

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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 60 (1987)

Heft: 3

Anhang: Cahiers de l'ASPAN - SO, No 1, mars 1987, 5e année

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: 16.05.2025

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

CAHIERS DE L'ASPAAN – SO

Les *Cahiers de l'ASPAAN-SO* sont l'organe d'information du groupe de Suisse occidentale de l'Association suisse pour l'aménagement national et paraissent régulièrement trois fois par an dans la revue *Habitation*. Ils sont adressés gratuitement à ses membres.

SOMMAIRE

Editorial	Transports publics – transports privés (M. Moruzzi)	I
Transports publics – transports privés	Neuchâtel au contact de la N5 (M. M. Coursier)	III
	Lausanne, 7 heures du matin... (M. Wittwer)	IV
	Delémont, l'installation d'un transport urbain dans une petite ville (M. Dancourt)	VI
	Problématique du choix des systèmes de transports à Lyon, Grenoble et Strasbourg (M. Chaîne)	VII
Activités de l'ASPAAN-SO	Rapport annuel du président (M. Simon Kohler)	XI
	Economie et aménagement du territoire (Mlle Calpini)	XIII
Informations	Bibliographie	XIII
	Calendrier 1987	XIV
	Concours GAE-SIA	XIV
	Publication sur information et participation	XV
	Prix d'urbanisme Gottfried Semper 1987	XV

EDITORIAL

Transports publics – transports privés

Les affrontements fréquents sur ce sujet peuvent laisser croire que ce binôme représente une alternative, mais dès qu'on s'élève quelque peu au-dessus des attaques passionnelles, même les partisans les plus acharnés de l'un ou l'autre moyen admettent lucidement qu'il s'agit d'une complémentarité.

Seulement voilà, la balance penche actuellement en faveur des moyens de locomotion privés et par conséquent un rééquilibrage s'impose.

A un moment donné, l'éclosion euphorique de la voiture privée et l'illusion de moyens de transport de science-fiction ont relégué à l'arrière-plan le rôle des transports publics conventionnels, qui faisaient figure d'anachronisme.

Convaincues de leur disparition, les compagnies laissaient dépérir lentement le matériel roulant.

Les tramways ont ainsi disparu progressivement et le front des pays où ils ont survécu s'est progressivement replié à la limite de pays aux langues d'origine germanique, ainsi qu'à l'Est et au Nord européens.

Mais l'accroissement constant des frais engendrés par la voiture a reposé le problème.

La voiture particulière est une «dévoreuse» de terrain et, étant donné que le sol est une denrée qui ne peut pas être multipliée à volonté, le mo-

ment est venu d'envisager des solutions plus rationnelles pour les transports.

Nous passons ici sur le problème de la pollution, très d'actualité et qui a déclenché une prise de conscience générale.

Loin de nous l'idée de vouloir faire miroiter l'existence d'eldorados au-delà des océans, mais dans le cas particulier il serait souhaitable de tirer profit d'autres expériences et en particulier de celles des Etats-Unis. Ceci pour le simple fait que dans ce pays la propagation de la «motorisation» a été plus rapide qu'en Europe et que les retombées du phénomène ont été connues à l'avance.

Nous citerons ici trois exemples chargés de signification.

Dans les années 60 des urbanistes se plaignaient que, par exemple, dans une métropole comme Los Angeles, les trois cinquièmes de la surface du centre-ville étaient destinés à la voiture (soit en voies de circulation, soit en parkings).

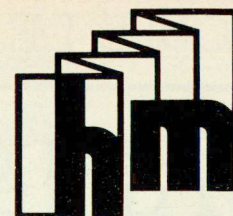
Cette situation contribuait à la dégradation de l'ambiance et au manque d'animation dans le centre.

A la même époque, les villes américaines, face aux taux de motorisation très élevés, ont été confrontées à l'alternative: accroître davantage le réseau routier ou développer les transports en commun.

CAHIER N° 1
MARS 1987

5^e année
Tiré à part du N° 3
de la revue *Habitation*

héliographie moderne sa lausanne



Bureaux et ateliers: Caroline 11 bis Administration 021 - 22 39 72
Terreaux 20 021 - 22 32 13

Un Service de «reprographie» dynamique

- conseille
- imprime, relie
- reproduit en couleurs
- héliographie
- photocopie en noir et en couleurs
- photocopie en très grands formats
- vend papiers héliographiques, calques et films à dessiner polyester

PHOTOCOPIES

Format A4 impression recto sur papier blanc 80 g

100 exemplaires Fr. 10.-

Format A3 et recto-verso prix doublé

ASSEMBLAGE • RELIURE • AGRAFAGE

cobal

Coopérative des ouvriers du bâtiment de Lausanne
Société fondée en 1923

Bureaux, ateliers et dépôts:
Chemin Charmeur 5, 1023 Crissier
Tél. (021) 35 12 81

Succursale: chemin de la Mousse 14, 1225 Chêne-Bourg
Tél. (022) 49 60 55



génie civil
maçonnerie – béton armé
plâtrerie – peinture
isolations de façades
charpente – escaliers

Logement Idéal,
Lausanne

chauffez gaz !



Service du gaz – Lausanne Tél. 43 84 04

CRÉDIT FONCIER VAUDOIS



Actuels :

COMPTE ÉPARGNE 3

le compte avec avantage fiscal

COMPTE PRIVÉ

le compte courant salaire des indépendants

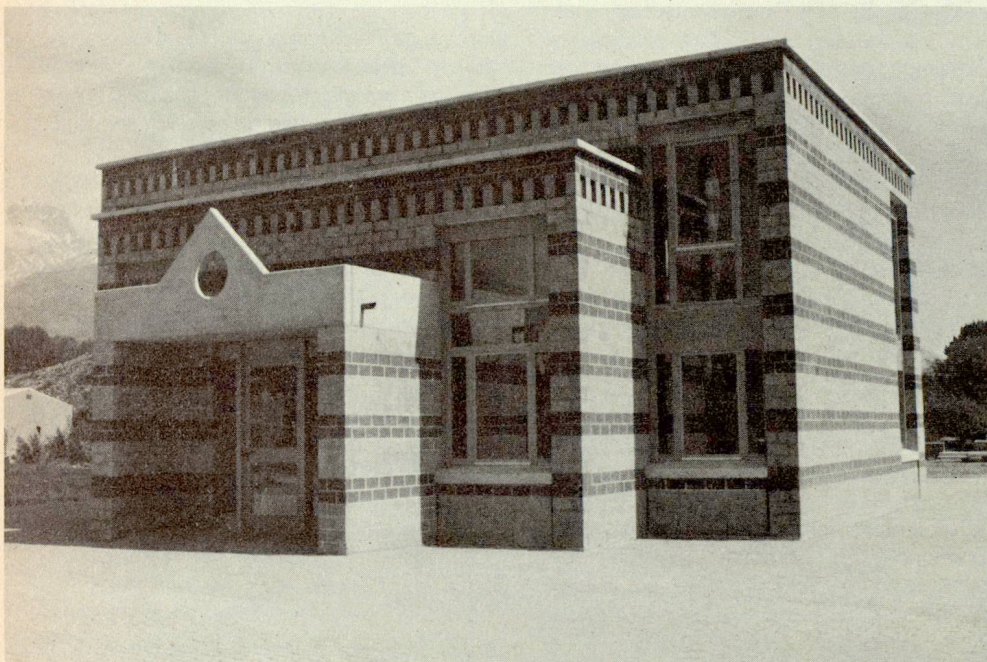
CRÉDIT FONCIER VAUDOIS
CAISSE D'ÉPARGNE CANTONALE
garantie par l'État

Union des banques cantonales



La construction en béton

EXPRESSION D'AUJOURD'HUI



Pureté des lignes, sobriété
des formes, beauté
de la matière à l'état brut,
harmonie des tons, le
béton est au service de
l'architecture d'aujourd'hui.

Le béton: matériau d'art

SCC

Société des Chaux et Ciments
de la Suisse Romande

téressent à l'aménagement du territoire, sont en cours de formation professionnelle ou déjà dans la pratique de cette discipline. Les étrangers vivant en Suisse et les Suisses résidant à l'étranger sont également admis.

4. Le jury dispose de FS 10 000.— pour récompenser les gagnants du concours (premier prix: FS 5000.—).
5. Jury:
 - président: Leo Lienert, Dr h.c. ing. forestier SIA, Sarnen,
 - vice-président: Claude Ruedin, planificateur SIA, Männedorf,
 - Hans Boesch, écrivain, Stäfa,
 - Luzius Huber, architecte SIA, aménagiste, Küssnacht,
 - André Jeanneret, ing. rur. SIA, a. aménagiste cantonal, Neuchâtel,
 - Gerhard Kocher, Dr rer. pol., conseiller scientifique, secrétaire de l'Association suisse de prospective, Horgen,
 - Arlette Ortis, architecte SIA, urbaniste, Genève,
 - Alfred Ribi, Dr med. psychiatre FMH, enseignant à l'Institut C. G. Jung, Meilen.
6. Les documents à fournir sont les suivants:
 - les pages nécessaires à la présentation du texte et des éventuels éléments graphiques; un résumé de deux pages A4 au maximum.
 Le mémoire et le format utile des pages doivent correspondre aux directives de la SIA concernant les documentations, notamment au document A4392-5 « Le manuscrit ».

Ce document peut être obtenu gratuitement au secrétariat général de la SIA, case postale, 8039 Zurich, avec adjonction à la demande d'une enveloppe affranchie, format C5, portant l'adresse du destinataire.

