

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses

Band: 119 (1993)

Heft: 6

Anhang: Cahiers de l'ASPAN Suisse occidentale, année 11, no 1

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: 17.11.2024

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

CAHIERS DE L' ASPAN SUISSE OCCIDENTALE

Les *Cahiers de l'ASPAN-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 *Ingénieurs et architectes suisses*. Ils sont adressés gratuitement à ses membres.

SOMMAIRE

Editorial

Ce raccordement n'est plus en service...
(M. Jaques) II

Finances publiques et équipements collectifs

Finances publiques et grands équipements,
un cas européen:

– Le lifting de Barcelone (F. Moruzzi) III
– La relance selon Keines (B. Kappeler) IX

Un cas romand:

– Nyon, équipements sportifs et culturels
(E. Berta et J. Suard) X

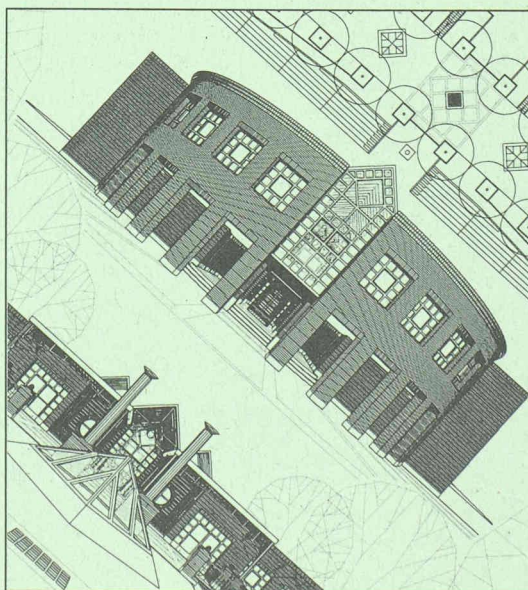
Tribune libre

Le plan directeur local, nouvelle vision
(L. Veuve) XIII

Mobilité et places de stationnement

Compte-rendu de la journée de Montreux
(F. Parrino) XV

Agenda et publications XVI



CE RACCORDEMENT N'EST PLUS EN SERVICE...

Quelle ne fut pas ma stupéfaction lorsque le 7 décembre 1992, j'entendis, par le biais d'une voix enregistrée, que le raccordement téléphonique de l'attaché commercial du consulat de France à Genève n'était plus en service. Ayant pourtant voté oui le 6 décembre, je m'étonnai d'une riposte aussi rapide à l'intention de la majorité des Helvètes à ne pas vouloir entrer dans l'EEE. Heureusement, je pus atteindre quelqu'un à l'ambassade à Berne et mon impression fut vite détrempée.

Toujours est-il que le sentiment d'abandon brutal est parfois lent à se cicatriser.

Entre-temps, quelques faits ont mis du baume sur ma plaie. D'abord, il y a eu la présence et le message de M. l'ancien ministre Lalonde à la table de conférence des Journées de l'environnement. Ensuite, dans le même cadre, l'apport de M. Pascal Meylan, ancien ressortissant vaudois et maire de Divonne, à propos de l'organisation des transports publics entre le Pays de Gex et le canton de Genève. Enfin, il y a quelques jours, la génération montante annonçait la récolte de signatures en faveur de l'initiative pour l'entrée de la Suisse dans l'Europe.

Rien n'est gagné, d'accord, mais des mains nous sont toujours tendues et les espoirs renaissent après le «dimanche noir», pour reprendre l'expression de M. Delamuraz, du 6 décembre passé.

Ce profond clivage entre les cantons romands et le canton de Bâle, d'une part, et le reste de la Suisse, d'autre part, a eu, malgré

son caractère désolant – ici pris au sens littéral du terme: transformer en solitude –, comme point positif, de nous faire prendre conscience de plusieurs points:

- la fédération d'Etats n'est pas un fait acquis une fois pour toutes au moment de l'adoption d'une constitution; elle doit être vécue et renforcée quotidiennement par les échanges, les mises en question et les débats;

- les différences culturelles ne peuvent pas être ignorées superbement et on ne peut les oublier indéfiniment sans risquer de ne plus se comprendre entre entités;

- les attirances et les répugnances externes ne peuvent plus être minimisées sous prétexte, comme le disaient les Vaudois, qu'«y'en n'a point comme nous»;

- les élans et les rythmes nous poussant hors des cloisonnements traditionnels vers des ouvertures parfois vertigineuses sont différents selon les mentalités.

Toutes ces considérations ne viennent-elles pas une fois de plus nous convaincre des vertus du dialogue, du débat (aussi âpre soit-il), de l'information réciproque, du partage des expériences, de l'échange des convictions?

L'ASPAN, j'en suis convaincu, représente aujourd'hui plus que jamais, un lieu d'échange et de dialogue entre les différentes parties de notre pays; il ne tient qu'à nous – qu'à vous! – de mettre en service, d'utiliser et de consolider ce raccordement...

Michel Jaques

Bureau du groupe Suisse occidentale

Victor Ruffy, président
Arlette Ortis, vice-présidente
Beat Plattner, secrétaire
Garbaccio 7, 1950 Sion
Jacques Bregnard, trésorier
Chèques postaux
10-11902 Lausanne

Rédaction des Cahiers ASPAN – SO

Francesco Parrino, responsable
ASPAN, Schänzlihalde 21, 3013 Berne
Tél. (031) 42 64 44

Comité de rédaction

Michel Jaques, président, rédacteur en chef
Membres:
Anne-Marie Betticher, Jacques Bregnard,
Fulvio Moruzzi, Arlette Ortis,
Francis Maillard

Impression: Imprimerie Héliographia SA, Tivoli 2, 1007 Lausanne, tél. (021) 20 41 41

FINANCES PUBLIQUES ET GRANDS ÉQUIPEMENTS: UN CAS EUROPÉEN

LE LIFTING DE BARCELONE

L'échéance des festivités du 500^e anniversaire de la dérive de l'Europe vers le Nouveau-Monde a servi de stimulant à Barcelone pour la mise à jour d'une infrastructure qui ne correspondait plus à une aire métropolitaine de plus de trois millions d'habitants. Le prétexte était les Jeux olympiques, mais l'enjeu dépassait de loin les joutes sportives.

La ville issue des plans que le clairvoyant Cerda avait établis en 1860 possédait déjà des avenues exemplaires et des Ramblas et s'était dotée d'équipements modernistes prestigieux tels les parcs Guell et la Ciutadela, le Palais de la musique catalane, le théâtre du Lyceo (Mera) et des gares del Nord et de Francia.

Lors des expositions de 1929, la mainmise des passésistes sur l'organisation aboutit à la réalisation du pompeux Palais royal (actuellement Palais national) avec une coupole dominant la place d'Espagne.

Quel contraste avec l'avant-gardiste pavillon de l'Allemagne signé Mies van der Rohe situé à ses pieds.

Plus tard vinrent s'ajouter l'imposant stade du Nou Camp et, récemment encore, le musée de la Fondation Miró ou le pont conçu par Santiago Calatrava.

La culture

Dans cet élan de renouveau, la culture a bénéficié d'une attention particulière par la construction d'édifices fort importants:

– *Le Musée national de Catalogne et le Musée d'art moderne*

Le Musée d'art de Catalogne dans le Palais national de Montjuïc est le plus grand musée d'art roman existant au monde. Sous la conduite de Gae Aulenti, qui a déjà signé les aménagements de la gare d'Orsay à Paris, on pourra voir exposées des œuvres antérieures au XIX^e siècle.

Le tableau ci-joint permet de vous faire une idée de l'ampleur des investissements.

Gae Aulenti a également été mandaté pour réaliser les aménagements intérieurs du Musée d'art moderne situé dans le parc de la Ciutadela dans le même édifice que le Parlement de Catalogne. Ce musée conserve les œuvres des artistes catalans du XIX^e et du début du XX^e siècle.

– *Le Musée d'art contemporain et le Centre de la culture contemporaine*

Deux des plus importantes institutions culturelles de la Barcelone des années 90, le Centre de la culture contemporaine et le Musée d'art contemporain, seront installées dans les anciennes dépendances de la Casa de la Caritat, une institution fondée en 1805. Barcelone dispose déjà de musées dédiés à Picasso, Miró et Tàpies. Désormais, les œuvres des autres artistes contemporains seront accueillies dans des locaux du nouveau Musée d'art contemporain que l'architecte Richard Meier va créer.

Le Centre culturel contemporain a comme objectifs principaux l'investigation, l'information et la participation des citoyens. Il s'agit d'une fondation mixte, publique et privée. Elle comporte un noyau central sous la responsabilité directe du consortium entouré d'une série d'équipements et institutions de caractère privé.

