences nécessaires manquaient et, d'autre part, le projet était trop éloigné de la réalité.

En 1996, l'ancien Office fédéral de l'aménagement du territoire présentait la Suisse comme un réseau de villes bien reliées entre elles – une Suisse urbaine, capable de régater avec les autres grandes villes européennes. Un grand pas vers la concrétisation

de cette vision fut accompli avec Rail 2000. Avec le recul, on est frappé de voir que la Suisse était encore, dans une large mesure, pensée comme une « île ». La mise en réseau des agglomérations d'importance internationale avec les métropoles européennes, pourtant cruciale dans une économie de la connaissance, ne faisait pas partie des réflexions. En 2005, le rapport publié par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) parvenait à la conclusion que le développement du territoire national n'était, en l'état, pas durable, et proposait quatre scénarios pour l'avenir. Ce rapport allait servir de base au projet de territoire élaboré par l'ARE en collaboration avec les cantons et les villes d'une certaine importance – projet qui a été présenté le 21 janvier 2011 et est actuellement en consultation pour cinq mois.

Les enjeux du projet de territoire

Afin que les efforts se concentrent sur les enjeux essentiels et que tous les acteurs concernés puissent y travailler de manière coordonnée, il faut que le projet de territoire identifie les territoires de projet d'intérêt national et les principales tâches de l'aménagement du territoire en Suisse. Sont à qualifier d'intérêt national les tâches de planification complexes et interdisciplinaires qui jouent un rôle clé pour le développement futur du pays. Les régions et domaines thématiques concernés se caractérisent par le fait qu'ils seront affectés par de profondes transformations et que leur évolution sera déterminante pour l'ensemble de la Suisse. Les tâches en question dépassent les compétences des acteurs individuels. Voici ce que cela implique pour le projet de territoire à élaborer :

– Il faut prendre acte du fait que le territoire suisse est limité. Il ne suffit



«Signaux de fumée» (Illustration Nicolas Biehoff)

plus de répondre aux évolutions en cours par des restrictions. Il s'agit de développer des solutions porteuses pour un territoire toujours plus densément peuplé et utilisé.

- Les infrastructures de transport, conçues pour la plupart il y a une trentaine d'années, parviennent à leurs limites – y compris, sur les grands axes et dans les grands centres, hors des heures de pointe. Il incombe aux professionnels de déterminer dans quelles conditions il est possible de construire quels ouvrages supplémentaires.
- Il appartient à la Confédération de créer les conditions nécessaires pour que les changements qui s'imposent puissent s'opérer, et de veiller à une bonne péréquation entre les collectivités territoriales. A cet égard, il est primordial que le projet de territoire fournisse un cadre à l'ensemble des politiques sectorielles fédérales.
- La Suisse est une petite partie de l'Europe, avec laquelle elle entretient des relations toujours plus denses. Cette tendance semble devoir s'accroître encore – avec toutes les conséquences économiques, sociales, politiques et territoriales que cela implique. Le projet de territoire de la Confédération doit montrer comment éviter les dangers liés à cette évolution, et comment tirer parti des opportunités qu'elle offre.

Dans le but de contribuer au débat, les paragraphes suivants décrivent, en les illustrant par des exemples, quelques-uns des territoires et tâches évoqués.

Territoires de projet d'intérêt national

Espaces métropolitains

Les trois espaces métropolitains de Bâle, de Zurich et de l'Arc lémanique

sont les moteurs économiques du pays. Avec le passage d'une industrie de production à une économie basée sur le savoir, ils sont de plus en plus exposés à la concurrence que se livrent les métropoles du monde entier pour attirer entreprises et personnel qualifié. A cet égard, des facteurs comme l'accessibilité internationale, la performance des réseaux de transport locaux, la proximité des hautes écoles et des centres de recherche et, bien sûr, la qualité de vie, revêtent une importance croissante.

L'une des tâches d'intérêt national consiste à assurer à long terme, à travers une politique d'aménagement ciblée, la performance et l'attractivité des espaces métropolitains. Pour ce faire, il convient d'améliorer le fonctionnement des villes-centres, de préserver le patrimoine bâti, de créer des espaces publics attrayants et d'assurer la qualité des espaces de détente de proximité – autant d'objectifs qui requièrent un réseau de transport performant. [...]

Régions frontalières

Deux des trois espaces métropolitains de Suisse touchent les frontières nationales et entretiennent d'étroites relations fonctionnelles et économiques avec les régions limitrophes des pays voisins. Après des années d'efforts pour assurer un développement territorial transfrontalier coordonné, les résultats restent embryonnaires et les difficultés considérables. Les régions

frontalières sont néanmoins des territoires à fort potentiel et représentent, du fait de leur importance et de leur complexité, des périmètres d'intervention d'intérêt national. Elaborer avec les voisins des solutions communes, tout en sachant que leur mise en œuvre se heurtera à des obstacles politiques massifs, est un défi qui requiert de grandes compétences techniques et méthodologiques, une volonté affirmée de faire avancer les choses et un fort soutien politique. [...]