7. Les travaux sont à remettre *jusqu'au 30 avril 1987* (timbre postal) à:
Secrétariat général de la SIA
Case postale
8039 Zurich
Concours GAE
Les travaux seront remis sans indication de nom avec une « devise ». Le nom et l'adresse de l'auteur figureront dans une enveloppe fermée jointe à l'envoi et portant la devise.
8. Il ne sera pas répondu aux questions.
9. Les décisions du jury sont définitives. La voie judiciaire est exclue.

ASPAN-SO vient de faire paraître une intéressante brochure sur le thème

INFORMATION ET PARTICIPATION

Elle est en vente au prix de 5 fr.
auprès de M. Debrot, secrétaire ASPAN-SO,
Port-Roulant 1 A, 2003 Neuchâtel,
tél. (038) 24 25 15.

Prix d'urbanisme Gottfried Semper 1987

Concours de la Fondation Geisendorf pour l'architecture

La Fondation pour l'architecture créée par l'architecte défunt Charles Edouard Geisendorf organise, pour la première fois en 1987, le Prix Gottfried Semper, destiné à récompenser des contributions exceptionnelles dans le domaine de l'urbanisme.

Le prix est réservé à des projets d'urbanisme en Suisse, au moins partiellement réalisés, tels qu'ensembles de bâtiments, quartiers d'habitation, aménagements de places ou de rues, restaurations de quartiers, création de centres, insertions de nouvelles constructions dans un tissu urbain existant.

Le concours est ouvert aux architectes et aux urbanistes indépendants ou fonctionnaires ainsi qu'aux groupements de projets domiciliés en Suisse. Le jury peut en outre, au-delà du délai d'inscription, inviter d'autres personnes à présenter une documentation. L'échéance pour la remise de la documentation par les concurrents est fixée au 15 avril 1987.

Le jury du Prix 1987 est composé de MM. Benedikt Huber, prof., arch. FAS/SIA, Zurich; Benedetto Antonini, urbaniste cantonal, Lugano; Klaus Humpert, prof., arch. BDA, Stuttgart; M^{me} Arlette Ortis, arch. SIA, Genève; M. Alfredo Pini, arch. FAS/SIA, Berne.

Le jury dispose d'un montant de 40 000 francs pour l'attribution de deux prix au maximum. Il a en outre la faculté de décerner des mentions honorables. La remise du prix sera publique; les projets primés et distingués feront l'objet d'une publication adéquate.

Les formules de participation peuvent être demandées soit au Secrétariat général de la SIA, Selnastrasse 16, case postale, 8039 Zurich, soit aux sections régionales des associations professionnelles SIA et FAS.

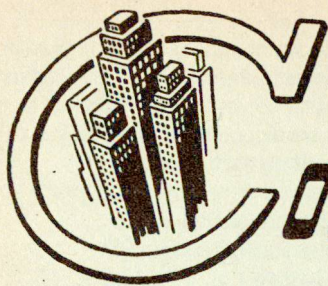
Bureau du groupe Suisse occidentale:
Simon Kohler, président
Claude Ketterer, vice-président
Pierre Debrot, secrétaire
Jacques Bregnard, trésorier

Port-Roulant 1a
2003 Neuchâtel
Chèques postaux
10-11902 Lausanne

Rédaction des Cahiers ASPAN-SO:
Geneviève Calpini, rédactrice responsable
ASPAN, Schänzlihalde 21
3013 Berne
Tél. (031) 42 64 44

Comité de rédaction:
Michel Jaques, président
Membres: Anne-Marie Betticher,
Jacques Bregnard,
Fulvio Moruzzi, Arlette Ortis,
Raymond Schaffert

Rédaction « Habitation »:
François-Joseph Z'Graggen,
rédacteur principal
Place de la Riponne 10
1014 Lausanne
Tél. (021) 44 72 31
Administration et publicité:
Imprimeries Populaires, Lausanne
Avenue de Tivoli 2
1007 Lausanne
Tél. (021) 20 41 41
Chèques postaux 10-6622



COOPÉRATIVE DU BATIMENT

ENTREPRISE GÉNÉRALE

Maçonnerie Gypserie-Peinture
Menuiserie-Agencement Génie civil

1400 YVERDON-LES-BAINS

Tél. (024) 21 56 56

SBS. Une idée d'avance.



Société de Banque Suisse

Siège de Genève

2, rue de la Confédération

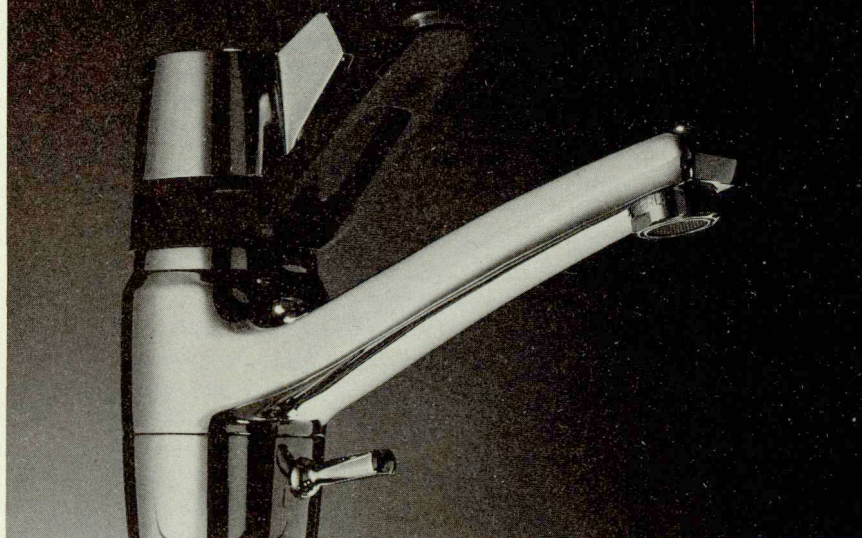
Tél.: 37 61 11

sineg

Le premier mélangeur suisse
à plaquettes en céramique
et présélection séparée
de la température.

- Présélection précise de la température
- Débit constant et modulation contrôlée
- Sécurité absolue grâce aux commandes séparées débit/température
- Faible niveau sonore, malgré un débit élevé (classe phonique I)
- Fiabilité en toutes circonstances

« La température mémorisée »



sineg

le mélangeur original

similor

- Similor S.A.
1227 Carouge-Genève 022/42 34 20
8048 Zürich 01/492 15 15



- Egro AG
5443 Niederrohrdorf
Tel. 056/96 01 01

En 1962, le gouvernement fédéral accorda aux villes une subvention destinée au développement des transports publics.

Pour la ville de San Francisco la réalisation de routes pouvant assurer la fluidité du trafic aurait coûté, d'après les estimations, cinq fois plus cher que la construction d'un système de transports publics pouvant prendre en charge le même nombre de passagers. Le choix se porta alors sur le métro. (Bay Area-Rapid Transit – BART).

Les transports publics connurent la faveur d'autres villes qui entreprirent la construction d'un métro: Atlanta et Washington.

Toujours dans le même pays, des efforts ont été accomplis pour une utilisation plus rationnelle des véhicules privés. Déjà dans les années 50, les employés du centre de recherche de la General Motors, près de Detroit, prenaient en charge à tour de rôle leurs collègues se rendant au travail, de manière que les véhicules étaient complètement occupés. Cela allait dans le sens d'une réduction des véhicules en circulation et d'une diminution des places de stationnement.

Des mesures encourageant une utilisation plus rationnelle des véhicules privés furent introduites par certains Etats, notamment sur les autoroutes: priorité aux accès encombrés aux heures de pointe et utilisation de la voie de roulement contre la bande médiane pour les voitures transportant

plusieurs personnes (pour les autoroutes à trois pistes dans chaque sens).

En Europe et plus particulièrement en France le regain d'intérêt pour les transports publics correspond à la période de la crise pétrolière (relation de cause à effet ou pure coïncidence?). Des villes ont opté pour le métro classique (Lyon et Marseille), d'autres pour le métro automatique à petit gabarit (Lille et Strasbourg), d'autres reviennent aux tramways (Grenoble et Nantes).

Les articles figurant dans ce dossier donnent un clair aperçu de la situation de trois grandes villes de France.

L'approche française n'a pas envisagé les transports publics uniquement en tant que solution pour les déplacements, mais également comme moyen pour favoriser le cadre de vie: revitalisation des centres-ville et développement harmonieux de la périphérie. Et cet aspect est pour nous particulièrement réjouissant.

Toutefois, résoudre le problème des transports dans les agglomérations existantes est en soi positif, mais faudrait-il encore que la planification urbaine, notamment la localisation des logements, de leurs prolongements et des emplois soit conçue en symbiose avec le réseau des transports publics de manière à réduire les déplacements à un niveau optimal.

Fulvio MORUZZI

TRANSPORTS PUBLICS – TRANSPORTS PRIVÉS

NEUCHÂTEL AU CONTACT DE LA N5

Avec la mise en service, d'ici la fin de ce siècle, de l'autoroute N5 au travers et sous Neuchâtel, le paysage urbain aura subi une transformation dont l'importance pourrait se révéler tout aussi marquante que le fut, au siècle passé, la construction de la ligne de chemin de fer du pied du Jura, dont la conséquence première fut de réaliser une coupure entre les parties nord et sud de la ville.