La composante principale, l'Institut de la Ville, est destinée à l'investigation. Les architectes Viaplana et Pinion ont été présentés pour construire l'Hôtel d'Entitas qui fera partie de cet institut.

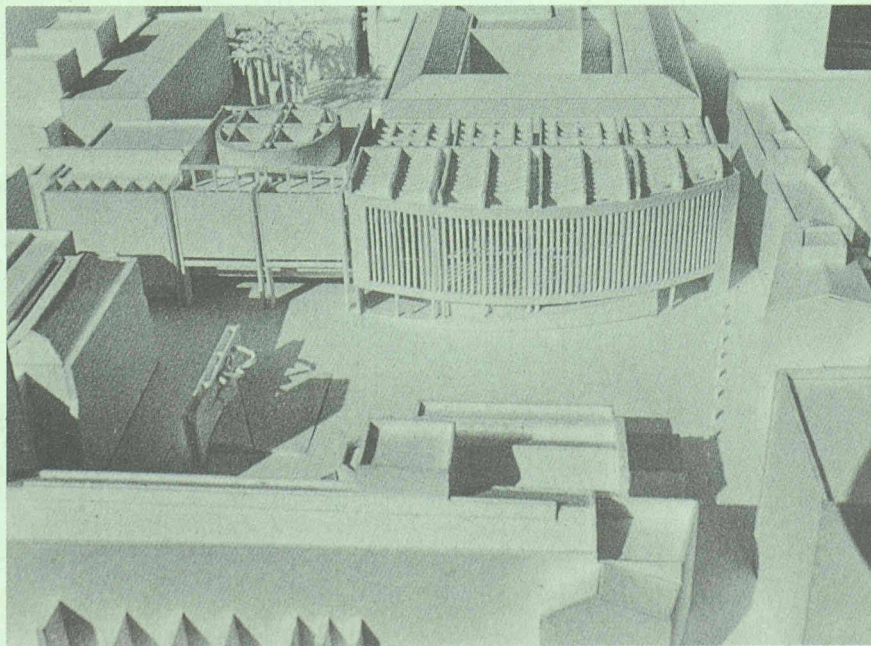
– *La place des Arts: le Théâtre national et l'Auditori.*

Tout près de la place des Gloires, immense rond-point prestigieux, à l'intersection des grands axes qui sillonnent la ville, a été prévue la place des Arts.

Le nouveau théâtre national, dessiné par Bofill, remplace la vénérable salle Poliorama, située sur la Rambla. La salle principale peut contenir 1000 spectateurs et une autre est prévue pour 500 spectateurs. Le théâtre sera également pourvu d'une salle d'expositions et d'une bibliothèque. Le foyer a été conçu comme un jardin d'hiver.

Le Palau de la Musica, propriété de la société «Orfeo Català», a été pendant de nombreuses années la salle de musique

Maquette avec le musée d'art contemporain, projet de Richard Meier.





Seville a réalisé également une infrastructure aussi importante que Barcelone: cinq nouveaux ponts sur le Guadalquivir (sur l'image le pont Haubanné Del Alamillo de Santiago Calatrava), l'autoroute de contournement, un nouvel opéra, la nouvelle gare des chemins de fer, la nouvelle aéroport, etc.

barcelonaise par excellence. Le «liceu» a également rempli la fonction d'auditorium, mais il manquait à Barcelone une salle de grande capacité.

La nouvelle salle est due à l'architecte Rafael Moneo. L'ensemble comprendra deux salles au niveau du sol: une destinée aux concerts symphoniques pour 2600 spectateurs, 120 musiciens et 120 choristes, et l'autre pour la musique de chambre pour 700 spectateurs et un podium pour 50 musiciens. Une autre salle servira aux répétitions et aux enregistrements. En sous-sol, on trouvera encore onze salles pour répétitions pour duos, trios et musiciens individuels, ainsi que des laboratoires électroacoustiques et un magasin de matériel musical.

Aux trois étages supérieurs sont situés la bibliothèque, la «Hemeroteca», la phonothèque et la vidéothèque, le restaurant, le Musée de la musique, et le Centre des hautes études musicales.

Après avoir utilisé la Palau de la Musica, l'Orchestre de la Ville de Barcelone élira son siège dans l'Auditori. La «Banda municipal» fera de même.

La surface totale sera de 39 000 m².

– La Fondation Tapiès et la Collection Thyssen

La Fondation Antoni Tapiès a ouvert ses portes le 5 juin 1990 dans un édifice (archi-

tecte Lluís Domènech y Muntaner) datant du début des années 1880.

L'importante partie de la collection du baron von Thyssen cédée temporairement à la ville à condition qu'elle soit exposée dans un musée lui étant uniquement réservée, a été installée dans le Musée gothique de Pedralbes.

– Les archives et la «Hemeroteca» municipale

Le Ministère de la culture construira un nouveau bâtiment d'un coût de 780 millions de pesetas pour les archives de la Couronne d'Aragon. Le nouvel édifice, dû aux architectes Lluís Domènech et Roser Amadó, occupe une surface de 6000 m² à proximité de la place des Gloires.

La plus grande collection de journaux, revues et bulletins de Barcelone, créée en 1917 (3 km d'étagères) a été réinstallée dans le Couvent del Angel amplifié par les architectes Clotet et Patricio.

Les nouveaux espaces, couvrant une surface de 3000 m², accueillent des salles d'expositions et de lecture des publications quotidiennes, des volumes reliés et des microfilms. Les locaux libérés de l'ancien siège de la Hemeroteca à la Casa de l'Adriaca, une dépendance de l'ancien Hôpital de la Santa Creu, et un nouvel édifice à la rue Bisbe Cassador abriteront les archives municipales.

LES NOUVEAUX PARCS, LES PLACES ET LES RAMBLAS

Aux nouveaux parcs créés ces dernières années à Barcelone sont venus s'ajouter de nouveaux grands espaces verts:

– *Le parc du Migdia*

Ce nouveau parc de 50 ha, le double de celui de la Ciutadela, occupe un versant du Montjuïc à proximité de l'«anneau olympique». Un tiers de la surface sera réservée au jardin botanique. Trois étangs accueilleront la végétation aquatique. 14 000 arbres seront plantés dans ce parc. Les nouveaux locaux de l'Institut botanique, l'École municipale de jardinage et des installations sportives de plein air seront réalisés dans ce secteur.

– *Les parcs de la mer*

La «récupération de la façade maritime», comme est dénommé le programme d'aménagement du littoral entre le parc de la Ciutadela et le rio Besos, a permis non seulement la création de nouvelles places mais également la réalisation d'un parc de 50 Ha. Il s'agit en réalité de cinq parcs:

- le parc de la Barceloneta;
- le parc du littoral de 12 ha comprenant les plages de la nouvelle Icaria en bordure de la cité olympique;
- le parc de Poblenou de 8 ha sur la partie enterrée de la ceinture du littoral incluant la plage de Bogatele;
- le parc Esportiu de 10 ha le long de la plage de la Mar Bella équipé d'installations sportives;
- le parc de Mari de 20 ha à l'extrémité nord-est de la ville.

– *Les plages*

Jusqu'en 1981, Barcelone ne disposait que de 7,5 ha de plages à Barceloneta et à Mar Bella, alors que le reste du littoral était occupé par des usines, des dépôts et des voies de chemin de fer. Grâce à la collaboration de la Société nationale de chemins de fer (RENFE), du Ministère des travaux publics et de la Municipalité, il a été possible de récupérer 18 ha de plages. Au total, 5 km de front de mer seront ajoutés au Passeig Maritim actuel.

– *De nouvelles ramblas*

L'élément urbain qui a fait la réputation de l'art de vivre barcelonais, la rambla, a été exploité à fond dans ce vaste programme de restructuration de la ville. Les ramblas se sont multipliées et ont atteint des dimensions à la limite du contrôlable. C'est ainsi qu'on a vu apparaître les ramblas de Prim (est de la ville), San Adreu, del Carmel et del Poblenou. En outre, l'avenue Gaudi a acquis ses lettres de noblesse en passant du statut de voie de circulation à celui de rambla.

LE SPORT

L'ANNEAU OLYMPIQUE

– *Le stade*

L'ancien stade a été aménagé de manière à pouvoir accueillir 55 000 personnes et, grâce à l'installation de gradins provisoires, jusqu'à 70 000 personnes.

– *Le palais San Jordi*

La construction la plus spectaculaire de l'anneau olympique, le Palau San Jordi, est due à l'architecte japonais Arata Isozaki. Les travaux se sont déroulés entre 1985 et 1990. Le stade peut contenir 17 000 personnes. La toiture, dessinée par ordinateur par le Japonais Mamouru Kawaguchi, est formée par un treillis métallique courbe comportant 2343 articulations. Les 1300 tonnes de cette charpente ont été hissées grâce à douze vérins hydrauliques à 45 m de hauteur.

