

L'économie et la ville

Autor(en): **Rossi, Angelo**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(1996)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957463>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

L'économie et la ville

► Angelo Rossi

Wirtschaft und Stadt

Das wirtschaftliche Wachstum wirkt sich vor allem auf die Städte mit ihren Agglomerationen und nicht auf die übrigen Landesteile aus.

Während der letzten zwei Jahrhunderte hat sich die Wirtschaft in Westeuropa stark entwickelt, zuerst durch die Industrialisierung und anschließend durch das Wachstum des Sektors Dienstleistungen. Diese starke wirtschaftliche Entwicklung führte zu einer Steigerung des Wohlstandes und zum Ausbau von Infrastrukturen, vor allem für Bildung und Mobilität. Die Verstädterung ist die charakteristische Begleiterscheinung dieser rasanten Entwicklung.

Au cours des derniers deux siècles l'économie des pays d'Europe occidentale a connu une période de forte croissance qui a déterminé successivement l'industrialisation et ensuite la tertiarisation de leurs appareils de production. La forte croissance de l'économie a déterminé une amélioration du niveau de vie et de nombreux progrès dans le domaine des infrastructures, dans celui de l'éducation et dans la mobilité sociale. Une des conséquences les plus spectaculaires de la croissance économique et du changement structurel est représentée par le phénomène d'urbanisation.

On peut dire qu'en 200 ans la part de population résidant dans les villes a passé de 10-20% à 60-90% selon les pays. La croissance des villes est strictement liée à la croissance de l'économie et à la transformation de sa structure et ceci non seulement pendant la longue période d'industrialisation des économies de l'Europe occidentale, mais aussi et surtout pendant la période plus courte et plus récente de leur tertiarisation. La croissance économique dans un pays qui s'industrialise, d'abord, et se tertiarise, par la suite, est donc spatialement sélective: elle favorise davantage les centres urbains et leurs agglomérations que le reste du pays.

Dans le contexte de l'évolution la plus récente, celle qui s'est manifestée à partir de la moitié des années septante le rapport entre transformations dans l'économie et urbanisation doit être analysé en Suisse en utilisant trois échelles d'observation différente, soit - l'échelle de l'agglomération urbaine - l'échelle du système urbain national - et l'échelle du système des villes européen

Les aspects économiques du développement des agglomérations

Les agglomérations se développent autour des villes de grande et de moyenne taille à la suite de décisions de délocalisation qui sont prises par les ménages et par les entreprises. Par effet de ces

décisions, ces unités économiques essayent de maximiser leur utilité ou leur profit, étant donné qu'une localisation en couronne d'agglomération est normalement moins coûteuse qu'une localisation au centre ville. La délocalisation de ces agents économiques fait toutefois apparaître un phénomène de spécialisation spatiale qui, au niveau de l'ensemble de l'économie urbaine, peut avoir des effets négatifs. En effet, en couronne d'agglomération s'installent les ménages riches alors que les ménages pauvres tendent à se concentrer en ville. Il s'ensuit que la ville doit faire face à une demande sociale accrue avec une capacité fiscale qui tend à diminuer par effet des départs des ménages riches et des entreprises. Un autre effet pervers de la déconcentration en agglomération, au niveau de l'économie globale, est l'intensification de la pollution due à l'augmentation des navettes de travailleurs qui utilisent l'auto pour se déplacer de leur commune de résidence à la ville. Troisièmement, le départ des entreprises artisanales et industrielles se fait dans une période où dans le centre de l'agglomération les grosses surfaces des anciennes zones industrielles sont successivement abandonnées. Au niveau de l'utilisation du territoire de l'agglomération, il serait plus efficace de réutiliser les zones industrielles en friche que d'aller implanter des activités économiques en couronne d'agglomération.

L'ensemble de ces problèmes est actuellement abordé dans les agglomérations suisses par deux types de politique. La première s'attelle à promouvoir la collaboration entre les communes de la couronne de l'agglomération et la ville centre. Cette collaboration est surtout importante au niveau du financement des prestations de la ville qui sont utilisées aussi par les communes de l'agglomération ou par leurs habitants. L'autre politique est une politique de revalorisation de la ville et essaye d'augmenter l'attractivité de la ville aussi bien comme zone résidentielle que comme localisation pour les activités économiques. Par

effet de ces politiques ainsi que par effet des changements dans la structure par âge de la population, la tendance au déclin démographique des villes, qui était très forte dans les années septante et quatre-vingts, a été arrêtée. Il est même possible qu'au cours des prochaines décennies, un processus de réurbanisation voie le jour.

