Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 43 (1970)

Heft: 10

Artikel: La géographie urbaine ou la science du métabolisme

Autor: Ruffy, Victor

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-126949

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 22.07.2025

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

La géographie urbaine ou la science du métabolisme

par Victor Ruffy, géographe

Les auteurs qui se sont penchés sur le thème de la ville, qu'ils soient sociologues, historiens ou géographes, s'accordent tous pour dire que la fonction commerciale est une des fonctions originelles urbaines. Depuis la haute antiquité, il semble que la fonction commerciale ne pouvait qu'être synonyme de centralité. En Europe ce rapport n'a fait que se renforcer jusqu'à nos jours à travers le Moyen Age et la période industrielle. Nos manuels de géographie le déclarent encore, cependant que de nombreux signes apparents nous permettent de croire que nos villes, après celles des Etats-Unis, vont être soumises à des forces centrifuges d'intensité insoupçonnée.

Suivons un des rayons dans la section de la ville conduisant dans un supermarché

Nous sortons de la ville de Lausanne par la route de Cheseaux-Yverdon. Nous traversons le quartier de la Pontaise, celui de la Blécherette, observons en passant la dimension des artères, et l'amorce d'un développement de quartier. Le paysage urbain semble cependant s'interrompre de manière assez nette pour faire place à un paysage rural, certes déjà modifié par la présence de quelques quartiers de villas, mais au caractère agricole encore bien marqué. Nous sommes à dix minutes de voiture du centre. Notons en passant l'écriteau nous indiquant un embranchement de la bretelle lausannoise. Quelques centaines de mètres encore et nous sommes tout à coup frappés par des modifications profondes. Une surface agricole de 5 ha. a été éventrée et aplanie et l'on a créé un remblai sur le flanc ouest du terrain, pour construire un passage dénivelé sur la route que nous avons empruntée. C'est ici que s'est construit un hypermarché. Quelles sont les causes d'un tel choix qui semble mettre au défi la ville en l'amputant d'une de ses fonctions et en l'attribuant à la campagne? A première vue aucune qualité physique ne désignait ce terrain comme particulièrement propice à une affectation commerciale; au contraire, partie intégrante d'un espace agricole homogène, modérément accidenté et récemment remanié, donc facile à travailler, ce terrain paraissait plutôt à vocation agricole confirmée. On ne saurait aborder l'explication de cette modification de l'espace sans recourir à l'évocation de certains éléments économiques d'actualité. En effet, il convient de relever à cet égard que les lois de la concurrence, bien qu'introduites relativement tôt dans notre pays, ne régirent que tardivement les activités commerciales. Il semble cependant depuis quelque temps que nous amorcions une période de véritable affrontement dans le commerce, affrontement qui s'est trouvé vigoureusement stimulé par l'abolition des prix imposés. Ce préambule économique se justifie d'autant plus que dans ce secteur il faut compter au nombre des facteurs concurrentiels primordiaux les conditions d'accès au point de vente, les réserves d'espace et un système de construction souple et économique.

Dans cette société techniquement avancée, parvenue à l'ère de l'automobile et dite de consommation, cela revient à rechercher un point de convergence de nombreuses et larges voies d'accès, de vastes places de parc, une grande superficie au sol permettant l'étalage des produits, facilitant la circulation interne et le travail du personnel. La superficie sera d'autant plus grande que l'on cherchera à construire sur un niveau seulement et en éléments légers. De telles exigences semblent désormais incompatibles avec la configuration du centre de nos villes, dont le cœur est encore constitué par des quartiers médiévaux. La persévérance des promoteurs à y installer jusqu'à une époque récente leurs centres commerciaux n'est plus probante. Ils ont cru jusqu'à maintenant à la permanence de la fonction commerciale urbaine et cela à tel point que c'était à qui serait le plus au centre. Les six grands magasins lausannois se trouvent regroupés sur un cercle de moins de 600 m. de diamètre et certains de leurs noms sont suggestifs. Rien de surprenant alors de constater que les voies d'accès sont constituées par des rues dont la chaussée ne dépasse que rarement 7 m. de largeur. L'étroitesse des trottoirs et l'absence quasi totale de cheminements particuliers pour piétons rendent la circulation malaisée, dangereuse même. Ces conditions d'approche d'un centre commercial urbain commencent à rebuter aussi bien le client à pied que celui qui est en voiture et suppriment une bonne part de l'agrément que peuvent susciter les courses. En outre, l'usager de la voiture accepte difficilement de ne pas pouvoir laisser son véhicule à proximité du lieu où il veut se rendre, surtout s'il doit porter quelque chose de lourd. Or, au centre de Lausanne, comme dans celui d'autres villes, les places de parc ne foisonnent pas. Une fois comptées les possibilités offertes par les zones blanches, jaunes, bleues, rouges des quelques places publiques, on s'aperçoit qu'il est aujourd'hui préférable de laisser sa voiture au bord du lac et de prendre le métro si l'on veut se rendre au cœur de la ville sans être obsédé par la perspective d'une contravention. Pour des raisons financières, on ne doit pas s'attendre dans la situation actuelle à ce que l'espace public urbain s'étende.

