La participation de la population à l'aménagement du territoire [Thierry Tanquerel]

Autor(en): **Brutsch, François**

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **25 (1988)**

Heft 906

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

TRAMWAY DU SUD-OUEST LAUSANNOIS

L'audace fait défaut

(*pi*) Les haches ont précédé les pioches sur le futur chantier du TSOL (Tram du sud-ouest lausannois). Dans un article consacré à cette future liaison entre Lausanne, les hautes écoles et Renens (*Construire* du 27 avril), Paul-René Martin, syndic de Lausanne, déclare: *«Tel qu'il est conçu présentement, le métro pourra véhiculer quotidiennement jusqu'à 33 000 personnes. Honnêtement, cette capacité devrait suffire pour dix ou quinze ans. En outre, pour le moment, il n'est pas envisageable de voir plus grand pour des raisons financières»*. On retrouve dans cette phrase le manque d'ambition qui a toujours affecté la recherche d'une solution acceptable pour desservir efficacement l'Université et l'EPFL. Car s'il est vrai que le TSOL aura une capacité journalière de 33 000 personnes, sa capacité horaire (un convoi double toutes les 7,5 minutes, cadence maximum autorisée par la simple voie) ne sera que de 3350 personnes par sens. Sachant que l'«heure de pointe» actuelle se réduit à moins de 60 minutes, que l'essentiel du trafic universitaire se fait dans le sens Lausanne-Renens le matin et Renens-Lauanne le soir, qu'il faut réserver une partie de la capacité des véhicules pour les transports non-universitaires et que, enfin, ce sont à partir de 1992 13 000 personnes qui se rendront quotidiennement dans la zone universitaire en période de cours, on peut prévoir sans grand risque de se tromper que les problèmes de parcage à Dorigny subsisteront. Car ce ne seront toujours que — en comptant large — 3000 passagers universitaires environ que le TSOLpourra transporter pendant l'«heure de pointe» du matin (contre 1250 par bus à aujourd'hui). Les 10 000 autres n'auront qu'à se débrouiller autrement...

Parmi les oppositions déposées lors de la mise à l'enquête, il y en avait bien une qui demandait que des mesures soient prises afin que la pose d'une seconde voie ne s'avère pas impossible ou trop onéreuse dans le futur. L'Office fédéral des transports n'a même pas examiné la requête, se bornant à relever qu'elle n'était formellement pas recevable. La double voie permettrait pourtant plus que le doublement de la capacité.

Le respect du principe du libre choix du moyen de transport nécessite au moins que l'on ne doive pas refuser, faute de place ou de confort, ceux qui souhaiteraient utiliser les transports publics plutôt que leur voiture privée.

On espérait de M. Martin qu'il se montre plus audacieux pour le TSOL, qui est un trait d'union, moins universel que les Jeux olympiques certes, mais tout aussi vital pour Lausanne et sa région. ■

NOTE DE LECTURE

Aménagement du territoire et participation

(*fb*) Au confluent d'une grande idée politique — la participation de la population aux décisions qui la concernent — et d'un domaine qui soulève les passions — l'aménagement du territoire — la thèse de doctorat en droit de Thierry Tanquerel apporte des éléments de réflexion et d'information très précieux.

Abordant avec finesse l'évolution des tâches de l'Etat, les virtualités du fédéralisme et le fonctionnement du système politique, l'auteur montre comment le caractère à la fois plus vaste et moins strictement policier du rôle des pouvoirs publics conduit à l'émergence, d'ailleurs souhaitable, d'une participation accrue. L'aménagement du territoire en est une illustration frappante, qui est une politique d'organisation souple d'un espace forcément fini. Dans ce contexte, la participation recouvre différentes formes et poursuit différents buts. C'est ainsi qu'il faut entendre par participation aussi bien les procédures qui amènent des individus ou des groupes à participer à une décision d'essence collective, que celles qui tracent une nette distinction entre le décideur (l'Etat, un promoteur) et ceux qu'il associe au processus — à moins qu'ils n'y fassent irruption en recourant à l'une ou l'autre des possibilités ménagées par la loi.

Tanquerel propose par ailleurs une classification tout à la fois rigoureuse et extrêmement suggestive des moyens de participation, toujours resitués dans leur contexte socio-politique: aux côtés des droits politiques ou des procédures administratives et judiciaires, on trouve aussi l'analyse des moyens informels par lesquels les autorités ou la population développent la participation.

Au-delà de la description, l'auteur consacre en outre un important chapitre aux critères d'évaluation à appliquer à la participation.

Signalons encore, pour cette partie générale, la discussion serrée des justifications et des objections à la participation, cartésienne et toute en nuances. C'est d'ailleurs l'ensemble de l'ouvrage que lira avec plaisir, pour sa clarté comme pour sa concision, non seulement le juriste mais toute personne concernée par les questions d'aménagement ou, même en dehors de ce domaine, intéressée par la problématique de la participation.

Dans une deuxième partie, Thierry Tanquerel analyse «l'état de la participation» dans l'aménagement du territoire, d'abord sur le plan de l'aménagement général (au niveau fédéral, d'une part, au niveau du canton de Genève, d'autre part), puis à partir de trois exemples concrets: les routes nationales, les routes cantonales et communales à Genève et la construction dans ce même canton. Enfin, une conclusion substantielle vient clore de manière éminement prospective cet intéressant ouvrage. ■

La participation de la population à l'aménagement du territoire, de Thierry Tanquerel. Editions Payot.