Cette barrière, accentuée par une topographie à forte pente et complétée par l'axe naturel de pénétration de la cluse du Seyon, a déterminé la structure du réseau routier communal qui se caractérise par deux routes parallèles au lac et à la voie de chemin de fer, reliées par deux axes transversaux qui, l'un vers le nord-ouest et l'autre vers le nord-est, aboutissent à proximité immédiate du centre-ville.

Pour compléter la présentation schématique du réseau, il faut encore souligner que ces axes sont, en même temps, l'ossature principale du réseau cantonal faisant de la ville un passage obligé et à proximité du centre, pour la plupart des relations tant intercommunales qu'intercantonales et au-delà.

Le passage de la N5 doit apporter une solution partielle aux problèmes d'ordre régionaux et, par là même, un soulagement des difficultés com-

munes que l'on peut énumérer de la manière suivante:

1. Accessibilité au centre-ville

Le centre-ville est à la fois centre administratif, communal et historique, son accessibilité conditionne son rôle de pôle économique. La route N5 permettra d'éliminer le transit régional et à longue distance et permettra ainsi une meilleure accessibilité, par une décharge des chaussées communales dont la limite de capacité est atteinte actuellement. Cette amélioration n'interviendra toutefois pas avant la mise en service des tunnels de la N5.

2. Compléments à la zone piétonne

La zone piétonne, inaugurée en 1979 déjà, souffre depuis cette date d'être scindée en deux parties par une artère à forte circulation (la rue du Seyon) qui n'est autre que la route cantonale Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds.

Pour supprimer la circulation privée, à terme, et améliorer ainsi le visage de la zone piétonne, l'ouverture d'une artère parallèle était nécessaire. L'augmentation du gabarit d'un ouvrage indispensable à la route N5, le tunnel de Prébarreau, en service depuis près de deux ans maintenant,

soulage la rue du Seyon d'une part et complète la ceinture de la zone piétonne; mais lui aussi ne jouera pleinement son rôle qu'avec l'ouverture partielle ou totale de la N5.

3. Parcage aux abords du centre

Le fonctionnement de la ceinture autour du centre-ville et de la zone piétonne n'est concevable qu'avec la mise en service d'un certain nombre de parkings, à une distance raisonnable du centre-ville qui, pour Neuchâtel, est estimée entre 200 et 300 m. A l'heure actuelle, et depuis une dizaine d'années, un parking de 400 places fonctionne au nord de la ceinture. Un autre de même capacité est en construction au sud-ouest et un troisième serait souhaitable, à terme, au sud-est. Ces parkings contribuent également à l'amélioration de la zone piétonne, par le remplacement de places de parc en surface, par des zones vertes ou réaménagées.

4. Amélioration des transports publics

L'attractivité des transports publics dépend de plusieurs facteurs qui ne sont pas spécifiques à Neuchâtel. Les parcours en site propre, si l'on excepte un tronçon de 400 m entre la gare et le centre-ville par une ligne de trolleybus, sont des réalisations ferroviaires anciennes.

A l'extérieur de la zone piétonne, la création de nouveaux tronçons en site propre est économiquement et techniquement trop difficile.

La politique de la Compagnie des transports en commun de Neuchâtel et environs, dont les actionnaires sont des collectivités publiques, se marque dans l'amélioration du matériel et donc du confort offert aux usagers.

Des priorités sont accordées dans les phases de signalisation lumineuse aux transports en commun, ce qui diminue les temps de parcours. C'est là un effort constant de la part des responsables de la police.

Un projet de parking, en liaison avec la gare CFF, établi en commun par l'Etat de Neuchâtel, les

CFF, les PTT et la ville, a été déposé auprès des services de la Confédération, pour approbation.

5. Amélioration de l'accessibilité entre secteurs nord et sud de la ville et passages piétons

Ce problème est ancien, aggravé par la coupure des voies CFF.

Le passage de la N5, en déchargeant quelques artères, sera un facteur de temporisation pour des solutions qui ont des conséquences financières importantes. Si le problème reste donc latent pour les véhicules, il sera, en revanche, amélioré pour les piétons; la couverture de l'échangeur de Champ-Coco permet, en effet, la construction en cours d'une passerelle par-dessus les voies CFF, entre la rue des Parcs au nord et celle de l'Ecluse, au sud des voies.

Dans le même ordre d'idées, les liaisons piétonnières avec les rives du lac réaménagées, seront rendues facilitées au droit des jonctions est et ouest.

Un passage à piétons est également en construction sous la route cantonale. Outre un meilleur accès au lac, il assurera également la liaison entre le futur parking couvert, une tête de ligne du train du littoral et la zone piétonne.

6. Voies réservées aux cyclistes et aux vélomotoristes

Souhaitables pour l'amélioration de la sécurité et de la fluidité du trafic, la création de pistes réservées aux cyclistes et aux vélomotoristes se heurte à la densité des constructions et à l'augmentation du gabarit des chaussées.

De façon générale, le passage de la route N5 en tunnels, à Neuchâtel, aura été l'occasion de résoudre ou de reporter un certain nombre de problèmes de circulation qui devrait faire oublier les inconvénients inhérents à des chantiers importants par leur ampleur et qui dureront jusqu'en 1992, date prévue pour l'ouverture des tunnels.

*L'ingénieur communal
Marcel Courcier*

LAUSANNE, 7 HEURES DU MATIN...

Lausanne, 7 h du matin: la plupart des 12 000 habitants du centre-ville sont encore chez eux, et seuls quelques-uns des 35 000 emplois sont déjà occupés. Durant soixante minutes, jusqu'à 8 h, 20 000 personnes arriveront au centre-ville; 6000 se transporteront dans 5000 voitures et 14 000 dans 200 véhicules des transports publics. Dans le même temps, 10 000 personnes traverseront le centre sans s'arrêter, huit sur dix dans leur voiture et les deux autres dans un véhicule des transports collectifs. La plupart des voitures arrivées entre 7 h et 8 h resteront toute la journée dans le centre et occuperont une part importante des 8500 places de parc disponibles. Leurs propriétaires, les «pendulaires fixes», par opposition aux «pendulaires dynamiques» qui utilisent leur véhicule durant la journée, sont peu nombreux: environ 5000 personnes; à peine 2% de l'ensemble des

250 000 qui viennent chaque jour dans le centre pour des activités diverses. Même peu nombreux, les «pendulaires fixes» arrivent tous ensemble et stationnent très longtemps; ils utilisent ainsi plus de 25% de la capacité du réseau routier aux heures de pointe et occupent près de 50% des places de parc. Les besoins qu'ils créent, aménagements routiers et places de parc, représentent des investissements considérables.

L'incitation faite aux pendulaires d'utiliser les transports en commun est essentielle pour arriver à des résultats tangibles. Le gain de capacité sur le réseau serait redistribué aux transports publics à l'aide d'une nouvelle signalisation lumineuse sélective, d'où une amélioration importante de leur attractivité. L'augmentation de l'offre en places de parc – 10 utilisateurs divers (achats, professionnel, loisirs) peuvent dans la journée uti-

TRANSPORTS PUBLICS – TRANSPORTS PRIVÉS

liser une place libérée par un pendulaire – réduirait d'autant les besoins de nouvelles places de parc au centre-ville. Néanmoins, compte tenu du fait que le stationnement pendulaire se fait en grande partie sur le domaine privé, la marge d'intervention de la commune est relativement faible. Consciente de ces problèmes, c'est en dialoguant avec les usagers du centre-ville et en limitant le trafic en transit (qui représente tout de même 50% du trafic total) que les autorités communales de Lausanne espèrent assainir à court terme une situation de marché de l'offre et de la demande dont l'équilibre est toujours plus fragile entre les différents modes de transport.

C'est aussi en sachant qu'une augmentation de 20% de l'offre des transports publics, soit environ

3000 places de plus à l'heure, suffirait à satisfaire la demande pour les « pendulaires fixes », que les autorités consentent des investissements toujours plus importants pour les transports publics:

- Le TSOL (Transport du sud-ouest lausannois) apparaîtra dès 1990 comme une nouvelle liaison ferroviaire entre le centre-ville et la gare de Renens, en desservant les Hautes Ecoles de Dornig et quelques quartiers à forte densité de population du sud-ouest; ce nouveau moyen de transport améliorera l'accès au centre-ville en offrant une capacité supplémentaire de + 1500 places/heure par rapport à la situation existante.
- Le Conseil communal de Lausanne a accepté de subventionner aux Lausannois la vente d'un abonnement économique qui est disponible depuis le 1^{er} octobre 1986.
- Toutes les études en cours en ville de Lausanne intègrent cette nécessité d'une amélioration constante de la qualité de l'offre des transports publics:
 - amélioration des liaisons Métro-gare de Lausanne dans le projet d'aménagement de la place de la Gare (fig. 1);
 - création d'un interface de plusieurs niveaux entre les différents moyens de transports aboutissant à la place du Flon (TSOL, LEB, LO, LG, lignes urbaines et interurbaines des TL), dans le projet d'aménagement du Flon (fig. 2);
 - prise en compte sélective des véhicules des transports publics dans l'étude du renouvellement des installations de signalisation lumineuse à mettre en place d'ici 1990;
 - nouvelles études de prolongement du LO en direction de La Blécherette, du CHUV et de La Sallaz.

