

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (1982)  
**Heft:** 641

**Artikel:** Un plan pour l'avenir  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1013079>

### **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:** 12.05.2025

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

## Freiner la bagnole

Illnau-Effretikon. Une petite ville zurichoise de 15 000 habitants à vingt-cinq minutes de train de la métropole des bords de la Limmat. Une ville qui, comme des dizaines d'autres en Suisse, s'est rapidement développée ces quinze dernières années. Evolution — inéluctable? — une croissance importante du trafic automobile: trottoirs encombrés par les véhicules, accidents fréquents (piétons, cyclistes) dans l'artère principale, artères secondaires mobilisées par le trafic de transit — raccourcis obligent. C'est contre ce dernier «inconvenient» que la municipalité commence par se mobiliser (en 1976): un système de sens uniques est proposé pour décourager les automobilistes pressés et les canaliser sur un axe; mais lors d'une assemblée publique, la résistance de la population est si forte que le conseil communal retire son projet... En 1977, l'année suivante, c'est le canton qui annonce son intention

d'élargir les artères pour améliorer la «fluidité» du trafic.

Lentement, la réaction à la toute-puissance des quatre-roues se fait jour. Un habitant se plaint de la situation à l'exécutif de la ville. Requête rejetée. Une mère de famille de la même rue, effrayée des dangers courus par ses enfants, invite ses voisins à une soirée d'information du parti socialiste local. Nouvel échec. Pourtant, l'habitant qui avait tenté d'intervenir auprès des autorités et notre mère de famille se rencontrent par hasard... et un comité pour la sécurité de la rue se constitue: tract, récolte de signatures pour une pétition. Au bout du compte, ladite pétition est examinée par la commission communale pour la circulation. Et enfin, coup sur coup, deux initiatives: celle des socialistes «pour une meilleure protection des piétons et des cyclistes», celle d'un comité hors parti «pour des voies de circulation sûres» (voir le magazine du «Tages Anzeiger» n° 21, du 29.5.1982).

Le débat est lancé; l'exécutif communal se doit de répondre à la demande générale; un concours est lancé.

Et c'est là que l'«affaire» d'Illnau-Effretikon prend un tour exemplaire. Le premier prix du concours est remporté par le bureau Metion de Brugg, un collectif d'urbanistes et d'architectes connu pour l'originalité de ses propositions.

L'idée: des mesures ponctuelles pour calmer le trafic motorisé dans les quartiers et sur l'axe principal (réduction de la vitesse pour que les rues soient à égalité le lieu des piétons, et celui des cyclistes et des véhicules à moteur, obstacles, rétrécissements, brusques changements de niveaux, pour forcer l'attention et la prudence des motorisés), un réseau de cheminements pédestres et cyclistes entre les quartiers, un réseau cycliste indépendant pour les principaux axes.

Coût du concours: Fr. 50 000.—, une faible somme, si on pense à l'investissement total nécessaire à la réalisation du projet primé: 2 millions. Les habitants d'Illnau-Effretikon se prononceront cet automne en votation populaire.

Ce bourg zurichois sera-t-il la cité-pilote qu'on viendra visiter ces prochaines années?

## Un plan pour l'avenir

*Le compte à rebours était lancé: selon la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, seconde mouture, les cantons avaient cinq ans, dès 1980, pour élaborer leur «plan directeur» en la matière.*

*C'est dire que, présentant ce document deux ans et demi après le coup de pistolet du starter, le gouvernement vaudois est dans les temps. Même si l'on doit à la vérité de dire que, pour le canton de Vaud, le sprint est en fait lancé depuis 1964, année de l'adoption d'une loi cantonale sur l'aménagement du territoire, la performance n'est pas mince. Peu nombreux sont les cantons suisses du reste à pouvoir faire état d'un tel bilan.*

*Dix-huit ans de travaux (à l'Office cantonal d'urbanisme, devenu depuis Service de l'aménagement du territoire) pour mettre au point des propositions concernant l'organisation de l'espace vaudois; il a fallu une certaine ténacité et aussi une certaine constance politique pour garder le cap malgré l'évolution des conceptions au chapitre de l'aménagement, malgré le bouleversement du paysage cantonal lui-même — songeons, par exemple, avec le bétonnage que cela suppose, qu'en 1970 les Vaudois disposaient de 233 voitures pour 1000 habitants, alors qu'en 1979, neuf ans plus tard, ce chiffre est monté à 350!*

*Aux difficultés pratiques de l'entreprise sont venues s'ajouter des contingences politiques qui auraient pu décourager les meilleures intentions. Il faut se souvenir que le canton de Vaud et la grande majorité de ses milieux politiques, mis à part les*

*socialistes et le PAI, portent une grande part de responsabilité dans le rejet de la première loi fédérale sur l'aménagement du territoire, signe d'une réticence évidente sur le principe même d'un contrôle de l'aménagement. A l'époque, la Ligue vaudoise avait collaboré avec le Redressement national pour faire capoter le projet devant le peuple, vitupérant l'Etat centralisateur, portant aux nues la capacité des cantons à se débrouiller tout seuls à ce chapitre crucial de leur gestion, discours très rapidement repris par les partisans du laisser-faire, promotion immobilière à tout-va. Dans cette perspective, la présentation d'un plan directeur cantonal est un véritable test: la fuite dans les mots — fédéralisme, autonomie cantonale, etc. — n'est plus possible; il va falloir dévoiler ses batteries, entrer en matière ou non.*

*Le «plan directeur» tel qu'il se présente*

aujourd'hui, bâti sur quatre principes-clés, la «décentralisation concentrée» (soutenir l'effort de développement des régions en accordant un appui prioritaire à leur centre), la régionalisation, la coordination (des efforts lancés à l'intérieur du canton), la participation doublée d'une large information, ce plan donc à l'ambition de devenir une composante du programme politique cantonal.