– *L'INEF*

L'Université du sport sera le siège de l'Institut national d'éducation physique. Les deux salles, conçues par Ricardo Bofill, pourront accueillir 6000 personnes chacune.

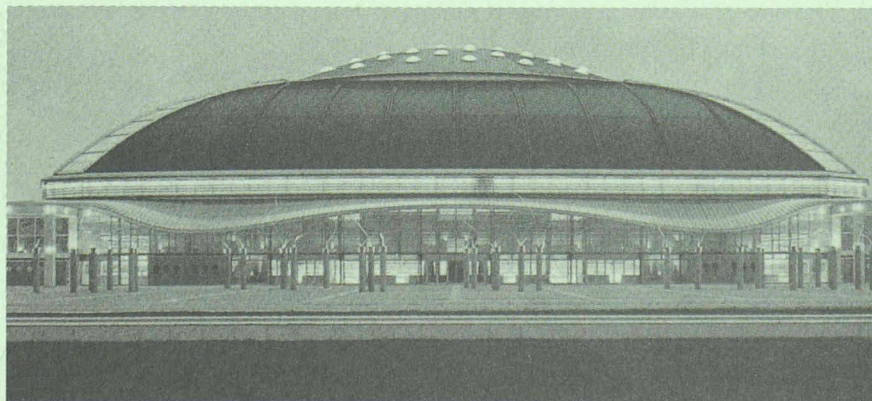
– *Les piscines*

Les piscines de Montjuïc, construites l'une pour l'exposition de 1929 et l'autre en 1969, ont été transformées, l'une pour les compétitions de saut et l'autre pour la natation et le water-polo. En tout, elles disposent de deux bassins de 25×50 m et un de 25×25 m. La première peut accueillir 6000 spectateurs, tandis que la deuxième offre une capacité de 10 500 places.

– *Le Centre sportif de Val Hebron*

Le Centre comprend le vélodrome déjà inauguré en 1984 lors des Championnats du monde de cyclisme, un palais des sports pouvant accueillir 1400 spectateurs, 17 courts de tennis, dont un avec 8500 places, ainsi qu'une parcelle de 230×200 m pour le

Le palais Sant Jordi sur le mont Juïc. Arch. Arata Isozaki.



tir à l'arc. Après les jeux, sur ces terrains, seront réalisés des terrains de football et de rugby.

– *Le Centre sportif de Can Dragon*

Sur 30 ha de terrains acquis par la Municipalité en 1977 et où se trouvaient jadis les ateliers de chemin de fer, a été réalisé le plus important complexe sportif de la ville. Il comprend un stade d'athlétisme, un pavillon pluridisciplinaire, deux piscines, l'une couverte, l'autre à l'air libre, et un terrain de football. L'ensemble abrite en outre un centre scolaire et une caserne de pompiers.

– *Le stade de Badalona (10 000 places) et le Palau Blaugrana (6000 places).*

LE LOGEMENT

Pour héberger les athlètes, de nouveaux logements ont dû être créés:

– *La ville olympique ou la nouvelle Icarie*

La cité projetée en 1985 par les architectes Bohigas, Martorel, Mac Kay et Puig Domènech a été réalisée par la société publique Vila Olimpica SA. Nova Icaria accueille 2000 logements réalisés par 18 équipes d'architectes, huit édifices de bureaux, un hôtel, un centre commercial d'une surface de 17 000 m². Le quartier est contigu à la plage; il est dominé par les deux plus hautes tours de Barcelone avec 136 m de hauteur. L'une est destinée à des bureaux et l'autre à un hôtel. L'ensemble a abrité 15 000 personnes pendant les jeux et 10 000 après.

– *Val Hebron*

A Val Hebron ont été réalisés 500 logements destinés aux journalistes pendant les jeux. Après ceux-ci, ils ont été vendus. Cent cinquante ont été mis en vente à des prix abordables.

LES TRANSPORTS

– *Les chemins de fer*

Barcelone dispose déjà d'une gare centrale souterraine moderne à Sants. A l'extrémité sud-ouest de la ville, dans le cadre des opérations, dès l'échéance de 1992, la vénérable Estació de França à grandes voûtes en verrière a été complètement rénovée.

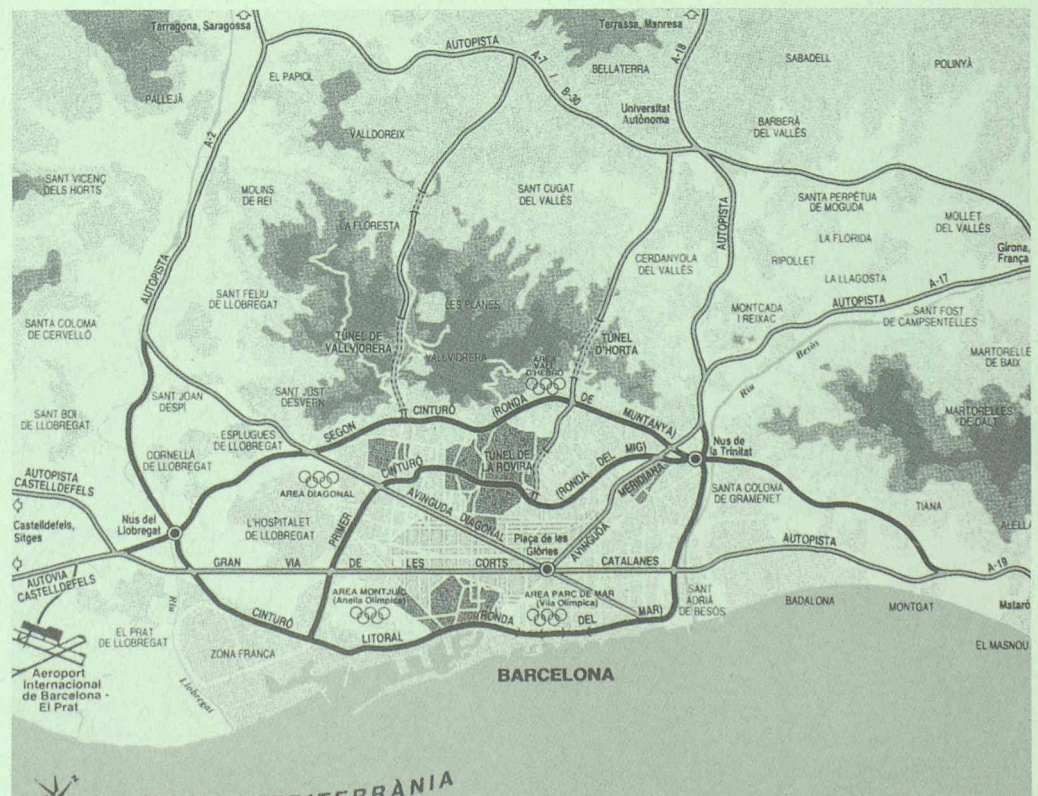
Le réseau urbain des chemins de fer est pratiquement entièrement en souterrain. La gare sous la place de Catalogne, au centre-ville, a été complètement transformée sous la direction d'Anna Bofill, la sœur de Ricardo.

– *Le nouvel aéroport Del Prat*

A l'ouest de la ville, en direction des plages de Castelfelers, l'aéroport Del Prat a été doté des nouveaux «terminals» de Bofill. Ils ont été conçus pour recevoir 12 millions de passagers par an (8,5 millions en 1989). Le programme prévoyait l'extension de la plate-forme de stationnement des avions jusqu'à une surface de 400 000 m², l'amélioration des accès et des services, les facilités de parcage pour 4200 véhicules particuliers, 500 taxis et 48 autobus.

Les édifices de l'aérogare comportaient le nouveau terminal international (24 000 m²),

Barcelone – Le nouveau réseau routier. Au milieu: le mont Tibidabo. En haut: l'autoroute vers Girona et la France à droite et vers Saragosse et Tarragona à gauche vers le haut. Au centre: la ceinture de la montagne. Tout en bas: la ceinture du Littoral.