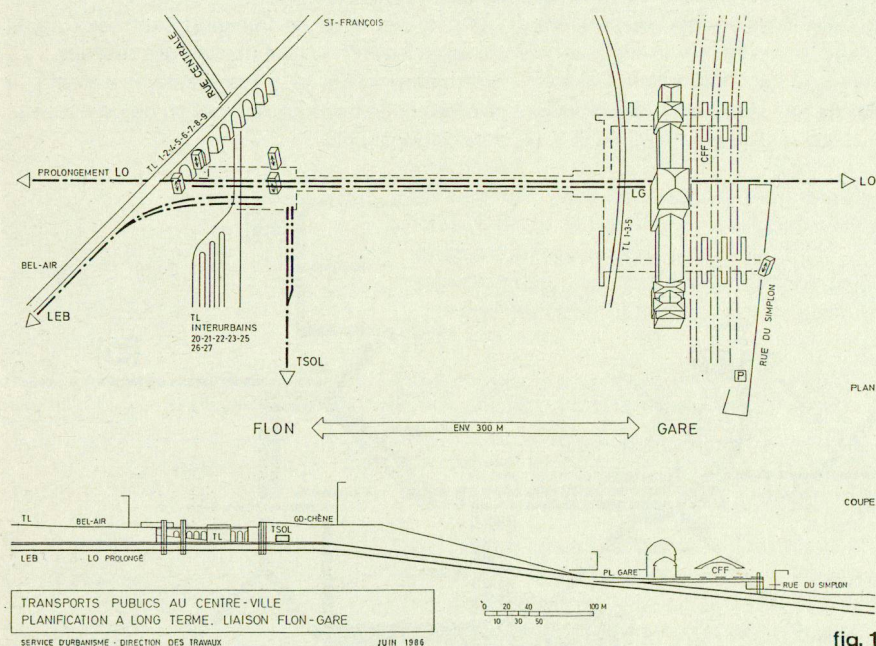


fig. 1

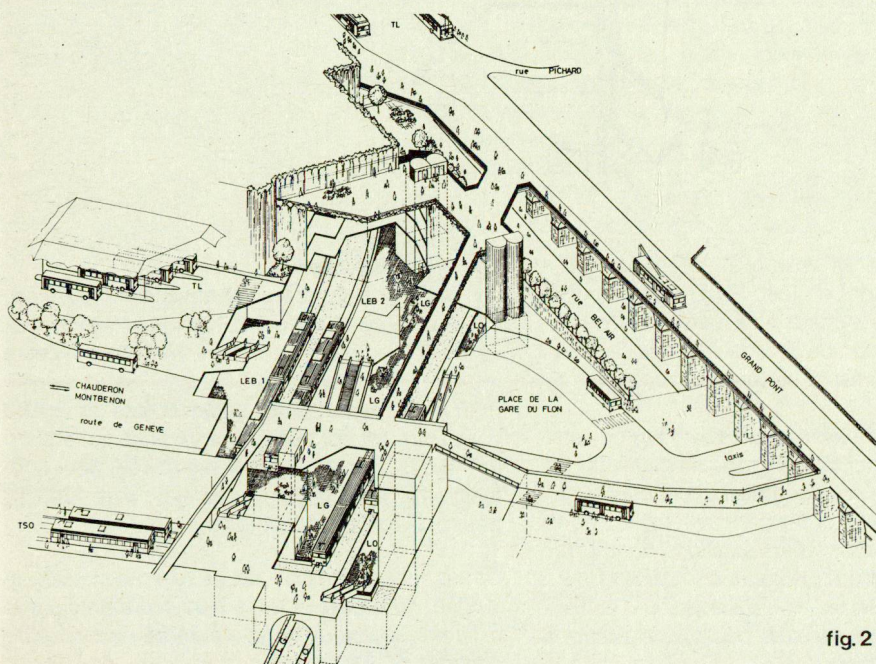


fig. 2

Par ailleurs, malgré la marge de manœuvre relativement faible dans le domaine du stationnement, la tendance consiste à favoriser le stationnement résidentiel en délivrant, par exemple, l'habitant de l'obligation de déplacer son véhicule dans une zone du parcage limité (macaron). Cette solution permet de transformer une zone rouge en zone bleue sans aggraver le problème des résidents, de dissuader le stationnement pendulaire et de favoriser l'accès aux activités locales.

Enfin, l'amélioration du cadre de vie par la recherche de plus d'esthétisme dans les aménagements, la modération du trafic par des mesures incitatives ou contraignantes, complètent l'ensemble des mesures à mettre en place pour que le centre-ville de l'an 2000 soit encore accessible à ceux qui l'animent, aux heures de pointe comme le reste de la journée.

M. Wittwer
Service d'urbanisme – WI/eb
Ville de Lausanne

DELÉMONT, L'INSTALLATION D'UN TRANSPORT URBAIN DANS UNE PETITE VILLE

De création récente (début d'exploitation: 29 mai 1983), ce service de transport permet de révéler un certain nombre de critères importants pour l'exploitation d'un réseau dans une petite ville (Delémont env. 12 000 habitants).

Historique

Afin de desservir l'hôpital régional éloigné de la gare de 1,6 km, les autorités de l'hôpital avaient mis en service un minibus. Celui-ci ayant des temps d'arrêt assez longs, les autorités municipales s'étaient approchées de celles de l'hôpital pour discuter de l'utilisation du minibus pendant les temps d'arrêt.

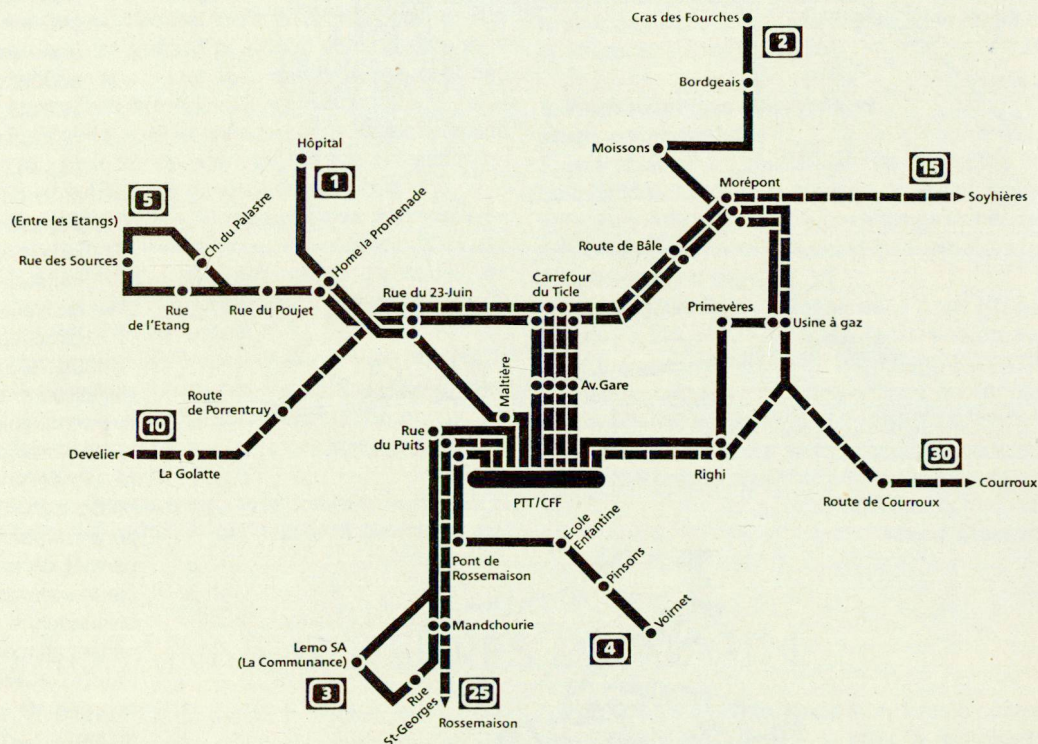
Ainsi est né le service de transport urbain. Celui-ci desservait alternativement deux quartiers d'habitation.

L'idée de la commune de créer son propre réseau fut abandonnée vu son coût. La recherche d'une solution avec les PTT allait porter ses fruits d'autant plus que l'introduction de l'horaire cadencé allait amplifier les possibilités des PTT.

Ainsi le système de transport urbain de Delémont comprend 9 lignes concessionnées. La cadence des courses sur le réseau urbain est la suivante: Hôpital env. 30 min., Voirnet 1 heure, Cras-des-Fourches 1 heure, Communance six fois par jour, Golatte 1 heure, avenue de la Gare 1 heure, route de Courroux 30 minutes.

Les prix des titres de transport sont ceux appliqués par les PTT vu l'imbrication des réseaux.

En octobre 1982, le corps électoral accepta, à une très nette majorité, la création de ce nouveau service communal.



Cette situation allait amener le dépôt, devant le législatif communal en juin 1978, d'une interpellation demandant l'étude de la municipalisation du service de transport de l'hôpital afin que Delémont dispose d'un véritable service de transports publics.

Une étude menée avec la collaboration de «Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich» concluait, en juillet 1980, qu'une solution uniquement communale se monterait à 480 000 fr. annuellement. Elle indiquait également d'autres solutions dont le prix variait en fonction du nombre de lignes et de la collaboration avec les PTT qui exploitent, en régie et avec des entrepreneurs postaux, plusieurs lignes dans le district.

Les premières années

Les objectifs escomptés ont été atteints, voire dépassés: de juin 1983 à mai 1984 la prévision était de 60 000 voyageurs; ce sont 74 408 voyageurs qui ont utilisé le bus.