Espaces de transit

La réalisation des NLFA engendre de profondes transformations dans les régions du couloir de transit nord-sud. L'accessibilité nationale et internationale des lieux situés sur le réseau ferroviaire à grande vitesse s'en trouve fortement modifiée. En forçant le trait, on peut dire que Zoug devient la banlieue de Milan. Il en résulte, en termes d'attractivité, des opportunités uniques, dont il s'agit de tirer parti. Le développement que cela implique au niveau local, en matière d'urbanisme et d'infrastructures, doit répondre à de hautes exigences qualitatives, tant sur le plan fonctionnel que formel. Le long du couloir nord-sud, il s'agira de maîtriser les nouveaux impacts liés au bruit et à l'urbanisation. Les communes concernées devront orienter leur développement en fonction de celui des points nodaux du réseau de transport longue distance, qui représentent les centres écono-

Thèses

Le Plateau est en passe de former une seule et même ville :

1. Les espaces métropolitains, les villes et leurs banlieues doivent être développés, densifiés et requalifiés selon des modèles résolument urbains.
2. Les secteurs centraux des villes suisses doivent être reliés par un réseau routier et ferroviaire performant. Il s'agit d'accroître la capacité actuelle des liaisons nord-sud et est-ouest. Dans les villes, les transports publics sont prioritaires.
3. Les paysages encore largement intacts, les réserves naturelles et les grands domaines agricoles doivent être protégés et aménagés en zones de détente de proximité. Les rives des lacs et des rivières doivent être rendues accessibles au public.
4. La forêt doit être protégée au niveau national, et aménagée selon des critères écologiques, sociaux et économiques. Dans la zone d'attraction des secteurs bénéficiant d'un haut niveau de desserte, elle doit faire l'objet d'une pesée des intérêts en présence. Les éventuels défrichements doivent être compensés sur le Plateau même.
5. Les sites assumant des fonctions d'intérêt national, tels qu'aéroports, établissements de formation et hôpitaux, doivent être développés sous la houlette de la Confédération, de même que les corridors destinés au transport international de biens et de personnes.

Les Alpes deviennent le Central Park de l'Europe :

1. Les villes alpines ne sont à développer qu'aux endroits exceptionnels. Leur qualité urbaine et résidentielle doit être améliorée. Les stations alpines doivent faire l'objet d'efforts soutenus.
2. La desserte doit être maintenue sur le plan fonctionnel et améliorée sur le plan qualitatif, mais pas étendue.
3. Espace naturel de grande valeur et espace de détente attractif, le paysage alpin doit être préservé et traité en conséquence.
4. Si le succès économique n'est pas au rendez-vous, un exode démographique représente, sur les plans social, écologique et économique, une meilleure solution qu'une redistribution des ressources dans le cadre de la politique régionale.

Le Tessin est le « jardin d'hiver de la Suisse » :

1. Le développement de la région, qui constitue la banlieue de la métropole milanaise et fait partie du couloir de transit nord-sud, doit être coordonné.
2. Ses qualités et sa fonction d'articulation entre la métropole milanaise, les lacs et l'espace naturel des vallées alpines doivent être préservées.

Le Jura devient un parc naturel et de randonnée d'importance nationale :

1. Il s'agit de faire labelliser les parcs et de compléter l'Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP).
2. Le développement industriel régional doit se concentrer sur certains produits de niche.

Suggestions et commentaires sont bienvenus, contact : thomas.noack@sia.ch

Texte intégral disponible aux adresses :
www.sia.ch>aktuell>News>26.11.2010
 (version allemande)
www.sia.ch>aktuel>News>18.01.2011
 (version française)

miques du futur. Les qualités qu'offrent ces régions en matière d'habitat et de détente devront être préservées à long terme. La Suisse investit près de 30 milliards de francs dans le développement de ses infrastructures ferroviaires. Ces investissements devront aussi profiter aux régions concernées. [...]

Tâches d'intérêt national

Liaisons avec les métropoles européennes

L'une des grandes tâches d'intérêt national consiste à raccorder la Suisse aux réseaux internationaux de transport à grande vitesse. En plus de développer et d'entretenir le réseau ferroviaire performant qui relie les villes suisses, il est primordial, pour maintenir l'attractivité de ces dernières, de développer les liaisons rapides avec les métropoles européennes.

Aéroports

On observe, au niveau international, une interdépendance croissante entre économie et recherche. Dans

l'actuel contexte de concurrence entre régions métropolitaines, la performance des aéroports internationaux revêt une importance toujours plus grande. L'augmentation du trafic aérien entraîne cependant une intensification des conflits liés à l'utilisation du territoire. D'une part, la bonne accessibilité internationale des localités proches des aéroports accroît leur attractivité et, partant, la pression qu'elles subissent en matière d'urbanisation. D'autre part, les conflits liés au bruit et les questions de sécurité deviennent des enjeux cardinaux du développement économique des espaces métropolitains. En tant qu'autorités de planification, les communes et les cantons concernés sont dépassés, et les instruments dont ils disposent – plans directeurs et d'affectation – ne suffisent plus. La résolution des problèmes qui se posent aux alentours des aéroports internationaux requiert de nouvelles modalités de recherche du consensus et d'implication de la population, ainsi que la prise en compte de l'évolution technologique de l'industrie aéronautique.

