Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura

Band: 33 (1962)

Heft: 7

Artikel: Réflexions sur les problèmes d'aménagement régional

Autor: Faivre, Marcel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824717

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: 02.07.2025

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

Lauréats	Apprentissage chez
20. Georges Mischler outilleur Saint-Ursanne	Usine Thécla S. A. matriçage Saint-Ursanne
21. Jean-Claude Zangger radio-électricien Tavannes	Technicum cantonal Saint-Imier
22. Serge Bilat décolleteur Moutier	A. Kohler S. A. fabrique de décolletages Moutier
23. Heinz Wüthrich boulanger-pâtissier Court	M. H. Zingg maître boulanger Court
24. Claudine Noirat coiffeuse-manucure Asuel	M. Ed. Hirt maître coiffeur Delémont
25. Niklaus Schmidlin compositeur typographe Dittingen	Vereinsdruckerei A. G. Laufon

Réflexions sur les problèmes d'aménagement régional

Les notes qui suivent ne sont pas destinées à mettre en cause l'activité du groupe de planification régionale de Berne, mais à faire le point sur la situation actuelle, en insistant davantage sur quelques faiblesses apparentes dans notre système.

Il fallait, pour mener à bien un assainissement urbanistique, établir certaines bases juridiques ; elles ont été consignées dans un livre d'une certaine importance mis à notre disposition par le canton. Ces données servent de base à l'établissement des règlements communaux. L'épaisseur même de ce règlement en complique l'usage, de sorte qu'au lieu d'éclairer les esprits il finit par jeter la confusion. Les détails priment les lignes de force et l'essentiel est de ce fait rarement résolu.

* * *

Il y a plusieurs façons d'aborder les problèmes d'aménagement dont deux principales :

1. En considérant les problèmes du propriétaire par rapport à ses voisins, puis de l'ensemble des voisins avec la communauté ; ensuite la communauté par rapport à une autre communauté, et remonter ainsi vers l'élargissement des ensembles : districts, cantons, nations, continents et enfin le monde.
2. L'autre méthode consiste à partir du monde et à redescendre vers l'individu en passant par tous les intermédiaires.

Les autres procédés ne sont qu'une combinaison de ceux qui viennent d'être exposés.

Il est difficile de recommander l'une ou l'autre règle, les deux méthodes ayant leur bon et leur mauvais côté. Elles ont cependant un défaut commun. C'est l'augmentation progressive de la complexité au fur et à mesure que l'on développe le sujet. Cette complexité est telle qu'un cerveau humain est pratiquement incapable d'intégrer l'ensemble du problème et par conséquent de le résoudre.

Soit que l'on remonte du cas particulier vers les grands ensembles, soit que l'on redescende des grands ensembles vers les cas particuliers ou encore que l'on déblaie au hasard dans la masse, on finit toujours par sombrer dans l'immensité.

Lorsque le bateau coule, on se jette sur les bouées de sauvetage, on appelle à l'aide ; le reste étant affaire de la bonne volonté de chacun... et de la providence.

Bien sûr, le bateau n'a pas sombré chez nous. Mais il donne quelques signes de déséquilibre. Or, le capitaine certainement n'est pas en cause. Il a défini les buts ; ils sont louables, irréprochables. Mais entre la définition des buts et l'efficacité de la barre de direction il y a tout un système à calculer, à organiser, à faire fonctionner. Il y a — et cela est important — tout un mode d'information à rendre plus efficace, plus précis, plus vrai, plus accessible en tout cas.

On n'admettrait pas aujourd'hui qu'un bateau ne dispose point des systèmes les plus perfectionnés de la science pour assurer sa navigation. En matière d'aménagement, disposons-nous vraiment des moyens modernes que la science met à notre disposition ? Personne n'ose répondre affirmativement.

Or, quels sont ces moyens ?

La réponse est certes embarrassante. Il est souvent étonnant de voir l'assurance dont certains spécialistes font preuve en face de problèmes de notre temps. Et l'on pense alors aux craintes émises par de grands penseurs et savants, tels Einstein, Oppenheimer, Russel, devant les apprentis sorciers, conquérants de l'espace interstellaire ou jouant avec les caprices de l'atome.

Dans nos métiers aussi il y a des apprentis sorciers. Car il ne suffit pas de certaines connaissances techniques pour assurer l'aménagement d'un territoire. Il faut davantage être un homme, nourri de philosophie sociale en tout cas. D'autre part, la compréhension des problèmes de l'homme et de l'humanité exige aussi l'intuition de l'artiste. C'est évidemment beaucoup demander au seul spécialiste.