FINANCES PUBLIQUES ET ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

Equipements	Pesetas Millions	Prise en charge				Fr. suisses Millions
		Ministère	Généralité	Municipalité	Privés	
Culture						
Musée nat.	8 000	2666	266	266	—	120
M. d'art cont.	3 000	—	1500	1500	—	45
Acquis. œuv.	1 650	—	—	—	850+dons	25
C. cult. cont.	3 000	—	3000	—	—	45
Théâtre nat.	5 000	—	5000	terrains	—	75
Auditori	6 216	3000	1608	1608	—	95
Fond. Tapiès	705	—	—	—	—	11
Coll. Thyssen	500	—	—	—	—	8
Arch. cour. Ar.	780	—	—	—	—	12
Total*	28 851					436
Parcs, plages, ramblas						
Parc de Media						
Parcs de la mer					pas d'information	
Plages						
Ramblas						
Sports						
Stade	8 000					120
Pal. S. Jordi	8 000	—	6000	2000	—	120
INEF	2 000	—	2000	—	—	30
Piscines	2 700					40
Tour Galatrav.					pas d'information	
Accès	1 000					15
CS Val d'Hebr.					pas d'information	
Parc Can Drag.					pas d'information	
Total	21 700		total partiel			325

(Suite page 8)

L'artère la plus importante de Barcelone: la diagonale qui a été prolongée jusqu'à la mer.



le bâtiment du pont aérien (Barcelone-Madrid) de 12 000 m² et les salles d'embarquement de forme triangulaire, pourvues de 24 passerelles télescopiques assurant l'accès aux avions. Le programme prévoyait également la rénovation de l'ancienne aérogare réservée uniquement aux vols internes.

LE RÉSEAU ROUTIER ET LE STATIONNEMENT

Les branches autoroutières en direction de la frontière française et de l'Andalousie par la côte et de Barcelone vers Saragosse et au-delà qui, jadis, aux portes de la ville se diluaient dans le réseau urbain, ont été, dès le début des années 80, connectées entre elles par une liaison directe extra-urbaine derrière le mont Tibidabo.

Pour l'échéance de 1992, un imposant réseau de ceintures et de pénétrantes de grands gabarits fut mis en chantier.

Les éléments de ce réseau routier sont imposants:

- la ceinture du littoral
- la ceinture de la montagne
- les prolongements de la ceinture
- la Ronda del Mig
- le tunnel de Valvidrera
- le tunnel de la Rovira
- l'autoroute vers le sud par la côte.

— Les compléments au plan Cerda

Le réseau urbain mis en place par Cerda a fait également l'objet d'un «lifting» impressionnant. Le nœud de convergence de la diagonale, de la méridienne et de la Gran Via (la Plaça de les Glories Catalanes), a été doté d'un gigantesque giratoire. La diagonale elle-même, qui gisait incomplète depuis sa création, a été prolongée au-delà de Gloria en direction de la mer. Aux 7,5 km actuels seront ainsi ajoutés trois nouveaux kilomètres permettant de terminer le projet conçu par Cerda.

— Parkings et contrôle «intelligent» du trafic

Jusqu'en 1990, Barcelone disposait de 40 parkings municipaux souterrains et, entre cette date et 1992, 25 nouveaux parkings surveillés (15 000 places) furent créés.

Signalons en outre qu'en 1986, Barcelone fut choisie comme ville pilote pour le projet «Europolis» visant à un contrôle intelligent du trafic par ordinateur.

ASSAINISSEMENT ET SERVICES

Après l'aéroport du Prat et la cité olympique de Nova Icaria, le réseau d'assainissement constitue. La Municipalité a pris la décision d'équiper les nouveaux tronçons de routes par des galeries techniques équipées de réseaux d'eau, de gaz, d'électricité et de téléphone (26 km équipés pour 5000 millions de pesetas).

FINANCES PUBLIQUES ET ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

Logements

Ville olymp.	20 000		300
Val d'Hebron		pas d'information	
Total	20 000	total partiel	300

Transports

Gare de France		pas d'information	
Gare pl. Catal.		pas d'information	
Gare aérop.**	10 000		150
Aérop. Prat	24 000		360
Tour de contr.	600	600***	9
Tour télécom.	4 500		68

Total	39 100	total partiel	587

Réseau routier

Ceint. litt.	32 000?		480
Ceint. mont.	30 000?		450
Prol. ceint.	32 000		480
Ronda del Mig	1 000		15
Tunnel Valv.	30 000?		450
Tunnel Rov.		pas d'information	
Autoroute Sud		pas d'information	
Compl. pl. Cerda		pas d'information	
Carrer Tarag.	1 200	1200	18
Park. contr. trafic		pas d'information	
Total	126 200	total partiel	1893

Assain. services

Assainiss.	17 000		255
Galer. tech.		pas d'information	
Total	17 000	total partiel	255

- * Sans la Hemeroteca
- ** Pas encore réalisée
- *** Ministère des transports
- **** 40% relevision
35% telefonica
10% métropole transports
10% initiatives SA
5% radio + TV catalanes

Tableau F. Moruzzi

Source: Guía de Barcelona 1992

CONCLUSIONS EN FRANCS SUISSES

Barcelone était déjà devenue un but d'excursions urbanistiques il y a quelques années, grâce aux réalisations à l'échelon des quartiers: espaces publics, places, centres de rencontre, etc. Mais, avec les nouvelles réalisations, Barcelone rivalise maintenant avec les autres métropoles mondiales.

L'effort est très important et seuls des dirigeants audacieux ont pu imaginer et mettre en œuvre une telle infrastructure.

D'après un rapide calcul, il est facile de comprendre que l'investissement consenti devrait tourner autour de 5 milliards de francs suisses. Cet état de fait ne devrait-il pas donner quelques idées ou du moins éveiller un soupçon de doute en ces temps de morosité où trop de responsables s'effacent dans de mornes lamentations et affichent des sentiments d'impuissance?

Ne faudrait-il peut-être pas relire certains classiques de l'économie?

L'exercice ou la démonstration pourrait être tentée du côté de Séville où les réalisations ne sont pas moins spectaculaires.

Mais cela sera pour une autre fois.

*Fulvio Moruzzi
Professeur d'urbanisme
et ancien maire de Vernier*

RECTIFICATION

M. D. Wicht nous prie de mentionner que les documents parus dans le cahier 3/92 sur le «Plan du réseau piétonnier et plan du réseau deux-roues en ville de Bulle» ont été obligeamment mis à disposition par les autorités municipales; nos excuses à M. Wicht et nos remerciements à la commune de Bulle.

LAMELMATIC SA

FABRICATION - POSE - ENTRETIEN



Habitat & Jardin
Espace à vivre, halle 9

VEVEY

Chemin Vert 33
Tél. 921 14 75 - Fax 921 10 70

STORES À LAMELLES
VOLETS À ROULEAUX - CONTREVENTS
(Aluminium - Bois)

Moustiquaires
Portes industrielles
Articles décoration intérieure
(Rideaux à lames verticales, plissés,
rollos, rails à rideaux)

**Commandes manuelles ou électriques
sur tous les systèmes.**

LA RELANCE SELON KEINES

Au moment où l'économie privée et les finances publiques subissent les revers que tout un chacun, d'une manière ou d'une autre, est en train de vivre présentement, il est intéressant de voir quelles solutions J. M. Keines proposait, à la suite de la crise de 1929. Intéressant aussi de voir dans quelle mesure les solutions proposées alors sont adaptables à la conjoncture actuelle. Intéressant enfin de nous demander si les efforts conjugués des entreprises privées et des investissements publics doivent agir à l'échelon de la masse monétaire, des grands travaux ou des individus. (n.d.l.r.).

John Maynard Keines, professeur puis lord, né en 1883 et mort en 1946, est sans aucun doute l'un des plus célèbres théoriciens de l'économie. On lui doit la théorie qui permettra aux Etats-Unis et au monde de sortir de la grande dépression des années 30. Que disait-il alors? Citations choisies.

*«La production ne peut être augmentée en général que si un ou plusieurs des facteurs suivants sont actifs: les particuliers doivent être amenés à dépenser plus; ou le monde des affaires doit être incité – par l'amélioration de ses perspectives d'avenir ou par des taux d'intérêts bas – à créer des revenus courants nouveaux pour les salariés (...); ou l'Etat doit intervenir pour provoquer des revenus supplémentaires par de l'argent emprunté ou nouvellement créé.» (Lettre ouverte au président Roosevelt in *The New York Times*, 31 décembre 1933)*

Selon Keines, l'intervention de l'Etat n'est donc justifiée que si les choses vont très mal. En 1933, une telle situation était caractérisée par des prix en chute libre, des taux d'intérêt relativement bas et une obstination des autorités à vouloir promouvoir l'épargne publique et privée, jugée seule capable de relancer la création de richesse et les investissements. Aujourd'hui, les prix grimpent toujours et les taux d'intérêt sont tenus à un niveau élevé. Quant à la consommation publique (déficits!) et privée, elle est plus soutenue qu'en 1933. Vouloir relancer l'économie par des dépenses publiques tout en maintenant des taux élevés ne rencontrerait pas l'adhésion de Keines. Cependant, il ne soutiendrait pas non plus l'idée que des taux élevés et une consommation faible sont nécessaires pour former du capital – comme l'impose la Bundesbank pour financer la réunification et l'intégration des pays de l'Est:

«Jusqu'à l'arrivée du plein-emploi, la croissance ne dépend pas d'une propension à la consommation faible, mais elle est au contraire freinée par celle-ci (...). L'expérience

montre (...) que des mesures de distribution de revenu aptes à renforcer la propension à la consommation s'avèrent être propices à la croissance du capital.» (Théorie générale 1936)

En effet, le processus économique est un flux. Si les revenus augmentent, si tout le monde y participe et dépense, les industriels augmentent leurs chiffres d'affaires et réalisent du coup les profits recherchés et consentent à investir.