## LE JEU EST OUVERT

*Partant d'une analyse des rapports qu'entretiennent les forces de développement avec l'espace (voyez par exemple le déploiement des activités du secteur tertiaire dans les centres urbains, l'exode progressif du secteur secondaire à la périphérie desdits centres, etc.), il préconise les mesures qui permettraient d'éviter une marginalisation progressive des régions moins favorisées, ou moins attractives, pari délicat dans un canton où l'attirance du croissant lémanique se fait toujours plus évidente. D'où l'accent mis sur les moyens à disposition pour donner corps à la conception du développement choisie (on retrouve là l'esprit de la loi sur l'aide aux investissements dans les régions de montagne, à préciser également dans la loi sur la régionalisation en préparation). La cohérence indispensable des mesures à prendre dans le secteur public a été paufinée dans une conférence interdépartementale, réunissant une vingtaine de services, appelés à se mettre d'accord sur des solutions réalistes et réalisables.*

*Bref, au total, cinq grands plans «sectoriels», l'urbanisation, les sites et les contraintes naturelles, les transports, l'approvisionnement, les constructions et installations publiques, un panorama cantonal à la fois précis et complet, mais assez général dans ses options pour devenir une plateforme de discussions. Le jeu est largement ouvert, à condition que l'information «passe», que la discussion, jusqu'au niveau communal, dépasse les petits cercles des spécialistes et que finalement on sache quel prix on attache à un aménagement raisonnable du territoire.*

## COMMUNICATION

### Radio/TV locales: la SSR piégée

Le Conseil fédéral persiste et signe: le déchaînement des critiques tous azimuts et de tous bords à l'encontre du projet d'ordonnance sur la radio-TV par câbles, après sa divulgation par la «Wochenzeitung» (cf. DP 640, «Radios locales: une prime à la publicité») a à peine ébranlé les convictions des sept conseillers fédéraux en la matière. La version définitive de l'ordonnance, légèrement aménagée et présentée à la presse ce lundi, reprend la plupart des accents contestables du projet et contestés autant par les socialistes que par les démocrates-chrétiens, pour ne citer que ces deux formations dont les désaccords fondamentaux font l'ordinaire du travail parlementaire. Succès personnel pour le responsable du Département des transports, des communications et de l'énergie, Léon Schlumpf, succès aussi pour l'UDC dans ses menées anti-SSR, tant il est vrai que cette ordonnance est une sérieuse brèche dans l'édifice du monopole de fait accordé à la SSR en même temps du reste que, par la bande (financière), un coup porté à la mission de service public qui est reconnu à la radio/TV dans son organisation actuelle.

## UN ICEBERG DE CONCESSIONS

On retiendra de ce texte comprenant 35 articles le feu vert à la publicité (la «sponsoration» des émissions, de même que la possibilité d'interconnecter les téléreseaux — nous en dénonçons les dangers dans notre dernier article sur le sujet — ont disparu entre autres de la version définitive). C'est la partie la plus visible d'un iceberg de concessions au secteur privé. A de multiples détours du texte, on s'aperçoit que toute la construction légale a été pensée en fonction du développement des postes les plus riches, les plus puissants, les

mieux pourvus en ressources publicitaires (voyez surtout cette détermination curieuse du temps de publicité: 15 minutes par jour ou 2% du temps total d'émission, c'est hors de portée d'une station aux ambitions d'émission limitées!).

A l'heure où nous écrivons ces lignes, les réactions à cette ordonnance ne sont pas connues. Il y a fort à parier qu'elles seront très semblables à celles déjà enregistrées après la publication du premier projet. Mais aujourd'hui les échéances sont connues: les postulants à des longueurs d'onde ont jusqu'à septembre pour se faire connaître. C'est du reste le seul point fixe qui leur est accordé à l'horizon de la «libre expression»: nul ne sait par exemple au juste et de manière précise comment seront départagés les amateurs en concurrence dans une zone donnée (les critères évoqués dans l'ordonnance sont trop fantaisistes pour être sérieusement pris en compte).

## COURTS-CIRCUITS

Reste le cas de la SSR qui dans l'aventure perd les avantages du monopole tout en prenant, en comparaison de ces futures radios «libres», une allure de radio d'Etat. La voilà court-circuitée par la création prévisible d'une série de «SSR parallèles», mais fonctionnant avec l'aide de la publicité. Situation économique et déontologique intolérable à court terme. On voit mal que la promulgation de cette ordonnance ne débouche pas dans des délais qui seront brefs sur l'introduction de la publicité à la radio: est-cela que veut le Conseil fédéral?

Restent en rade également les parlementaires qui ont commencé, au Conseil des Etats, chambre prioritaire sur la question, l'examen du projet d'article constitutionnel radio/TV et dont les méditations se trouvent manifestement en porte-à-faux avec la réalité de l'exploitation du monopole. La victoire de Léon Schlumpf pourrait bien être une victoire à la Pyrrhus.