La rente foncière est devenue le mécanisme de distribution des utilisations du sol

La rareté de l'espace central urbain, et par conséquent dans une économie de marché son prix élevé, limite tout aussi gravement le secteur privé que le secteur public. Il est en effet impensable pour un magasin en place de s'étendre pour se mettre au large si le groupe en question ne possède déjà les terrains. Dans la majorité des cas, toute extension nécessitera la construction d'un niveau supplémentaire, causant des dépenses très importantes. Les travaux devront être conçus de manière à gêner le moins possible la circulation extérieure et intérieure et ne pas incommoder la clientèle par le bruit, la poussière et même la vue d'un chantier aussi discret soit-il. Le gain de place aura été chèrement acquis si l'on ajoute qu'il a entraîné le prolongement d'un escalier roulant et que la productivité du personnel ne s'est pas améliorée. En ce qui concerne le stationnement des voitures, l'achat d'un terrain par un magasin pour en faire un parc réservé à la clientèle est également difficile à concevoir. Seule l'acquisition d'un garage situé à proximité ou l'aménagement en commun d'un parc souterrain peut résoudre partiellement le problème.

C'est donc l'énumération progressive des implications économiques, sociologiques et techniques qui éclaire peu à peu le sens de la modification surprenante du paysage. Que ce soit les propriétés du réseau routier, qui semble fait tout exprès pour desservir ce terrain ou le remaniement de vastes surfaces d'un seul tenant (réduisant à un ou deux le nombre des propriétaires), ou encore le prix du mètre carré qui, en dépit du remaniement parcellaire, des contributions pour l'équipement et des impôts sur les gains immobiliers, reste dix fois moins cher qu'au centre de la ville, tout contribue à rendre intelligible ce choix apparemment inexplicable. Pour 6000 m² de surface de vente, il sera possible d'offrir 25 000 m² de parc pour les voitures. Tant les livreurs que la clientèle bénéficieront de ces conditions d'espace. Construit en éléments légers et sur un seul niveau, exigeant donc des investissements minimums, ce centre commercial garantit de bonnes conditions de circulation interne pour la clientèle et le personnel, dont la productivité dépassera de beaucoup celle des magasins habituels. On retrouve cette même générosité d'espace à la sortie, où une batterie de plusieurs dizaines de caisses enregistreuses attend le client sans le faire attendre. Ces quelques constatations permettent de comprendre que cette localisation respecte pleinement le programme et que le dynamisme concurrentiel ne peut que mettre en valeur les avantages non pas intrinsèques, mais de situation, du terrain qui nous intéresse.

Posons certaines questions sans y répondre:

Cette évolution est-elle souhaitable et faut-il s'attendre à la prolifération de tels établissements humains à la périphérie de nos villes?

Est-il souhaitable que l'activité commerciale au centre de la ville soit peu à peu condamnée?

Peut-on espérer que la ville pourra réagir et comment peut-on imaginer une riposte de sa part?

Est-il normal que le prix des terrains ait une telle influence sur le tissu urbain?

Ne doit-on pas profiter de la naissance de tels établissements pour structurer de nouveaux quartiers?

Peut-on prendre le risque de toucher partiellement aux lois qui régissent notre système économique et politique à propos d'un cas précis et en vertu de concepts qui paraissent à certains déjà périmés?

Est-il normal que les terrains agricoles périphériques des villes soient inévitablement soustraits à l'agriculture?

Traiter ces questions conduit immanquablement à des considérations fondamentalement humaines puisqu'elles ressortissent à la politique, à l'économie, à la culture et à la sociologie urbaines ainsi qu'à l'éthique. Il ne nous est pas possible de répondre à toutes ces questions. J'aimerais en retenir une cependant qui me permettra un développement général expliquant une évolution moins ponctuelle. Suivons un autre rayon conduisant dans les vignobles.

Est-il normal que les terrains agricoles périphériques des villes soient inévitablement soustraits à l'agriculture?

A l'est de Lausanne, sur la frange occidentale de Lavaux, la mise en valeur du coteau, favorablement exposé, par la culture de la vigne ressort clairement. Quasi franc de constructions, mis à part les bâtiments d'exploitation, ce vignoble paraît en très bonne santé. Signe de vitalité, certaines exploitations ont introduit de nouvelles pratiques culturales afin de rationaliser le travail. Dans ces conditions, on est tenté d'insister sur la résistance économique de cette activité millénaire qui, par son caractère de monoculture et la construction de nombreux murs qu'elle exige, continue d'imprégner une région qui lui doit tout, sur l'ensemble des éléments du paysage, habitat, voies de communication, leurs aspects fonctionnels et sur les divers traits d'un comportement social qui relève d'un genre de vie étonnamment préservé.