«Il faut absolument être sûr que la reprise ne soit pas freinée par une offre de monnaie insuffisante qui doit accompagner les chiffres d'affaires en croissance», avertit Keines. «Cependant, il est faux, ajoute-t-il, de croire que l'on pourra augmenter la production et le revenu par le seul accroissement de la masse monétaire. Ce serait acheter un ceinturon plus large pour devenir plus corpulent. Il est faux de privilégier la masse monétaire, qui est un facteur limitant plutôt que le volume des dépenses qui est un facteur proprement actif.» (Lettre ouverte)

C'est l'un des principaux dangers qui guettent la reprise: les investisseurs peuvent préférer conserver leurs liquidités (qui leur coûtent peu) pour spéculer ou minimiser les risques. Ce scénario hantait les années 30, d'où la révolution keinesienne qui établira un nouveau lien entre l'Etat et l'économie privée. Schématiquement, l'Etat donne un coup de pouce au pouvoir d'achat, la consommation augmente, les investissements démarrent et les nouvelles recettes fiscales prélevées par l'Etat financent le coup de pouce initial.

Toutefois, devant les abus des politiciens dans l'usage de ce levier, le courant monétariste s'est renforcé au cours des années 80. Selon cette théorie, seule la politique monétaire doit guider l'économie, aidée en cela par la politique de l'offre (améliorez la capacité à produire et à investir des firmes et le problème se réglera de lui-même!). Le professeur allemand Fritz Scharpf propose aujourd'hui une solution intermédiaire de «relance». Il propose que l'Etat ne se lance plus dans des grands travaux massifs (construction de routes, achats de terrains et de machines). Un tel investissement coûte trop cher et sera peu efficace. Il suggère que l'on aide d'abord les hommes. Tous les chômeurs suivent des cours, s'engagent dans des emplois simulés ou fournissent des prestations d'utilité sociale.

Traduction et commentaire: Beat Kappeler. (Paru dans l'«Hebdo» du 29 octobre 1992)

INFRASTRUCTURE ET POLITIQUE D'INVESTISSEMENT DE LA VILLE DE NYON LE CAS DU CENTRE SPORTIF DE COLOVRAY

Une croissance démographique démesurée

C'est en 1947 que le Conseil communal de Nyon a voté un nouveau plan de zones qui, à quelques détails près, est identique à celui actuellement en vigueur. A l'époque, la ville de Nyon comptait quelque 5000 habitants et, d'après les dernières estimations, le plan de zones actuel permettrait d'accueillir sur le territoire de la commune quelque 25 000 habitants et 13 à 14 000 places de travail. Ces quelques chiffres laissent apparaître l'énorme distorsion qu'il y avait entre le plan des zones voté en 1947 et les besoins réels de la commune.

Cela a entraîné pendant une vingtaine d'années une croissance démographique effrénée et non maîtrisée. Imaginez que, de 1950 à 1960, le taux de croissance démographique était de 22,8% et que de 1960 à 1970, il est passé à 46,4% pour une population totale de 1970 de 10 935 habitants.

Avec une telle croissance, les autorités de la ville de Nyon ont été principalement confrontées à faire face aux investissements nécessaires pour la réalisation des infrastructures de première nécessité: les écoles, une station d'épuration, les routes, l'adduction d'eau, de gaz, d'électricité, les assainissements, etc.

Le besoin d'assainir les finances communales

Il n'était donc pas question de procéder à des investissements qui pouvaient paraître «somptuaires». La dette communale avait atteint en 1977 57 millions de francs, soit 4750 fr. par habitant.

Dans ces conditions, les équipements de type culturel et sportif ont pris un retard considérable par rapport aux besoins et au niveau de qualité de vie souhaité de la ville. C'est à partir de 1978 que la Municipalité a décidé de modifier sensiblement sa politique. Pour cela, au niveau du plan des zones, toutes les surfaces faiblement construites ont été déclassées en zones constructibles par plan de quartier, ce qui permettait à la Municipalité, d'une part, de maî-

triser le rythme de développement et, d'autre part, d'imposer dans les quartiers une mixité d'affectation qui est à l'origine du développement de l'emploi.

C'est ainsi qu'au cours des années 80 et malgré une croissance démographique encore élevée, de l'ordre de 17%, la Municipalité a pu dégager entre 12 et 15 millions de francs d'autofinancement par année, ce qui a permis d'atteindre trois objectifs:

- réduction sensible de la dette par habitant,
- financement des infrastructures de première nécessité,
- dégagement de certaines réserves pour le financement d'infrastructures dites «somptuaires».

En 1990, la dette communale était de 47 millions de francs en valeur nominale, soit 3200 fr. pour chacun des 14 686 habitants.

Le processus de mise en place d'un centre sportif

C'est en 1960 déjà qu'une interpellation a été déposée au Conseil communal pour demander à la Municipalité de rechercher des terrains nécessaires à la réalisation d'un centre sportif de plein air. Trente ans se sont donc écoulés entre ce premier épisode et la mise à disposition du centre sportif aux usagers nyonnais.

Le véritable coup d'envoi intervient dix-sept ans plus tard, lorsqu'en 1977 la Municipalité ne laisse pas échapper l'opportunité d'acquérir un terrain de 64 510 m² pour seulement 900 000 fr. Cette surface était contiguë à d'autres parcelles communales de quelque 14 000 m².

En 1980, la Municipalité a pu s'assurer par échange et soulte, 17 000 m² supplémentaires à un prix estimé à 400 000 fr. La surface totale disponible s'élevait donc à près de 100 000 m².

A partir du moment où la Municipalité maîtrisait le terrain, les choses progressèrent relativement vite et les crédits furent successivement votés:

Janvier	1983	100 000.-	Concours d'architecture
Mars	1984	70 000.-	Avant-projet
Juin	1985	560 000.-	Projet définitif
Juin	1986	6 570 000.-	Réalisation, 1 ^{re} étape
Octobre	1987	1 427 900.-	Infrastructure routière
Octobre	1987	17 940 000.-	Réalisation, étape finale

UN CAS ROMAND

Le coût total de la réalisation, prix du terrain compris, se situe donc à près de 30 millions de francs, investissement qui a pu être réalisé sans modifier sensiblement l'équilibre des finances publiques de la commune de Nyon.

Le programme d'aménagement

Le programme d'aménagement des équipements est très généreux. C'est le résultat d'un choix politique délibéré qui fixe les critères de qualité de tous les investissements d'infrastructures «somptuaires»:

1. L'infrastructure ne doit pas seulement prendre en compte les besoins de la population existante, mais également la projection des besoins d'une population de 25 000 habitants (1992: 15 111 habitants), ce qui correspond aux prévisions du plan directeur communal.

2. L'infrastructure doit représenter un élément de promotion de l'image de la ville et de la région et donc être conçue pour permettre une utilisation qui dépasse le cadre strict des besoins locaux.

Ainsi, le Centre sportif de Colovray, qui, depuis deux ans, accueille régulièrement les stages de l'équipe nationale suisse de football, satisfait pleinement à cette deuxième exigence et cela d'autant plus qu'il est prêt

à accueillir d'autres manifestations de même nature impliquant d'autres sports de plein air.

*Espero Berta
(Les titres sont de la rédaction)*

PUBLICATIONS

N° 56. Dénicher les possibilités de construire dans le tissu bâti.