Qu'on le veuille ou non, les actions entreprises ou le laisser-aller en matière d'aménagement ont des conséquences directes ou indirectes sur les individus et les communautés, autrement dit des répercussions sociales, économiques, politiques et éthiques.

Les pratiques actuelles ne permettent pas de prévoir les résultats de l'action ou de l'inaction. On n'essaye pas de mesurer les conséquences de nos décisions. D'ailleurs, comment le ferait-on ? Reconnaissons aussi que les moyens d'agir disponibles sont si limités que la mission de l'urbaniste se résume trop souvent à des compromis néfastes.

* * *

Pour illustrer cette situation, prenons quelques cas : en passant de Bienne à Berne, ou vice versa, on constate avec un amer ressenti-

ment qu'au voisinage de la nouvelle route bétonnée sortant de Bienne on construit des blocs à une distance ridicule d'une voie, aujourd'hui déjà, jugée trop étroite pour le trafic prévisible pour les dix prochaines années.

On pense, dès lors, à ce pédagogue qui se plaignait de l'état dissipé qui caractérise la jeunesse actuelle, « tout comme si les gaz des trop nombreux moteurs déchaînés leur détérioraient le cerveau ». Le bruit des moteurs saurait-il suppléer à la musique et l'aveuglement des phares au clair de lune ?

En concentrant les familles à proximité des voies principales qui les nourrissent d'un air grassement vicié par les chaînes de voitures en mal de vitesse, il est certain que l'on n'améliorera pas le degré de concentration mentale de nos enfants.

A-t-on suffisamment découragé les gens à se fixer au bord des voies de communication ? Ce qui était normal à l'époque du cheval à quatre pattes ne l'est plus à l'époque du cheval mécanique.

Il eût été tellement plus judicieux d'inclure obligatoirement une zone de verdure d'au moins 100 m. de chaque côté des routes principales. Cette zone trouverait naturellement une utilité nouvelle, ce qui nous amène à un autre problème. Le développement actuel de l'aviation est tel qu'il nous contraint de prévoir une liaison interville par hélicoptères ou cargos à court rayon d'action. Les Américains ont inauguré, l'année passée, des services aériens fonctionnant de la même manière que le tramway ou le trolleybus chez nous, c'est-à-dire par départs réguliers et rapprochés sans réservation de places. Les hôtesses de l'air délivrent les billets pendant le vol. Une généralisation de ce système n'est-elle point à envisager pour l'avenir ?

A nouveau, nous risquons d'être surpris par la réalité, en déplorant chez nous aussi l'insuffisance des plans. On aura simplement oublié de prévoir des zones de vol à faible altitude. Il a fallu la catastrophe de Munich, il y a deux ans, pour mettre en évidence le danger couru par la proximité des zones habitées autour des aérodromes et de leur aire d'accès. Faudra-t-il de nouveaux drames pour nous ouvrir les yeux ?

Les zones de verdure aux abords des autoroutes pourraient, à plus d'un titre, servir de voies de sécurité pour le trafic aérien local à faible altitude.

Cela n'est qu'un aspect du problème qui mériterait d'être développé plus longuement. Mais une telle étude déborde le cadre des limites que nous nous sommes fixées ici.

Dans un autre ordre d'idée, il vaut la peine de signaler une anomalie observée dans le Jura en matière de règlement de construction.

Il y a quelques mois, de telles prescriptions ont été mises en vigueur dans une commune jurassienne ; bien que des juristes et des personnalités averties eussent dénoncé l'inflexibilité du règlement, on a fait une confiance absolue aux experts qui avaient inspiré des principes pour le moins embarrassants. Il s'ensuit que les nombreux avocats du lieu n'ont jamais eu tant à faire.

Il n'y a guère de projet de construction qui n'implique une demande de dérogation, voire un procès.

Dans le Jura les conditions sont différentes de celles des autres régions du canton. Nous étions régis depuis plus de cent ans par le code Napoléon. On ne passe pas d'un jour à l'autre d'un concept juridique à un nouveau sans heurts. Pourtant, la plupart des citoyens comprennent les nécessités actuelles et les admettent. En revanche, ils ne pardonnent pas la création artificielle de situations illogiques qui vont jusqu'à favoriser la spéculation immobilière, plaie de notre époque.

* * *

On pourrait multiplier les exemples qui permettent à chacun de s'indigner et de souhaiter des solutions plus réalistes. Il y a pourtant des moyens d'éviter, ou tout au moins d'atténuer, de tels aboutissements en recourant à des techniques industrielles ou économiques qui s'adaptent parfaitement aux exigences de la construction et de l'urbanisme. Je veux parler des modèles logiques ou mathématiques. Sans vouloir m'étendre sur ces théories, je signalerai cependant comment on peut travailler sur des bases scientifiques à l'échelle du bon sens élémentaire.