Pour la deuxième année, l'objectif était de 78 000 voyageurs: ce sont 92 021 voyageurs qui ont utilisé le bus, et pour la troisième année, dont l'objectif était de 87 600 voyageurs, ce sont 114 212 personnes qui ont utilisé le bus.

Certes, l'augmentation de fréquentation était attendue, mais celle-ci a été plus importante par la mise en place d'un certain nombre de dispositifs comme:

- construction d'abris aux arrêts afin de rappeler visuellement le service de bus d'une manière plus forte qu'avec le seul poteau indicateur;
- politique tarifaire: adoption d'un abonnement général à 30 fr. pour les adultes et 15 fr. pour les enfants, apprentis et étudiants; remboursement d'une partie de cet abonnement aux personnes en âge AVS et qui ont droit aux prestations complémentaires;
- entente avec l'Union des commerçants pour offrir la gratuité des transports lors des ouvertures nocturnes pendant les fêtes de fin d'année;
- entente avec les organisateurs du Comptoir delémontain pour desservir la halle des expositions;
- réajustement de l'horaire, voire introduction de nouvelles courses, pour permettre à certaines personnes de mieux utiliser le bus;
- création d'une nouvelle ligne dans le quartier Entre-les-Etangs, ligne très fréquentée par les écoliers;
- abandon partiel de la desserte à la Commune et au Voirnet, vu le peu de succès sur ces lignes;
- propagande dans les cinémas, dans les abris de bus et sur le courrier de la Municipalité au moyen d'autocollants;
- recherche de présentation des horaires de poche pour les rendre attrayants et pratiques.

Au point de vue financier, l'opération constitue cependant une charge importante pour la Municipalité. Pour l'année civile 1984, l'excédent des charges pour le transport (sans les frais de réclame, d'investissement pour les arrêts, etc.) était de 150 000 fr. environ, soit 68% du coût. Pour 1985, l'excédent des charges était de 145 000 fr., soit 63% du coût.

Perspectives

Avec le consentement du législatif au renouvellement de la convention avec l'entreprise des PTT, en avril 1985, se termine la période d'essai du service de transport urbain de la ville.

Avec les PTT, nous étudions l'introduction d'un tarif unique sur l'ensemble du réseau, de manière à faciliter, à la clientèle, l'utilisation du bus et à rendre moins fastidieux les décomptes pour l'administration. La poursuite des équipements aux arrêts, de la propagande (éventuellement à la radio locale) devrait tendre à faire augmenter la fréquentation du service.

Au législatif, un postulat demande l'introduction d'un abonnement encore plus avantageux pour les écoliers, apprentis et étudiants.

Nous restons très attentifs aux possibilités d'utilisation insoupçonnées et essayons d'atteindre encore plus d'utilisateurs.

*Service de l'urbanisme
de la ville de Delémont
M. Daucourt*

PROBLÉMATIQUE DU CHOIX DES SYSTÈMES DE TRANSPORT À LYON, GRENOBLE ET STRASBOURG

Avec l'augmentation rapide de la motorisation et l'extension spatiale et démographique, les transports publics urbains des agglomérations de la province française ont connu un déclin rapide et continu de 1955 à 1975. Devant l'importance des dépenses à consentir pour la voirie et l'accroissement rapide des déficits d'exploitation des transports publics, les collectivités locales ont pratiqué une politique de non-renouvellement, voire de désinvestissement: suppression des tramways, vieillissement du parc de véhicules.

Lyon, Grenoble et Strasbourg n'ont pas échappé à ce phénomène général.

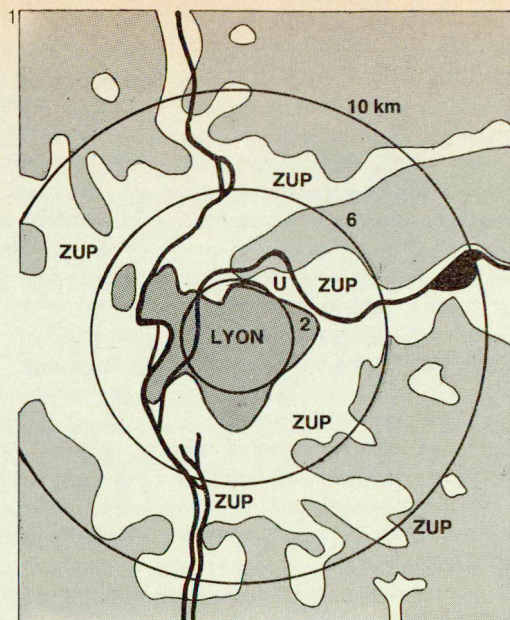
C'est à la faveur de la crise pétrolière de 1973 qu'un revirement s'est produit. La création en 1971 à Paris et en 1974 en province du **Versement Transport** (prélèvement fiscal local de 1% à 1,5% des salaires affecté aux transports collectifs urbains) a permis d'inverser la tendance. Au-delà de la simple rénovation des réseaux autobus et trolleybus, quatre agglomérations ont mis en service des systèmes en site propre (Lyon, Marseille, Lille et Nantes) et quatre autres s'approprient à le faire prochainement (Grenoble, Toulouse, Bordeaux et Strasbourg). Trois systèmes se partagent aujourd'hui ce nouveau marché: le métro classique, le métro automatique à petit gabarit (VAL) et le tramway moderne. Les trois agglomérations de Lyon, Grenoble et Strasbourg illustrent la diversité de ces choix.

1. Lyon

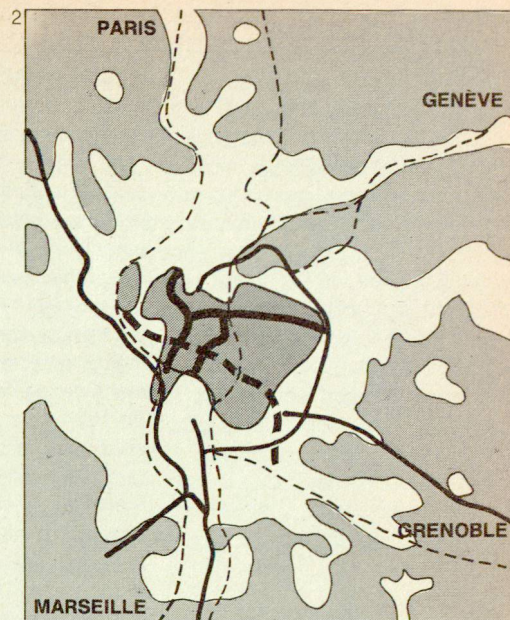
Si les premières idées concernant la construction d'un métro à Lyon remontent à 1900 (lorsque Paris construisait le sien), les études sérieuses ne datent que de 1962/63. L'agglomération était alors en pleine expansion. Dix ans de grands travaux de voirie n'avaient cependant permis ni de canaliser l'expansion périphérique, ni d'enrayer le déclin du centre. L'idée de créer un métro répondait à un triple objectif:

- revitaliser le centre-ville, grâce à une meilleure accessibilité, fonction impossible à assurer avec la voirie,
- canaliser le développement périphérique selon des axes préférentiels,
- doter l'agglomération d'un équipement jugé nécessaire, pour qu'elle accède au rang de «métropole d'équilibre» que lui assignait la DATAR (Direction de l'Aménagement du Territoire).

Une forte volonté locale s'est alors consolidée autour de ce projet, grâce à la personnalité du maire de Lyon (M. Louis Pradel) et à l'alliance objective entre les principales communes (Lyon, Villeurbanne, Caluire, etc.), alliance d'autant plus nécessaire que la population de la ville de Lyon ne représentait même pas la moitié de celle de l'agglomération (aujourd'hui Lyon compte 35% seulement de la population de la communauté urbaine).