A. Introduction et guide pratique
B. Annexes 1 à 5.

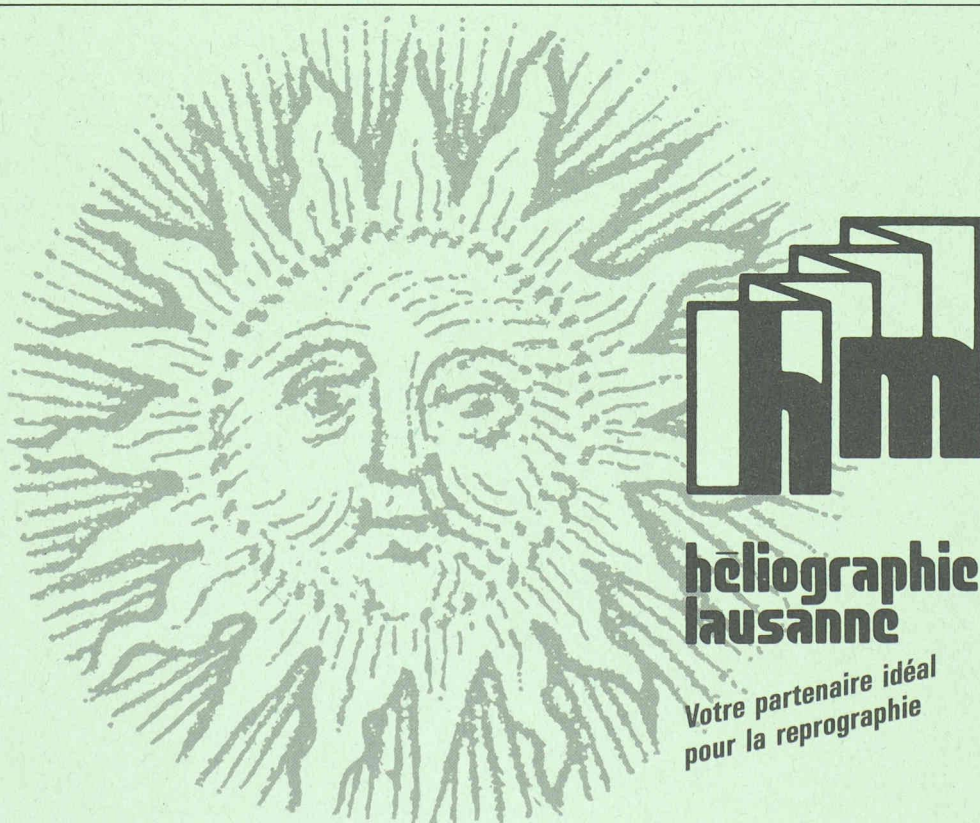
N° 57. Aménagement du territoire et compensation de la plus-value.

Etat actuel selon l'article 5 de la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT).

A paraître:

La formation des urbanistes et des aménageurs en Suisse romande.

Mobilité et urbanisme, vers un transfert modal.



**héliographie moderne sa
lausanne**

*Votre partenaire idéal
pour la reprographie*

Caroline 11 bis Tél. 312 39 72
Fax 312 17 89
Terreaux 20 Tél. 312 32 13

- Reproduction de plans
- Héliographie
- Xérogaphie (grand format, agrandissements et réductions)
- Photocopies couleurs et noir/blanc
- Tirage à sec
- **Offset**

Livraisons rapides et gratuites 4 tournées chaque jour
pour Lausanne et environs

LE CENTRE SPORTIF DE COLOVRAY, LA CONCEPTION DE L'ARCHITECTE

Entouré de forêts, le magnifique site de Colovray invitait à la fois à la discrétion de l'intervention et à la précision de la composition. Ainsi, plus de la moitié des volumes bâtis, bien qu'étant situés en rez-de-chaussée, ont été enterrés afin que la verdure et la promenade les recouvrent.

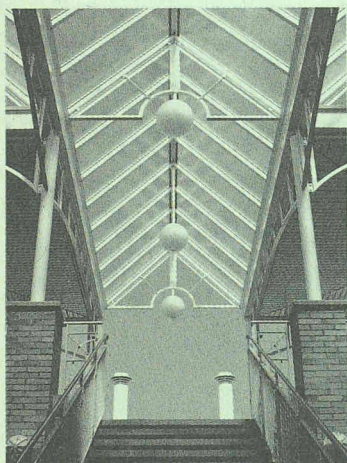
Eclairée zénithalement par des pyramides de verre, l'allée de vestiaires constitue l'axe central de la composition. Leur toiture en terrasse offre le meilleur point de vue sur les activités sportives. Elle descend en gradins ou pelouses vers les terrains qu'elle sépare et relie à la fois. Seules les extrémités de l'axe émergent clairement: d'un côté le bâtiment d'accueil avec son vaste portique qui supporte à l'étage le restaurant rayonnant, de l'autre côté le bâtiment de service constitué de deux volumes jumeaux. L'axe pro-

menade les traverse sous un couvert vitré avant de se terminer en pente douce côté Jura et par l'escalier central d'accès côté lac.

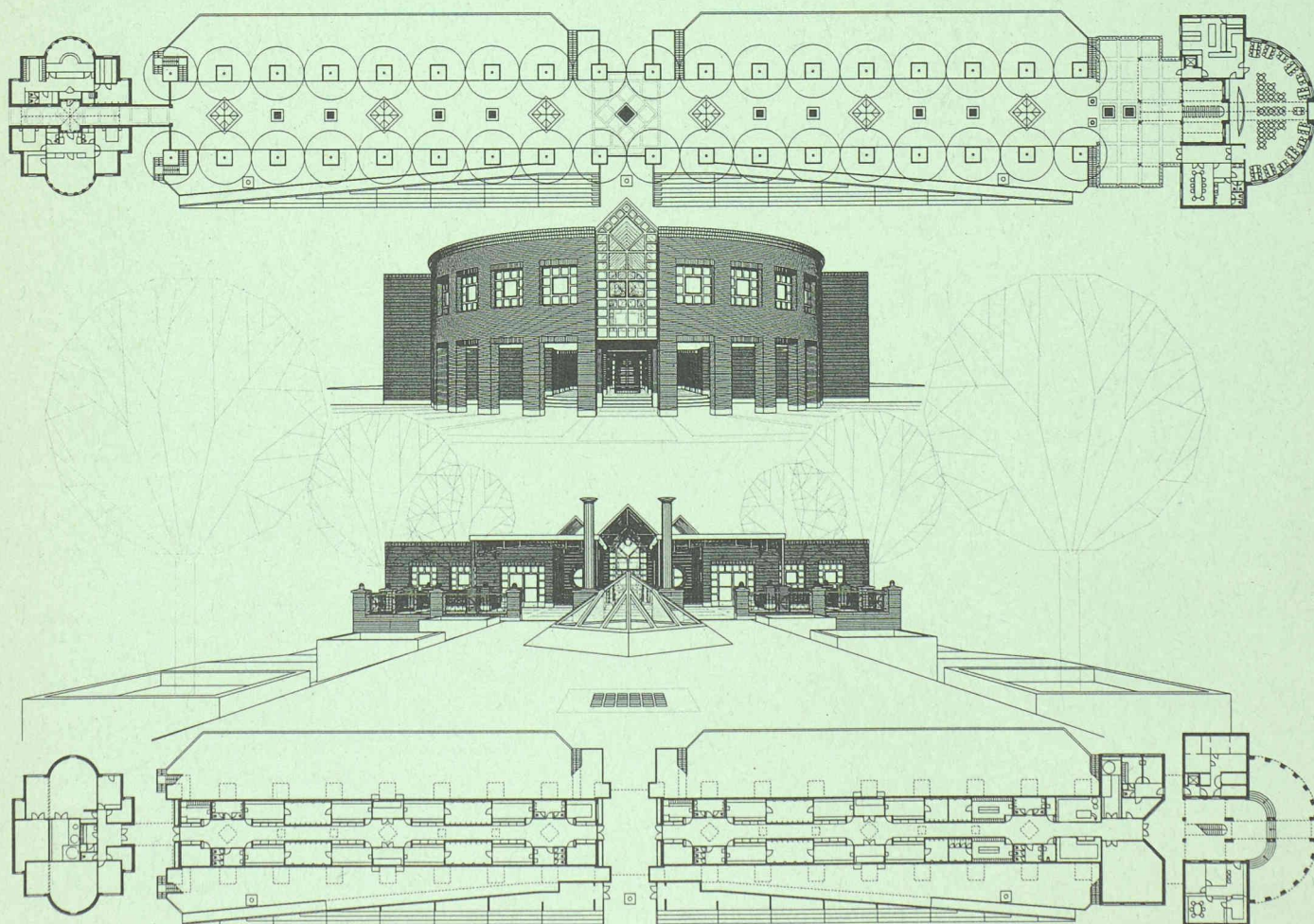
Le terrain naturel absolument plat a aussi été modelé pour structurer l'espace et bien délimiter les aires de jeu. Une butte isole la Métairie, une autre forme un double gradin entre les terrains centraux, la plus haute protège le stade des bruits de la route et, enfin, un vallon est creusé pour conduire au passage inférieur largement ouvert qui traverse la route suisse.

Les tribunes du stade s'affirment perpendiculairement à l'axe central. Leur couverture métallique suspendue sur les gradins s'élanche et s'ouvre vers le terrain de compétition et un magnifique paysage.