Lorsqu'un modèle est créé, un règlement de construction par exemple, on l'éprouve. On le teste. Il s'agit, en l'occurrence, préalablement à toute application définitive, de le soumettre à une série de tests logiques et pratiques. On pourrait prendre tous les cas de permis de bâtir qui se sont présentés au cours d'une année et les confronter au fonctionnement du règlement. Si les cas sont trop nombreux, on peut procéder, par un échantillonnage déterminé, au moyen du calcul des probabilités. On peut également simuler des situations et les apprécier en tenant compte des imperfections et des corrections nécessaires, afin de respecter les buts poursuivis.

Les méthodes de logistique applicables sont courantes dans bien d'autres domaines : économie, science militaire, recherche scientifique, recherche opérationnelle.

Il est admirable et significatif de constater comment l'office du plan français a travaillé dans l'immense restructure de la France. On n'a pas craint de faire appel aux plus grands penseurs et savants français. C'est un jaillissement de lumière que ces hommes ont donné au monde. Il est regrettable que, dans notre pays, les esprits ne s'ouvrent pas davantage à cette source vivante. (Gardons-nous toutefois de considérer certains cas corrompus par les aléas politiques. Ne nous attardons pas à la lettre mais bien plus à l'esprit, nous en ferons notre profit.) La complexité des problèmes ne fut pas un obstacle ; elle fut maîtrisée. Les moyens en sont fournis par les sciences économiques ; la biologie, les sciences sociales et économiques, les éléments démographiques, les statistiques traitées par des *ordinateurs électroniques.*

Car voilà le véritable problème, en même temps que certainement la clef. A cette échelle, les solutions ne dépendent plus du technicien spécialisé. Elles appartiennent d'abord à des esprits ouverts, organisés en communautés de travail. Encore faut-il que celles-ci soient animées par des gens de bon sens aptes à s'ouvrir aux idées motrices qui président à la nouvelle révolution industrielle. Sans cette

ouverture, illustrée par ce grand savant suisse qu'est le professeur Gonseth, nous resterons désarmés et incapables de combattre nos angoisses, en face de la spéculation immobilière par exemple. Car, là aussi, nous devons agir. Il faut en envisager les moyens, les éprouver, les justifier et les rendre accessibles. L'urbanisme n'est rien en soi-même s'il ne tente de résoudre simultanément les problèmes de l'individu et de la collectivité.

Lors d'une conférence donnée à l'Ecole polytechnique de Lausanne, j'ai tenté de démontrer que l'application à l'urbanisme de la recherche opérationnelle donnerait à celle-ci ses galons d'or.

En France, des savants comme Berger, trop tôt disparu, et Louis Armand dont le point de vue sur les dimensions de l'Europe appelle une nouvelle société, sont allés plus loin en créant une nouvelle notion, la *Prospective,* qui devrait nous aider à élargir notre horizon.

Le Gouvernement français a créé récemment un ministère du plan, soulignant ainsi l'importance primordiale que revêt cette question liée à l'évolution future de l'Europe.

Nous disposons, en Suisse, d'un matériel statistique très abondant dont les possibilités jusqu'à ce jour n'ont été exploitées que dans une mesure insuffisante. Il est significatif que, très souvent, les services statistiques n'entretiennent que des rapports lointains avec les personnalités officielles de l'urbanisme régional. Lorsqu'on a besoin de renseignements pour certains travaux, il faut compulser soi-même les dossiers dans les bureaux du canton ou de la Confédération. De telles démarches étonnent régulièrement les fonctionnaires à qui l'on s'adresse. Or, sans les données élémentaires de la statistique, le travail d'aménagement se résume à un amateurisme dangereux.

S'il faut remédier à certaines expériences malheureuses, on conviendra que le prix en est trop élevé pour qu'on puisse se risquer sur le terrain sans posséder tous les paramètres utiles.

* * *

L'application des nouvelles méthodes qui s'offrent à nous pourrait influencer favorablement l'avenir économique, social et éthique de notre pays. Certes, ces moyens ne sont pas académiques. Mais dans un domaine aussi important, où le futur est à nos portes, nous n'avons pas le droit de négliger les merveilleuses possibilités que la science moderne met entre nos mains.

Marcel FAIVRE

COMMUNICATIONS OFFICIELLES

Fermes sans électricité

La commune de Cortébert, en complément à la liste des fermes n'ayant pas encore d'électricité, que nous avons publiée dans le bulletin N° 6, nous précise que, sur tout son territoire, il ne reste plus qu'une seule ferme « La Bise de Cortébert » qui n'est pas dotée de cet avantage. Mais les travaux d'installation seront effectués tout prochainement.