Lyon



Légendes des figures 1, 3 et 5

Zone urbaine à forte densité

Zone urbaine à faible densité

Zone rurale

Cours d'eau

ZUP Zone urbaine prioritaire

U Université

E Palais de l'Europe

R Centre de recherche

Barrière naturelle

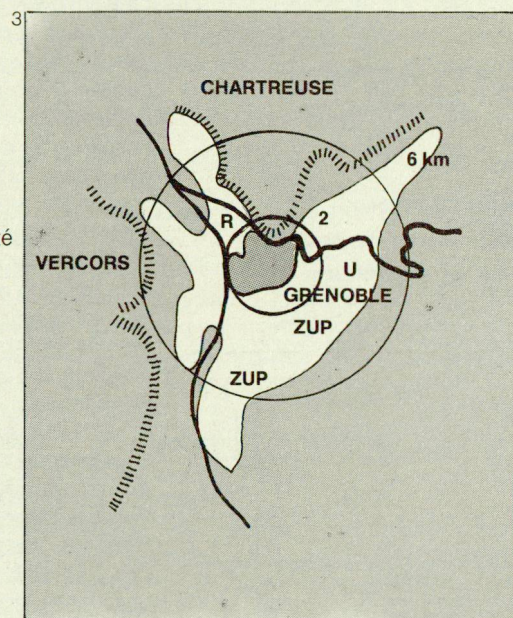
Légendes des figures 2, 4 et 6

Métro, tramway existant

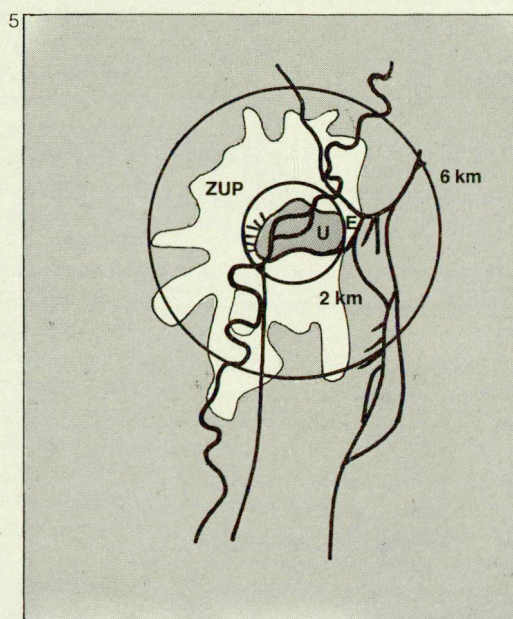
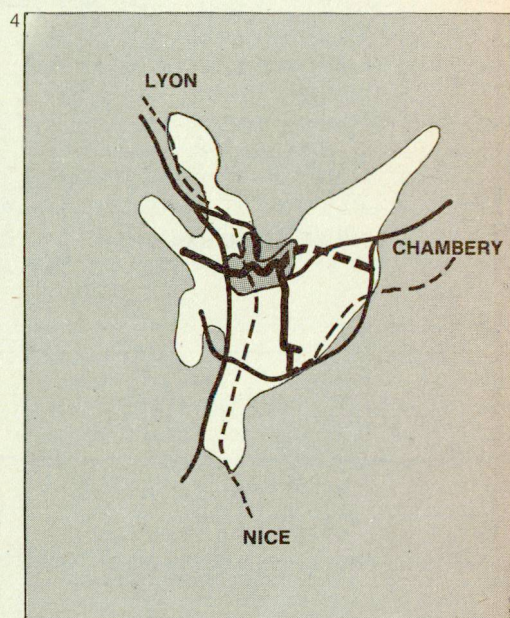
Métro, tramway en construction

SNCF

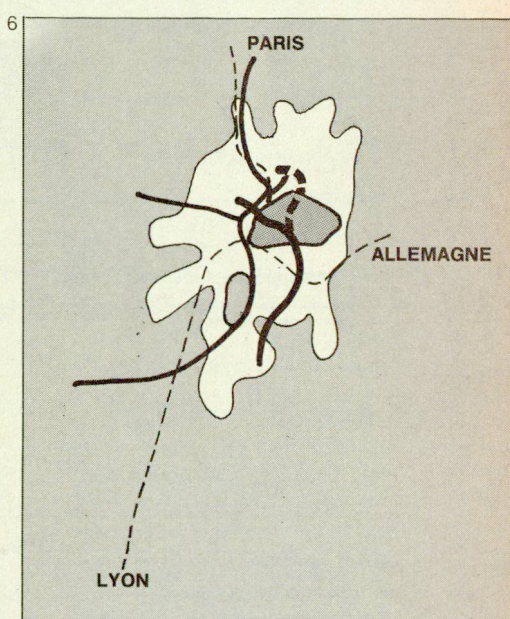
Autoroute



Grenoble



Strasbourg



Avec la création de la SEMALY (Société d'Etudes du Métro) en 1968, puis la construction du gros œuvre de la station Part-Dieu, au cœur du nouveau quartier central, en 1969, les collectivités locales ont affirmé face à l'Etat leur volonté d'aboutir. Les obstacles que constituaient l'étude comparative de technologies (1969/70), puis le concours international pour un système en site propre en 1971/72 sont alors rapidement franchis et les travaux sont lancés en 1973 sur la base d'un métro, tel que le souhaitaient les élus et techniciens concernés.

En 1974, la création du Versement Transport procurait des ressources nouvelles importantes, évitant aux collectivités de supporter l'investissement, tandis que l'inflation se développait au-delà des taux d'intérêt garantis par l'Etat, ce qui facilitait encore cet investissement lourd.

Inauguré en 1978, ce nouveau métro a eu un succès tel que les critiques et tentatives de remise en cause technologiques, notamment dans les périodes électorales de 1975 à 1979, n'ont pu

aboutir. Malgré une dégradation certaine de la situation financière (conditions d'emprunts et ressources locales insuffisantes), la quatrième ligne a été engagée en 1983. A son ouverture en 1990/91, le réseau comprendra ainsi 27 kilomètres, 37 stations, et sera utilisé par plus de 50% de la clientèle des transports publics de l'agglomération.

2. Grenoble

L'agglomération grenobloise a connu une expansion démographique et géographique plus accentuée que la plupart des villes françaises: de 100 000 habitants en 1950 à 350 000 en 1968 et près de 400 000 aujourd'hui.

Le déclin des transports collectifs s'y est produit de façon encore plus prononcée: en 1967, le réseau transportait 60 000 voyageurs par jour, pour 200 000 voyageurs à Genève, agglomération de taille comparable. Le dernier tramway avait disparu en 1952.

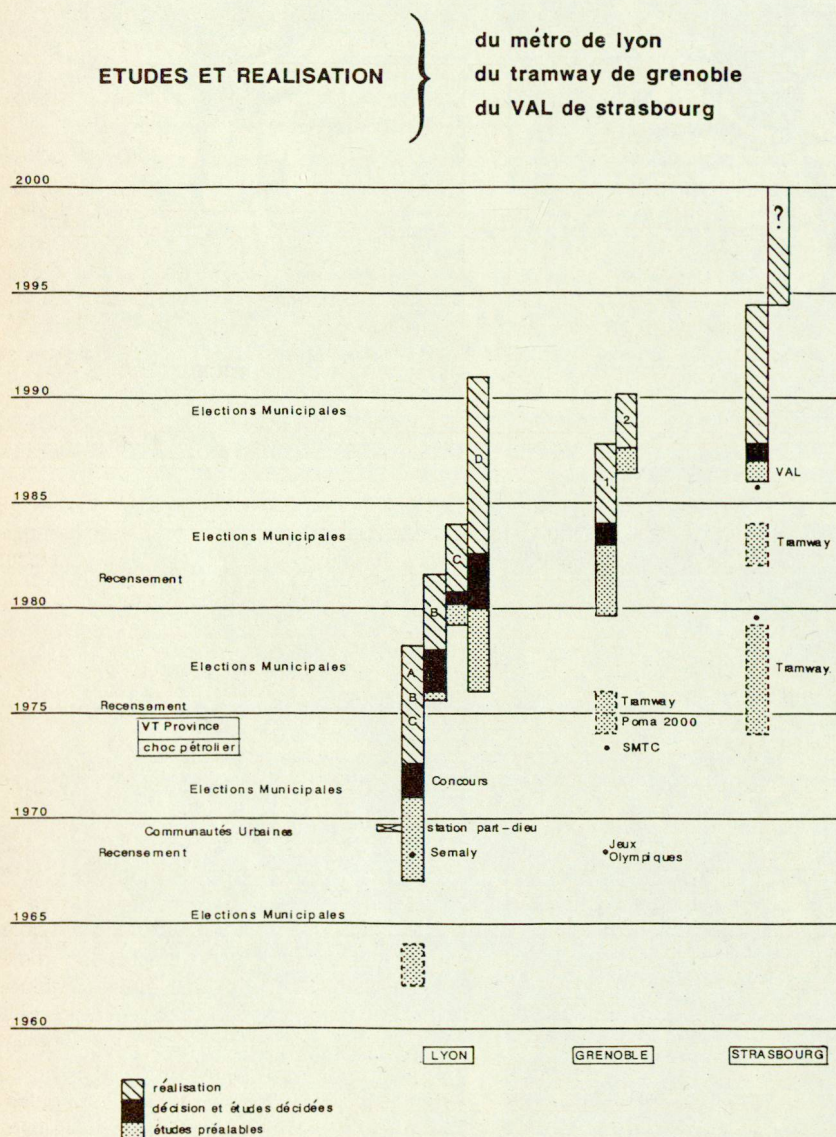
C'est dans la période 1973-1978 que s'est effectuée la renaissance des transports urbains, largement grâce au Versement Transport. L'offre et la clientèle ont doublé en cinq ans, et le réseau a bénéficié de nouveaux véhicules, d'un nouveau dépôt et de nombreux couloirs réservés. En 1978, cependant, force était de constater que le développement atteignait ses limites: 200 bus à l'heure circulaient sur le «tronc commun» du centre-ville et le déficit d'exploitation dépassait 50% des dépenses d'exploitation, consommant non seulement la totalité du Versement Transport, mais nécessitant une participation importante des collectivités locales.

Si dès 1974 et 1975, quelques études avaient été engagées pour examiner de nouvelles possibilités technologiques (POMA 2000 puis tramway), le véritable lancement des études n'intervint qu'en 1979/80. La première phase fut consacrée à l'analyse de la situation financière des transports et de compatibilité avec un investissement lourd. Le bilan s'avéra intéressant et l'avant-projet sommaire fut remis en 1981, suivi en 1982 d'études détaillées d'insertion et des possibilités d'adapter le nouveau système aux personnes à mobilité réduite. La concertation battait son plein, aussi bien avec les nombreuses associations grenobloises que dans les quartiers.

En 1983, la nouvelle équipe municipale, autour de M. Carignon, décidait de conserver le projet, devenu l'un des deux projets majeurs de l'agglomération.