Jacques Suard, architecte



Photographie Céline Jaquinet



LE PLAN DIRECTEUR LOCAL (PDL), NOUVELLE VISION

Le plan directeur local, c'est tout autre chose qu'un plan de plus

Dans le contexte actuel qui voit la multiplication des lois, ordonnances, directives, règlements dans tous les domaines, les collectivités locales pourraient être inquiètes à l'idée de devoir établir un nouveau plan qui viendrait s'ajouter à la liste déjà impressionnante de ceux utilisés au niveau communal (voir fig. 1).

A tout vouloir légaliser, normer, nous courons le risque d'une impasse en constituant une sorte de «corset» réglementaire qui transforme l'étude d'un projet en une course d'obstacles épuisante. Il ne s'agit plus de créer ou d'innover, il s'agit de savoir si c'est légal et conforme.

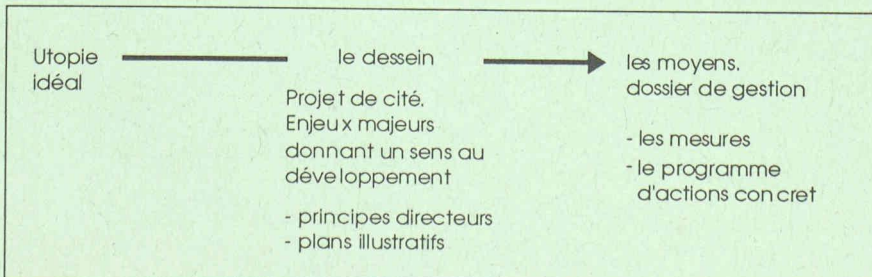
Fig. 1. Nous n'avons que des plans mais pas de projet. Illustration de la multiplication des approches sectorielles.

Plan de l'inventaire architectural
Plan des sites
Plan d'affectation des zones
Plan de l'aperçu de l'état de l'équipement
Plan des infrastructures techniques
Plan des transports
Plan des cheminements piétons
Plan d'alignement
Plan de protection des eaux souterraines
Plan des équipements publics
Plan des degrés de sensibilité au bruit
Plan d'ensemble
Plan etc.

Le PDL, c'est d'abord un projet de cité, un dessein

Une approche globale n'est pas synonyme de la satisfaction d'une somme de plans, de lois et de règlements qui évacue le problème du contenu. Quels sont les enjeux majeurs? L'habitat? Le développement de nouvelles activités? Le cadre de vie? Par rapport à un ou deux enjeux majeurs pour les dix ans à venir, quelles sont les stratégies à mettre en place pour les réaliser? Le plus sûr moyen de ne rien améliorer, de ne rien obtenir, consiste à satisfaire tous les objectifs à la fois et l'on retombe dans une gestion quotidienne du fonctionnement au niveau local, c'est le statu quo. L'établissement d'un PDL est l'occasion d'une réflexion sur la ville ou

Fig. 2. Le projet de cité s'inspire d'un certain idéal, il alimente et donne sens à la gestion du territoire.



sur la commune, d'une sensibilisation à l'urbanisme, l'occasion de recenser les opinions et les demandes et de préparer un projet consensuel sans lequel la réalisation est fortement compromise.

Se limiter à des enjeux majeurs et ensuite concentrer les efforts à définir les stratégies et les moyens pour les réaliser. C'est dans ce sens – du dessein à l'action – qu'il faut comprendre la notion de vision globale et non dans celui d'avoir des objectifs dans tous les domaines et sur l'ensemble du territoire (voir fig. 2).

Le PDL avant d'être un produit est un processus

Processus d'élaboration, avec qui le plan est-il établi? Quels sont les acteurs à associer et pour quels domaines d'étude, selon quelles modalités et avec quels moyens? Le processus par lequel le plan est établi est aussi important que le contenu du plan. Il constitue une expérience commune (entre politiciens, techniciens, fonctionnaires et groupes intéressés) indispensable pour la continuité nécessaire dans la gestion quotidienne.

Processus de coordination et de négociation.

Le PDL ne se traduit pas par un plan statique à l'échelle du 1:5000. Il est vrai que le mot plan induit en erreur. Le PDL est un dossier pouvant comprendre des principes directeurs, des plans illustratifs, la définition de politiques (par exemple pour le stationnement), des mesures obligatoires, le programme des actions à entreprendre – aménagement d'une rue, promotion de logements. Ce dossier sert de référence pour réaliser les enjeux majeurs définis dans le cadre du plan et pour répondre aux demandes et opportunités provenant des milieux les plus divers. C'est l'outil de travail pour la coordination et la négociation non pas seulement entre la commune et le secteur privé, mais également entre les services administratifs.

Processus de communication et d'information.

La mise en œuvre du plan est liée à son ancrage. Les actions proposées par le plan deviendront réalité si elles sont partagées par la population. Pour qu'un consensus relatif existe, il faut instaurer des débats permettant de révéler les besoins et les enjeux majeurs et d'obtenir un accord général sur les solutions à retenir. Il faut définitivement renoncer à l'idée d'un plan technique réservé à des professionnels et à quelques membres de l'Exécutif.

Le PDL, plus stratégique et moins réglementaire

Il est faux et dangereux de répondre à la complexité actuelle par plus de contrôle alors qu'il s'agit de disposer de plus de flexibilité. Les trois exemples d'enjeux majeurs mentionnés ci-dessous démontrent clairement que leur traitement ne réside pas à travers un règlement mais bien dans une optique stratégique.

Construire la ville dans la ville, c'est-à-dire améliorer, transformer, rénover, densifier, utiliser l'existant plutôt que de répondre par une fuite en avant en ouvrant de nouvelles zones, voilà une tâche délicate, complexe qui demande une étude de cas en cas, où la coordination et la négociation vont jouer un rôle majeur.

Développement économique et développement urbain, même combat. Toutes les villes jusqu'aux centres de petite taille ont le souci du maintien, voire de l'augmentation de leur population et surtout le souci de l'accueil de nouvelles activités. Economie, culture, loisirs, aménagement sont liés entre eux. Il faut se demander quelles sont les qualités et les conditions qui attirent et favorisent le développement des activités

économiques. L'aménagement doit révéler la spécificité du lieu, ses atouts par rapport à d'autres lieux et comment la stratégie de développement les met en valeur. Il s'agit, ici, d'abord d'une vision promotrice avant d'être celle d'une vision de contrôle et de restriction.

Aménagement et environnement, une différence de mots. Pas vrai disent les juristes, il s'agit de deux législations différentes. Oui, mais il s'agit surtout d'une approche globale prenant en compte aussi bien les aspects des transports, du stationnement, de l'urbanisme, de la vie sociale des quartiers, bref il s'agit d'abord de l'environnement de tous les jours pour lequel il n'y a pas de législation. La réponse à l'ordonnance sur la protection contre le bruit ne peut être envisagée que dans le cadre d'une approche large, située dans le temps, où les enjeux majeurs, définis préalablement, sont clairement exprimés et révèlent quelles sont les pesées d'intérêt. Personne n'admettra qu'au nom d'une norme des rues entières se transforment en bureaux parce que le niveau sonore y est trop élevé pour l'habitat. Le «projet» passe avant la norme.

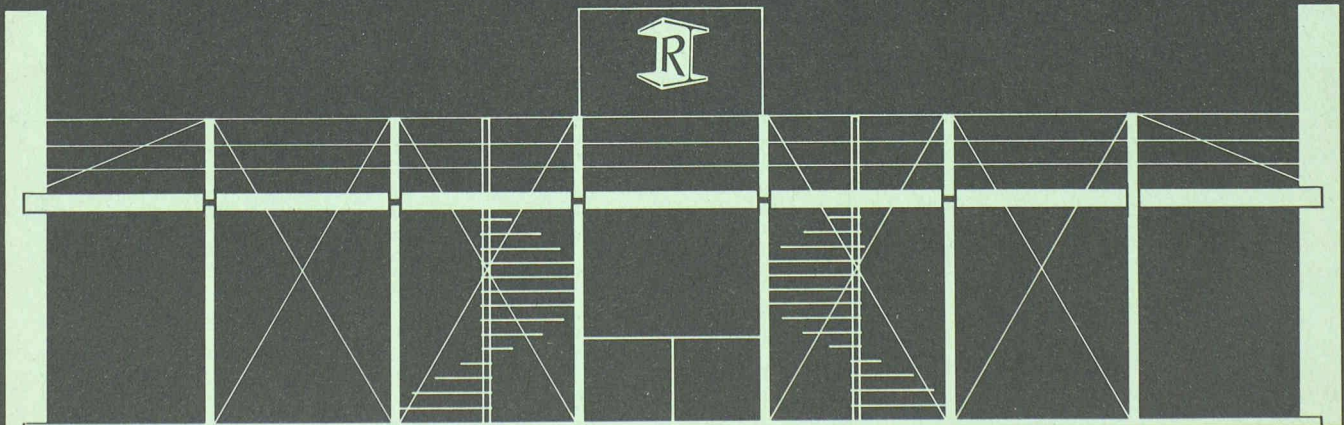
L. Veuve, Urbaplan

RAMELET SA

MAISON FONDÉE EN 1902

CONSTRUCTIONS METALLIQUES

le savoir faire métallique



MOBILITÉ ET PLACES DE STATIONNEMENT

Quel lien accorder entre mobilité et stationnement? En quoi l'offre de parcage est-elle déterminante dans le projet d'urbanisme? L'évolution de la composition démographique a-t-elle une influence sur la demande en places de stationnement? Dans quel sens évoluent les normes VSS à ce propos? Comment agir sur l'offre en places de stationnement pour améliorer la qualité de la vie en ville?