En présentant l'avenir du vignoble sous un jour aussi positif, une pareille explication passerait sous silence des dangers de plus en plus marqués qui le menacent et le font reculer. Ils se concrétisent déjà par la présence de friches sociales.

Vouloir expliquer l'apparition de ces dernières revient à mesurer les forces de résistance du vignoble aux sollicitations d'autres secteurs et plus particulièrement de l'habitat. Il importera donc d'inventorier tous les avantages et les inconvénients de l'activité viticole en fonction des représentations collectives et des mobiles économiques de notre société. A cet égard on ne craindra pas de mentionner, parmi les inconvénients, des facteurs physiologiques tels que la part de l'effort physique dans les travaux, l'insécurité due à l'influence des facteurs naturels, la moindre attractivité du milieu actif rural par rapport au milieu actif urbain et par conséquent la difficulté de la relève par les jeunes ou même la difficulté de trouver de la main-d'œuvre permanente ou d'appoint. Au nombre des inconvénients on rangera encore les propriétés physiques du vignoble comme la pente qui, exigeant des investissements extraordinaires sous forme de murs, téléphériques et heures de travail supplémentaires, handicape économiquement un vignoble tel que celui de Lavaux. Toujours dans ce sens, il faut encore ajouter le morcellement des exploitations, situation héritée de partages successifs et obstacle de taille à la rationalisation du travail.

Il est difficile de se prononcer à priori sur la valeur des structures sociales agraires. On peut cependant dire que dans une société qui tend à laisser au producteur la propriété des biens de production ou même à la lui redonner sous une forme particulière, les vignerons de Lavaux jouissent d'une situation favorable, la majeure partie des terres exploitées leur appartenant. Et même si l'on recense parmi les exploitants quelques grands marchands de vin anciennement implantés, l'exploitation familiale prédomine encore nettement. On peut donc parler de structures sociales agraires saines dans la mesure où l'endettement hypothécaire reste bien au-dessous de la valeur de rendement du sol et où le propriétaire-exploitant s'est maintenu comme négociant. Est-ce alors la fragilité de l'économie viticole qui expliquerait l'apparition de la friche sociale et le recul du vignoble? On doit répondre par la négative et ranger la situation économique de ce dernier parmi les éléments positifs. Jamais elle n'a été aussi favorable. Les dix dernières récoltes ont garanti des moyennes de production très élevées. Les marchés sont restés équilibrés et les prix ont évolué favorablement, et il semble qu'à elle seule la santé économique devrait reléguer à l'arrière-plan tous les facteurs négatifs. Nous n'insisterions pas de la sorte sur de pareilles informations si, en dépit de cette santé économique, la superficie du vignoble communal de Lutry n'avait diminué de 23 ha. (13,5%) en dix ans, passant de 171 ha. en 1958 à 148 ha. en 1968. Le vignoble perd donc du terrain sous la pression de forces extérieures, exercée en l'occurrence par la croissance démographique exogène. La population de cette commune a en effet passé de 3376 personnes en 1958 à 4439 en 1968; les nouveaux arrivés représentant environ les deux tiers de l'accroissement.

Il est vrai que les nombreux moyens de transport mettant Lutry en étroite communication avec Lausanne, son site, sa tranquillité relative donnent à cette commune de l'est lausannois un caractère résidentiel de plus en plus marqué et éclairent cette évolution. Compte tenu de la vitalité de la viticulture cependant, on aurait dû voir les vignerons réagir vigoureusement. La menace de la construction aurait dû aboutir à la légalisation d'une zone viticole intangible. Pourtant, alors même que des bases légales sur le plan fédéral (loi sur le maintien de la propriété foncière rurale) et surtout sur le plan cantonal (loi sur les constructions et l'aménagement du territoire) le permettaient, les vignerons n'ont pas recouru à une telle solution, laissant la construction progresser sans entrave et gagner les meilleures terres viticoles.