Référendum à l'appui, le financement du projet fut rapidement négocié et les travaux lancés dès juin 1984. Un effort très important fut entrepris aussi bien dans la conception des véhicules, le traitement des espaces affectés, les opérations d'accompagnement (parkings, voirie, nouveaux ponts) pour rajeunir l'image du tramway et en faire «le mode de transport de l'an 2000», avec succès si l'on en croit les sondages d'opinion, ou la pression pour engager rapidement la deuxième ligne.

Le verdict aura lieu à la mise en service commerciale, avancée de trois mois, en septembre 1987.



3. Strasbourg

Contrairement à Lyon et Grenoble, l'agglomération strasbourgeoise n'a pas connu d'expansion démographique importante: 1% par an depuis plus de vingt-cinq ans. La ville centre est d'ailleurs restée majoritaire avec 65% de la population de l'agglomération.

Malgré la disparition du dernier tramway en 1960, l'offre et la demande des transports urbains n'ont guère évolué en valeur absolue, perdant cependant une part importante du marché des déplacements (en valeur relative).

Les premières études pour réaliser un tramway moderne ont été conduites à un rythme peu rapide de 1974 à 1979. L'initiative de ces études revient essentiellement aux techniciens locaux et aux administrations centrales, motivées par leur milieu technique et les possibilités offertes par l'instauration du Versement Transport. Force était de constater cependant que le monde politique alsacien ne s'en souciait guère. Les projets furent approuvés, dans une variante technique recom-

mandant la traversée du centre-ville en souterrain, «enterrant» ainsi littéralement le projet.

Ce n'est qu'en 1982/83 qu'une nouvelle étude fut lancée. La nouvelle Municipalité élue en 1983 dans la continuité de la précédente fut cependant surprise et déçue de la rapidité avec laquelle les études aboutirent. Un temps de réflexion s'imposait au terme duquel il fut décidé d'examiner une alternative métro de type VAL, compte tenu du succès de celui-ci à Lille, du choix d'une traversée du centre-ville en souterrain profond et des options identiques retenues par ailleurs à Toulouse puis à Bordeaux. L'étude fut menée en 1986, et le financement du projet est en cours de discussion. Le lancement de l'opération restera lui subordonné à l'établissement d'un consensus politique, aujourd'hui en cours d'élaboration.

4. Conclusions

La réalisation des projets ci-dessus rappelle les conditions élémentaires nécessaires au lancement d'un grand projet d'agglomération:

- une capacité de décision et d'organisation à l'échelle de l'agglomération,
- une volonté politique suffisamment affirmée, compte tenu de la durée de la réalisation, de l'investissement consenti et de l'extrême «visibilité politique» de ces projets, et capable de réunir un consensus suffisant,
- un réalisme suffisant vis-à-vis des problèmes financiers.

Sur ce dernier point on notera que les agglomérations françaises qui ont lancé leurs projets, peu avant ou peu après la création du Versement Transport ont bénéficié d'une situation plus aisée que celles qui, au fil du temps, ont pris l'habitude d'utiliser cette ressource pour combler les déficits d'exploitation.

Hervé Chaîne

Agglomérations de province (Recensement 1982)

Agglomération	Population	Système	Date de mise en service
1. Lyon	1 221 000	Métro	1978
2. Marseille	1 110 000	Métro	1977
3. Lille	936 000	Métro Val	1983
4. Bordeaux	640 000	Métro Val	1995?
5. Toulouse	541 000	Métro Val	1992?
6. Nantes	465 000	Tramway	1984
7. Nice	450 000	?	?
8. Toulon	410 000	?	?
9. Grenoble	392 000	Tramway	1987
10. Rouen	380 000	?	?
11. Strasbourg	380 000	Métro Val	1994

ACTIVITÉS DE L'ASPA-SO

Le rapport ci-dessous est un résumé de celui qui a été présenté par M. Simon Kohler le 30 octobre 1986 à Genève lors de l'assemblée générale de l'ASPA-SO. Vu la qualité de cet exposé, nous regrettons de n'avoir pu, par manque de place, le publier intégralement.

La rédaction

RAPPORT DU PRÉSIDENT DE L'ASPA-SO EXERCICE 1985/1986

Ce serait gageure que prétendre dresser un bilan exhaustif de l'exercice annuel d'une association comme la nôtre. Mieux vaut, nous semble-t-il, résumer l'ensemble de nos activités. Elles tendent toutes à promouvoir un aménagement satisfaisant et conforme aux légitimes aspirations de l'ensemble de nos populations.

1. Séminaires et manifestations

1.1 «L'aire de délasserment», tel était le thème du séminaire ayant fait suite à la partie administrative de l'assemblée générale du 13 novembre de l'année dernière. Il ne manqua

pas d'être suivi avec beaucoup d'intérêt par les nombreux participants.

1.2 Le 10 juin 1986, un séminaire s'est tenu à Morges sur le thème de la lutte contre le bruit.

Abondamment – peut-être trop – doté en contributions, il a été apprécié comme de haut niveau et a connu un écho réjouissant dans la presse. Il s'est conclu par une visite des plus instructives guidée sur le chantier des nouvelles parois antibruit de Morges, par le municipal et spécialiste des autoroutes Michel Zambelli. Nous renvoyons à la parution

d'une prochaine brochure de l'ASPAN-SO résumant les conférences.

- 1.3 Le 18 juin 1986, à Emmen, s'est tenue l'assemblée générale de l'ASPAN. Elle a été suivie d'un séminaire des plus intéressants sur le thème des exigences actuelles en matière de plan d'aménagement rural, séminaire qui a vivement intéressé les nombreux participants.
- 1.4 Déjà largement diffusée, la remarquable exposition sur l'habitat groupé a encore été présentée au Locle. De nouvelles demandes nous sont parvenues. Elles ont été transmises à l'Institut de recherches sur l'environnement construit de l'EPF à Lausanne (IREC), cet organisme et plus particulièrement M. Chevalier, s'occupant dorénavant, d'entente avec l'ASPAN-SO, de gérer le matériel d'exposition.
- 1.5 Trois soirées-débats auxquelles prirent part notre président Simon Kohler et notre ancien président Eric Choisy ont été organisées dans le courant du mois de mai à Thônex, Genève et Meyrin au sujet du plan directeur cantonal. Ces manifestations ont été accueillies favorablement. M. Christian Grobet, chef du Département des travaux publics et président de la commission pour l'aménagement du territoire, a commenté le projet de l'aménagement cantonal et répondu aux nombreuses questions posées. Il faut relever la parfaite collaboration de l'Association des communes genevoises que préside M. Portales et dont le secrétaire, M. Hug, est la cheville ouvrière.
- 1.6 Nous publions actuellement une brochure sur l'information et la participation. Elle paraîtra en mille exemplaires et devrait être disponible avant la fin de cette année.
- 1.7 Les Cahiers de l'ASPAN montrent un tel dynamisme qu'il est difficile de faire paraître toute la matière reçue régulièrement par le comité de rédaction. L'espace rédactionnel a pourtant été porté de dix à treize pages. La rédaction regrette de souvent ne pas avoir d'autres ressources que de scinder en deux certains dossiers (sur le logement et sur les transports urbains, pour les plus récents). Elle va sans doute s'attacher à l'avenir à en limiter le volume.

2. Organes de l'ASPAN-SO

2.1 Effectifs

L'ASPAN-SO compte à ce jour 456 membres dont les cantons de Berne, Genève, Jura, Neuchâtel et Vaud (Fribourg, tout en étant membre, est au bénéfice d'un statut particulier et le Valais fait l'objet de pourparlers en vue de son entrée dans l'association). Deux cent treize communes, soit un grand nombre des communes importantes, 214 membres individuels et collectifs (architectes, ingénieurs, géomètres, aménagistes, urbanistes, avocats, notaires, représentants de la magistrature et de l'administration, etc.).

2.2 Comité

Au mois de mai, nous avons eu le chagrin de perdre M. Marcel Faivre, D^r ès sciences, architecte et urbaniste à Porrentruy. Tout en étant un ami, il était aussi un collaborateur intelligent, dévoué et un membre fervent de notre association. Nous lui gardons un souvenir ému et reconnaissant.

Sont membres du comité (* = sont aussi membres du bureau):

- * Simon Kohler, a. conseiller d'Etat et président du Conseil national, Courgenay, président;
- * Claude Ketterer, maire de la ville de Genève, vice-président;
- * Pierre A. Debrot, architecte urbaniste, Neuchâtel, secrétaire;
- * Jacques Bregnard, ingénieur EPF et directeur de l'Association régionale Jura, Porrentruy, trésorier;
- * Georges Béguin, avocat, Neuchâtel, membre;
- * M^{me} Anne-Marie Betticher, lic. ès sc. pol., collaboratrice à l'OFAT, Berne, membre;
- * Michel Jaques, géographe, Lausanne, membre et président de la Commission du Bulletin d'ASPAN-SO;
- Rodolphe Baumann, architecte EPF et urbaniste, La Neuveville, membre;
- M^{me} Geneviève Calpini, avocate, assume le poste laissé vacant par M. Recordon, dès le mois de septembre;
- René Clément, ingénieur EPF, Fribourg, membre;
- M^{me} Madeleine Duc, conseillère communale, Fribourg, membre;
- Michel Hug, secrétaire de l'Association des communes genevoises, Carouge, membre;
- Herbert Lauper, préfet de la Sarine, Fribourg, membre;
- Fulvio Moruzzi, architecte EPF et professeur, Le Lignon/GE, membre;
- Marcel D. Muller, architecte, Lausanne, membre;
- Dominique Nusbaumer, chef du Service de l'aménagement du territoire, Delémont, membre;
- M^{me} Arlette Ortis, architecte SIA et urbaniste FUS, Genève, membre;
- M^{me} Desanka Petrovic, architecte-urbaniste, La Chaux-de-Fonds, membre;
- Alexandre Plancherel, architecte, Lausanne, membre;
- Beat Plattner, architecte-urbaniste FUS, Sion, membre;
- Raymond Schaffert, architecte, Genève, membre;
- François-Joseph Z'Graggen, architecte aux Travaux publics, Service des bâtiments, Lausanne, membre;
- Rudolf Stüdeli, docteur en droit, directeur ASPAN, Berne, membre;
- Jean Weidmann, géomètre, Yverdon, membre;
- Claude Yerly, avocat, vice-directeur ASPAN, Berne, jusqu'au 1^{er} février 1986 (occupe une fonction de faite à l'administration cantonale fribourgeoise où nos vœux l'accompagnent!);
- Luc Recordon, ingénieur EPFL et juriste, a été

appelé à remplacer, à titre intérimaire, M^e Claude Yerly jusqu'au mois de septembre 1986.