Etablissements de formation d'importance nationale

Une autre grande mutation en cours est la transformation de notre économie en une économie du savoir. Dans ce contexte, rester compétitif implique d'avoir recours à la ressource « connaissance ». Il faut pour cela des scientifiques et spécialistes très bien formés en comparaison internationale, ainsi que des instituts de recherche reconnus au niveau mondial. Avec ses universités, ses nombreuses hautes écoles spécialisées et ses deux écoles polytechniques fédérales, la Suisse jouit d'une excellente réputation. Assurer à ces institutions un environnement qui leur permette de continuer d'accomplir, dans les décennies à venir, un travail de cette qualité, représente également une tâche d'intérêt national. La Confédération devra mener des réflexions analogues dans le domaine des soins médicaux.

Energie

La problématique de l'énergie représente l'un des grands défis du 21^e siècle. Dans ce domaine, les solutions por-

teuses ont un impact considérable sur le territoire. Le projet devra identifier les besoins et possibilités y relatifs. [...]

Conclusion

L'analyse le montre : en matière d'aménagement du territoire, les prochaines années réservent de grands défis, qui nécessiteront de concentrer les ressources disponibles sur les régions et tâches les plus importantes. Il faudra pour cela disposer d'un projet de développement territorial contraignant et courageux, qui identifie les principaux domaines d'intervention et puisse servir de base aux choix de localisation et aux décisions d'investissement.

Dans les domaines et régions d'intérêt national, c'est à la Confédération

de prendre la direction des opérations, les tâches en question étant en effet trop complexes pour que les cantons ou les communes puissent s'en acquitter seuls et dans le cadre des structures existantes.

La méthode des études-tests s'est révélée parfaitement adaptée à la résolution de problématiques complexes. Si la Confédération parvient, grâce à cette méthode, à développer avec les cantons, communes, experts et autres acteurs concernés, des solutions concertées dans les régions à forts enjeux, les chances de succès sont grandes.

Eu égard à leurs compétences reconnues, les associations professionnelles comme la SIA sont, elles aussi, appelées

à jouer un rôle moteur. Ce rôle peut consister à accompagner les procédures sur mandat des autorités compétentes, et à mettre à disposition des professionnels et experts qualifiés.

Thomas Noack, dr ès lettres, aménagiste MAS/EPFZ; depuis le 1^{er} juin 2010, délégué SIA à l'aménagement du territoire

COMMISSION DES NORMES SIA 265 – CONSTRUCTION EN BOIS

Précision concernant le texte paru dans *TRACÉS* 1, 12 janvier 2011, page 23 : le registre des entreprises qualifiées est disponible à l'adresse : <www.sia.ch/registre>

(SIA)

RICHEMONT

Richemont, the international luxury goods group is seeking a

Senior Project Manager

in order to strengthen the Group's Real Estate Department

Mission

- Provide advice and expertise to the Group's Maisons and assist the Real Estate management
- Act as a project leader and ensure adequate and thorough project development and management including financial, administrative aspects.

Interested? Find out more about this job opportunity by visiting our career page on www.richemont.com and send your application via the online job reference **CHRIC-00004907**.

Richemont International SA – Human Resources

Renens

CARREFOUR D'IDEES

De très importantes réalisations communales et intercommunales vont voir le jour au cours de ces prochaines années dans l'Ouest lausannois : une nouvelle gare, un tram, des réalisations urbanistiques. Pour piloter et coordonner la mise en oeuvre de ces chantiers conséquents, nous recherchons un-e

Chef-fe de projet

Directement subordonné-e au chef de service de l'Urbanisme – Constructions - Infrastructures, vous assurerez le pilotage technique, financier et contractuel des projets, dont Renens est le maître de l'ouvrage. Vous coordonnerez les projets d'infrastructures et de mobilité et en garantirez la cohérence.

Votre profil : ingénieur ou architecte EPF, vous avez suivi, si possible, une formation complémentaire en management de projet. Votre expérience confirmée dans la gestion de projets importants touchant au génie civil, aux transports et aux aménagements urbains vous donnera l'autorité et le leadership nécessaires.

Vos talents : votre excellente capacité d'analyse et de synthèse vous permet de garder une vue d'ensemble et de tenir les objectifs fixés. Votre esprit rassembleur et fédérateur vous mène à obtenir des solutions performantes. Bonne communicateur-trice, vous êtes à l'aise tant avec des interlocuteurs du monde technique que politique.

Pour tout renseignement, Monsieur Hofstetter, Chef de service se tient à votre disposition (☎ 021/632 74 11) et vous voudrez bien adresser votre dossier de candidature au Service du personnel de la Ville de Renens, case postale 542, 1020 Renens.

Nous connaître : www.renens.ch