Telles étaient les questions que les conférenciers se proposaient d'aborder à Montreux le 28 janvier 1993.

La première des journées d'étude que l'ASPAAN organise cette année en Suisse romande a eu lieu le 28 janvier à Montreux. Un public relativement nombreux a pu assister aux conférences qui se sont succédé dans la matinée, alors que l'après-midi a été caractérisé par la mise en place de trois groupes de travail. Participaient au séminaire MM. Philippe Bovy, professeur à l'Ecole polytechnique de Lausanne, Jacques Vicari, professeur à l'Université de Genève, Roland Ribli, ingénieur en transports et Christian Boss, ingénieur à Neuchâtel. La conduite des groupes de travail était assurée par Michel Jaques, géographe-urbaniste à Genève, Murezi Michael, avocat à Berne et Olivier Neuhaus, architecte de la ville de Neuchâtel. La rencontre a été placée sous la présidence de M. Victor Ruffy, conseiller national.

Demande et offre, un facteur de régulation possible

La liaison entre mobilité et places de stationnement a été posée d'emblée dans le titre: au fil des interventions, les conférenciers n'ont fait que la confirmer. Cela a fait dire à l'un des intervenants que l'«offre de parcage n'est pas seulement la conséquence d'un projet d'urbanisme, elle peut également le conditionner très fortement». Dans ce sens, toute démarche qui cherche à considérer le problème du parcage indépendamment du trafic automobile est vouée à

l'échec. Une place de parc génère du trafic par le simple fait qu'une voiture y débute et y termine son parcours. Dès lors, chaque fois qu'on envisage d'augmenter le nombre de places de parc dans le but de libérer la chaussée, il vaudrait la peine de regarder plutôt si le système de transport et l'environnement pourront supporter la charge de trafic supplémentaire. Quelques-uns des conférenciers ont même avancé l'idée qu'on pourrait envisager une suppression ciblée des places de parc pour sortir de l'impasse. Le moins que l'on puisse dire, c'est que, dans cette direction, le débat ne fait que commencer.

Mobilité, stationnement et environnement

Premier à intervenir, M. Bovy a d'emblée relevé que la motorisation est destinée à augmenter, peu importe les efforts qu'on entreprendra pour essayer de la contrer. Il s'impose donc d'anticiper les problèmes liés à la gestion du trafic, le nombre de places de parc devant suivre la même évolution. Parmi les solutions efficaces, il s'agit de prendre en considération le recours à l'écomobilité, c'est-à-dire à l'augmentation de la part des déplacements effectués à pied, en deux-roues ou en transports collectifs. M. Vicari, en partant des relations entre logement et stationnement, s'est déclaré plus nuancé sur cette tendance. En effet, à son avis, si l'on tient compte du fait que le taux d'occupation de logement est en baisse continue, dans un avenir proche 70% des habitations ne devraient être occupées que par une personne, le besoin en places de stationnement devrait diminuer, permettant ainsi le maintien des quotas actuels qui fixent le nombre de places de parc par logement. Le trafic croissant s'oppose déjà aujourd'hui à de nombreuses contraintes, le réseau de circulation a des limites physiques, notamment dans les centres-villes mais, dans le futur, il faudra de plus en plus considérer les impacts sur l'environnement liés à toute augmentation de trafic.

La source d'énergie née en Thurgovie

Chauffage au bois Schmid, la référence !

SCHMID

Schmid SA, Chaudières à bois, 1510 Moudon
Tél. 021/905 35 55, Fax 021/905 35 59



COUPON

Envoyez nous une documentation :

- Schmid, chaudière à bûches
- Système automatique pour bois en morceaux
- Chauffage automatique pour plaquettes

Nom _____

Rue _____

NP/Lieu _____

B 4630

JOURNÉE D'ÉTUDE ASPAN

Selon M. Boss, les mesures visant à régler le stationnement, basées sur la durée, sur le paiement ou non d'une taxe, sur un droit d'accès limité ou illimité, en raison de leur élasticité, constituent un outil efficace pour intervenir sur la circulation routière et, éventuellement, la réduire. A ce propos, la limitation du nombre de places de stationnement qui pourrait même aboutir à une suppression ciblée, s'avère être une mesure appropriée. Le même but peut être atteint par la concession aux riverains d'un privilège de stationnement, par des mesures tarifaires ou de lutte contre le stationnement illicite à condition de prendre certaines précautions – par exemple, éviter le trafic résultant de la recherche d'une place de stationnement.

Sans vouloir mettre en discussion la légitimité d'une réglementation sur le stationnement, pour pouvoir atteindre certains résultats, M. Ribi, en guise de conclusion des exposés, a voulu mettre en garde l'auditoire sur les excès de formalisme. A son avis, les règles, en particulier les normes éditées par l'Union des professionnels de la route – les normes VSS – doivent redevenir des sources d'information et non plus être considé-

rées comme un document impératif empêchant toute approche globale.

Les groupes au travail

Durant l'après-midi, les participants aux groupes de travail ont pu tester la panoplie des mesures envisagées lors des conférences du matin pour essayer de gérer les problèmes de stationnement et en vérifier, à l'aide des experts présents, les retombées sur un plan pratique. Il serait trop long de rapporter ici tous les propos tenus dans les groupes, lesquels pourraient fournir les idées pour un deuxième séminaire. De toute façon, le débat ne fait que continuer...

F. Parrino

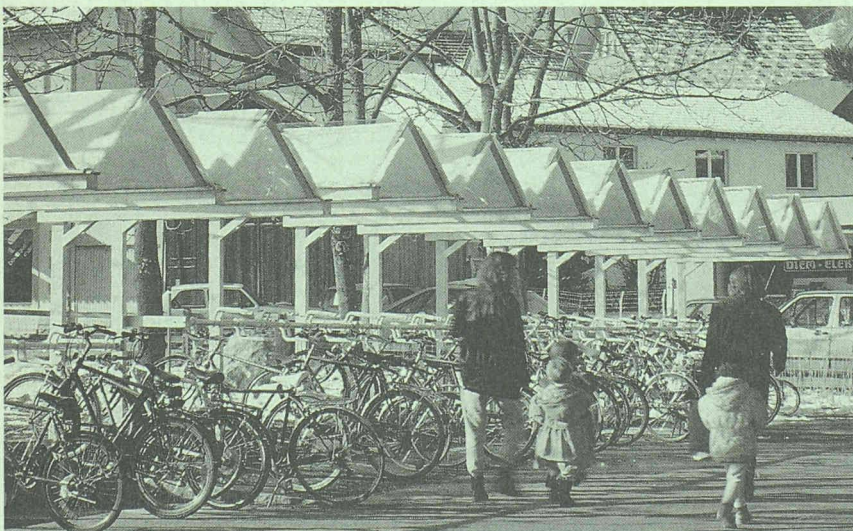
AGENDA

Le Comité de l'ASPAN-SO vous prie de réserver ces dates dans votre agenda:

27 mai 1993. Journée d'étude consacrée au thème: Université et aménagement du territoire.

4 novembre 1993. Assemblée annuelle et journée consacrée au thème: Télématique et aménagement du territoire.

Confortablement protégé!



Transparents, bien éclairés et confortables se présentent les nouveaux abris VELOPA. Les plaques en verre acrylique 100% transparentes sont de qualité robuste et ne jaunissent pas. Elles endurent même une bataille à coups de boules de neige sur un cour d'école. Le système modulaire permet l'adaptation aux exigences architectoniques actuelles. Naturellement tous les systèmes de parking se laissent parfaitement installer dans ces abris. Nous vous conseillons avec plaisir.

Du plus petit mini-vélo-Parking au super-parking pour vélos et motos:

velopa

VELOPA AG 8045 ZÜRICH BINZSTR. 9
TÉL. 01/454 88 55
FAX 01/463 70 07

**✕ Demandez
notre catalogue
en couleur!**

**parking
sans problèmes!**

B 4480