Il nous plaît de donner acte de leur collaboration exemplaire à M^e Yerly durant six ans et à M. Recordon. Nous avons apprécié leurs compétences et leur aimable disponibilité.

La repourvue des postes vacants au comité s'est faite lors de l'assemblée générale du 30 octobre.

2.3 Séances

Le **Comité** (23 membres) a siégé à trois reprises. Pour de plus amples détails, il convient de se ré-

férer aux procès-verbaux. Il a pris connaissance avec beaucoup d'intérêt des exposés suivants:

«De la tour à la maison-tour», M. Marcel-D. Muller;

«Du concept de l'aménagement cantonal genevois», M. Raymond Schaffert;

«Les remaniements parcellaires», M. Jean Weidmann.

Le **Bureau** (7 membres) s'est réuni quatre fois. Il s'est ingénié à préparer les différentes rencontres du comité ainsi que les manifestations et autres délégations assignées à l'association en cours d'exercice (voir procès-verbaux).

Simon Kohler, président ASPAN-SO

ÉCONOMIE ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Journée d'étude du 20 novembre 1986 à Lausanne

Il est difficile, voire impossible, de résumer ici les diverses conférences: la matière était trop dense et l'espace qui m'est réservé est trop restreint.

Je me contenterai donc de rappeler que les thèmes abordés lors de cette journée ont fait l'objet d'une publication. Quelques brochures sont encore disponibles à l'adresse suivante:

ASPAN, Schänzlihalde 21, 3013 **Berne**

Je ne m'étendrai pas non plus sur le nombre de participants qui, sans être exceptionnel (200 personnes), peut être considéré comme satisfaisant. Ce qui m'importe plus, c'est le grand intérêt que le thème a suscité chez les personnes présentes. Par contre, il m'apparaît intéressant de relever un élément frappant apparu lors de la genèse de ce cours.

Le but, pour notre organisation, était de délivrer un message: «Gardons-nous des thèses simplistes qui opposent systématiquement développement économique et aménagement du territoire, celui-ci ne pouvant être qu'une entrave à l'épanouissement de celui-là. Parce qu'il envisage l'avenir, l'aménagement du territoire permet une prospection qui ne peut que favoriser un développement économique équilibré.»

Ce message, pourtant simple, est-il suffisamment compris? Réponse affirmative si l'on envisage les différents exposés présentés.

Pourtant, lorsqu'il s'est agi de trouver un conférencier pour présenter le thème «Rapport entre les investissements privés et l'aménagement du territoire», les organisateurs du cours se sont tout naturellement dirigés vers des investisseurs privés, des banquiers d'abord, puis des assureurs. Sans succès. Pourquoi? Peut-être que:

1. Les investisseurs ne désirent pas s'exprimer en public; ils préfèrent participer en observateurs.
2. Le sujet ne les inspirait pas.
3. Ils considèrent que c'est le travail des professeurs que de faire des conférences.

C'est la raison pour laquelle les organisateurs, pour parler d'économie en Suisse, ont dû faire appel exclusivement à des conférenciers qui dépendaient, peu ou prou, du secteur public.

Vu la qualité des conférences présentées, nous ne pouvons que remercier les investisseurs d'avoir ainsi cédé leur place.

G. Calpini

INFORMATION

BIBLIOGRAPHIE

René Reitter

«Les contributions d'équipement plus particulièrement en droit neuchâtelois».

Thèse – Neuchâtel – 1986

Imprimerie centrale – Neuchâtel – 178 p.

Cette thèse, sortie de presse à la fin de l'année dernière, est l'aboutissement de longues et minutieuses recherches qui ont conduit l'auteur dans les méandres des législations fédérales, cantonales ainsi que des réglementations communales relatives aux contributions d'équipement, et cela pour le plus grand profit du lecteur.

L'étude est divisée en deux parties, les principes généraux d'abord, puis le droit neuchâtelois en particulier.

Dans le cadre de la première partie, l'auteur, après avoir examiné les divers types de contributions publiques et les principes qui y sont applicables, aborde le problème plus spécifique des contributions causales en relation avec l'aménagement du territoire.

La deuxième partie est consacrée plus particulièrement au droit neuchâtelois et a également l'avantage d'illustrer les principes généraux.

Cet ouvrage s'avère particulièrement utile aux praticiens car il a le mérite de faire une synthèse entre différents principes essentiels tirés tant du droit administratif général que du droit fiscal. Enfin, il renseigne sur le dernier état de la jurisprudence.

Pour les responsables cantonaux et communaux

de l'aménagement du territoire ainsi que pour les particuliers touchés par une décision d'assujettissement, l'ouvrage de M. Reitter constitue une véritable mine de renseignements.

P.-S. Cet ouvrage est en vente au secrétariat de l'ASPAN, Schänzlihalde 21, Berne (tél. 031/42 64 44) au prix de 25 fr.

G. Calpini

CALENDRIER DES MANIFESTATIONS ASPAN-SO ET ASPAN CENTRALE DESTINÉES À LA SUISSE ROMANDE

L'ASPAN centrale organise deux cours en Suisse romande.

1. Le 4 mars 1987 à Martigny (Hôtel de Ville), sur le thème: «Modification dans l'affectation des zones/restriction et extension des possibilités de construire/conséquences de ces phénomènes pour les communes et les propriétaires fonciers».
2. Le 28 octobre 1987, à Nyon (Aula de l'établissement de Nyon-près-Marens), sur le thème «Simplification des règlements de construction».

Le jeudi 11 juin 1987, l'ASPAN-SO tiendra son assemblée générale annuelle ordinaire à La Chaux-de-Fonds. L'ASPAN-SO a choisi d'aborder le thème suivant: *Le Corbusier dans l'aménagement du territoire*. Cette manifestation s'intégrera dans l'ensemble des manifestations commémoratives à l'occasion du centenaire de Le Corbusier.

Le Cahier 2/87 sera entièrement consacré à Le Corbusier.

Nous comptons sur votre participation.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET ENVIRONNEMENT – CONCOURS GAE

Le GAE organise un concours à l'occasion du 150^e anniversaire de la SIA

Le Groupe spécialisé pour l'aménagement du territoire et l'environnement (GAE) estime que pour marquer son jubilé, la SIA doit pour une fois donner aux jeunes générations une chance réelle de s'exprimer sur l'avenir de notre cadre de vie. Il ouvre donc un concours destiné aussi bien aux étudiants qu'aux praticiens de moins de 30 ans, sur le thème «Quel avenir pour l'aménagement du territoire et l'environnement?».

Ouverture

Quand il s'agit du futur, ce sont des générations d'un certain âge qui décident. Ce ne sont pas les jeunes qui mènent la politique, ni nos entreprises. Mais, pour une fois, cet ordre est renversé. La SIA fête ses 150 ans. Pour cette occasion le GAE, Groupe spécialisé pour l'aménagement du territoire et l'environnement, donne la parole aux jeunes de moins de 30 ans; vous êtes invités à formuler vos idées et visions sur les questions de l'aménagement et de l'environnement de la Suisse dans l'avenir. Les meilleurs travaux seront primés et publiés. Etudiants et collaborateurs, la GAE vous offre la possibilité de lancer vos idées, sans le compromis usuel et pragmatique de notre vie politique.

1. A l'occasion du 150^e anniversaire (en 1987) de la fondation de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, le Groupe spécialisé pour l'aménagement du territoire et l'environnement (GAE) organise un concours; les plus jeunes générations sont invitées à formuler leurs réflexions, leurs propres idées et leurs propositions sur le thème: «Quel avenir pour l'aménagement du territoire et l'environnement?»

Quelles seront demain les tâches de l'aménagement du territoire en liaison avec l'environnement; à quelles interactions faut-il s'attendre, à quelles conséquences et à quelles influences? Quels seront les nouveaux apports de cet aménagement?

2. Les travaux seront appréciés par un jury interdisciplinaire. La remise des prix devrait se faire à l'occasion des manifestations qui marqueront le 150^e anniversaire de la SIA. Il est en outre prévu de publier les meilleurs travaux dans la revue *Ingénieurs et architectes suisses*. Enfin le Groupe spécialisé (GAE) envisage l'organisation d'un colloque auquel les gagnants du concours seraient invités à titre de conférenciers.
3. Sont autorisés à participer au concours tous les jeunes nés en 1958 ou plus tard, qui s'in-