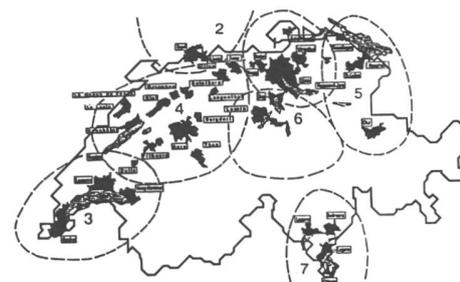
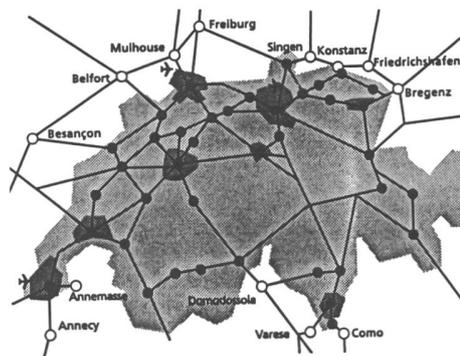
Y a-t-il encore place pour un système urbain décentralisé en Suisse ?

Au niveau du système urbain national le débat est centré actuellement sur la question à savoir si la Suisse, qui dispose actuellement d'un système de villes très décentralisé, desservant très bien en services centraux (universités, hôpitaux, cliniques spécialisées, théâtres, etc..) l'ensemble du territoire, sera à même, au cours des décennies futures de le conserver. C'est au niveau des villes moyennes et petites à base industrielle que le problème se pose. Ces villes se distribuent le long du pied du Jura, d'Yverdon à Baden, dans le Jura et dans la Suisse orientale (Arbon, Roschach, Schaffouse).

Par effet du changement structurel, ces villes ont perdu beaucoup de postes de travail et une partie de leur population. Privées de perspectives économiques à long terme, ces villes pourraient, dans le futur, sombrer dans un processus de déclin économique et démographique irréversible, en mettant ainsi en danger leur fonction en tant que centres régionaux et relais entre grandes et petites villes. En même temps, le changement structurel et les modifications dans le mode de production, avec la séparation dans l'espace des fonctions de l'entreprise, ont favorisé l'essor des couronnes des agglomérations des grandes villes, en renforçant la position de celles-ci dans la hiérarchie urbaine nationale.

L'affaiblissement des villes industrielles et l'énorme développement des agglomérations des grandes villes pose le problème du maintien de l'armature urbaine décentralisée au niveau national. La solution qui se fait jour et qui pourrait aider à maintenir l'équilibre spatial de l'armature urbaine de notre pays est celle des réseaux de villes. Elle a été récemment proposée dans le rapport sur les perspectives futures de l'aménagement du territoire national (*) et développée dans quelques-uns des travaux de recherche du programme national „Ville et transport“. Selon les auteurs de ces travaux, il faudrait dans le futur poursuivre la création de deux types de réseaux de villes, à savoir: - le réseau horizontal - et le réseau vertical. Dans le réseau vertical, le développement est guidé par la grande ville qui se trouve au centre du réseau et dans laquelle se concentre une bonne partie des activités économiques. Les villes secondaires du réseau deviendraient des centres résidentiels ou des zones d'activité économique spécialisées. Pour les régions périphériques et les régions transfrontalières sans grand-

es villes (comme par exemple le Tessin), les chercheurs du programme „Ville et transport“ proposent le réseau horizontal, un réseau de villes sans hiérarchie dont le but serait de promouvoir les synergies et la complémentarité entre villes pour renforcer les avantages d'agglomération. La constitution de réseaux de villes devrait permettre de continuer à conserver une structure décentralisée de centres urbains, au niveau national, même dans une période où la concurrence entre villes devient de plus en plus forte.



Les villes suisses et la concurrence spatiale au niveau européen

Plusieurs études ont, au cours des dernières années, mis en évidence l'existence d'une hiérarchie urbaine continentale, qui serait dominée par les deux grandes métropoles européennes de Paris et de Londres. Zurich, Bâle et Genève occupent une place de première importance dans la hiérarchie des villes européenne, même si leur taille est en dessous de la moyenne des villes européennes. Il n'est par contre pas sûr qu'elles puissent dans le futur garder cette position. Il est en effet possible que le développement du grand marché européen entraîne un réajustement des localisations des grandes entreprises internationales et pousse même les entreprises de moyenne et de petite taille à l'internationalisation. Si une quote-part importante des entreprises devient mobile au niveau international, la concurrence entre villes européennes devrait s'intensifier. Cette concurrence est aujourd'hui déjà très forte par rapport à la localisation des organisations internationales ou de fonctions publiques similaires. Les pouvoirs publics locaux et régionaux ont la possibilité d'influencer d'une façon positive le degré d'attractivité internationale de leur ville et ils le font, surtout à l'étranger, soit par des politiques de fort investissement dans les domaines de l'infrastructure (gares, aéroports, réseaux de transport RER), soit dans les politiques qui peuvent améliorer la qualité de la vie dans la ville (politique des loisirs, politique culturelles, installations sportives). Les villes suisses devront dans le futur être à même de répondre par des politiques similaires aux défis que leur lancent les villes concurrentes des pays de l'Union Européenne. ■

Les systèmes urbains et leur territoire spatial reflètent les conditions du transport à disposition, leur différenciation fonctionnelle et la volonté qu'ils manifestent à s'intégrer à des réseaux politique et économiques.

* Voir le rapport du Département fédéral de justice et police „Grandes lignes du développement souhaité“, Berne, octobre 1994.