Tout devient plus clair maintenant si l'on indique que dans cette région le prix du mètre carré de terrain à bâtir représente une valeur dix à vingt fois supérieure à la valeur de rendement viticole. Pour le vigneron, obligé de fournir un gros effort physique jusqu'à un âge avancé, inquiet en raison de l'incertitude d'une reprise et de la perspective d'une retraite insuffisante, vendre son terrain signifie accéder à une richesse qui supprimera tout souci matériel et garantira même le superflu. Aussi des propositions d'achat de terrain pour la construction arrivent-elles à convaincre la plupart d'entre eux et même à entamer la détermination de ceux qui aimeraient poursuivre leur activité. Aux prix pratiqués, ces derniers en effet ne pourront plus prétendre à l'achat des terres pour agrandir leurs exploitations. Les constructions commenceront à jouxter les parcelles encore travaillées et les terrains incultes apparaîtront. Le mouvement une fois amorcé, les vignerons se mueront rapidement d'exploitants terriens

Aménagement du territoire

Avant qu'il ne soit trop tard

Aménagement du territoire: l'expression revient de plus en plus souvent sous la plume des journalistes, l'«aménagement national» a même eu son timbre il y a deux ans! Mais que recouvrent au juste ces trois mots «dans le terrain»? C'est la question que s'est posée une section du Centre protestant d'études de Lausanne, en prenant comme cas particulier les faits vaudois.
La «Feuille d'Avis de Lausanne» en a publié de larges extraits, et les auteurs ont tenu à réserver aux lecteurs de «La Vie protestante» quelques conclusions, qui manifestement ne s'appliquent pas au seul canton de Vaud.

Notre vie politique contient certains paradoxes qui seraient amusants s'ils ne contribuaient à l'abstentionnisme des citoyens devant les urnes. S'agit-il de quelques centimes de taxe sur la benzine (qui seront quand même prélevés après le vote négatif du peuple), des prix imposés en matière de cigarettes, de questions agricoles complexes où les spécialistes mêmes ne s'y retrouvent qu'avec peine, de la participation des étudiants aux organes des Ecoles polytechniques, d'une usine à subventionner aux Grisons (l'eau d'Ems!), chaque citoyen est convoqué pour donner son avis dans l'isoloir, bien que ces questions lui paraissent souvent futiles ou alors si loin de ses préoccupations qu'il doit bien avouer ne pas avoir d'opinion à exprimer.

Les constructions et les paysages qui nous entourent, qui font partie de notre environnement quotidien, qui agissent, par leur présence, directement sur notre vie, ne nous touchent-elles pas beaucoup plus?
Les maisons de week-end et les caravanes envahissent les lisières de nos bois; à quand les «mobile homes» américains? Plus d'un vallon est comblé pour les besoins de l'agriculture ou de l'aménagement routier; bientôt ce sera peut-être le sort des anses de nos lacs, car enfin il faut bien mettre quelque part les mètres cubes de terre extraits par milliers des chantiers de construction de tous genres. Des champs entiers sont transformés en surface macadamisée, pour servir de place de parc aux magasins qui émigrent hors des centres urbains. On construit de nouvelles villes à la montagne, pour accueillir les foules de citadins avides d'échapper aux bruits et aux odeurs de... la ville.
Bref, si réjouissant que soit en lui-même le développement extraordinaire des activités humaines de tous genres depuis le début du siècle, il amène désormais avec lui des transformations si profondes et si étendues du territoire national qu'il tend à prendre la forme d'une prolifération cancéreuse. Et si on n'y prête pas attention, on aboutira à une véritable pollution du paysage. Mais comment pouvons-nous faire valoir notre avis lorsqu'un projet se prépare? Théoriquement, tout est bien réglé. Qu'il s'agisse

---

en propriétaires fonciers et ils n'accepteront plus que leurs terres soient placées en zone viticole: seule cette mesure garantirait pourtant le maintien du vignoble, en limitant, il est vrai, leur droit de propriété. Pour cette raison, le vignoble choisi, en dépit des apparences, n'est pas à l'abri d'une transformation profonde.
C'est donc principalement la faiblesse de la politique sociale agricole et dans la disparité des rentes foncières suivant l'affectation du sol que résident les causes des modifications profondes de notre paysage périphérique urbain. En accaparant n'importe quelle parcelle au fur et à mesure des opportunités, et en s'implantant de manière désordonnée, la construction évince irrémédiablement des activités qui ne garantissent pas une rente foncière égale à la sienne, sans se préoccuper des répercussions sociales, économiques et esthétiques pour l'environnement. Elle se charge en revanche de créer un tissu urbain lâche, souvent inconsistant et qui ne pourra plus être restructuré par la suite. Cette évolution mal contrôlée est particulièrement frappante lorsqu'elle touche un paysage à valeur culturelle et touristique aussi affirmée que le Lavaux, et il sera intéressant de voir si notre société réagira et comment elle réagira vis-à-vis de pareilles tendances capables à plus ou moins longue échéance de le détruire.
Il incombe spécialement à la géographie de déceler les phénomènes qui s'inscrivent à la périphérie des villes et de se pencher sur les causes du métabolisme spatial. En contribuant, par l'analyse des modes d'occupation du sol, à la compréhension de l'évolution de notre société, cette discipline se range parmi celles qui sont indispensables à la formation de l'individu en tant qu'être social.