Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 41 (2004)
Heft: 1595

Artikel: Transports : penser d'abord les villes et leurs territoires
Autor: Marco, Daniel / Gavillet, André
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1019088

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: 13.07.2025

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

Penser d'abord les villes et leurs territoires

Les centres urbains ne se résument pas à une accumulation de logements reliés par un réseau de transports. Ils soulèvent des questions spécifiques qui concernent leur histoire, leur culture, leur identité

En matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, la question des transports paraît primordiale : accessibilité depuis et vers un extérieur aléatoire, irrigation dans un intérieur indéfini, rail ou route, transport individuel ou collectif.

On oublie que ville et territoire ne peuvent être considérés exclusivement dans une approche exclusive, qu'elle soit économique suivant une logique d'entreprise, sociale, logique de l'habitat, hygiéniste, logique de la santé, culturelle, logique de la protection du patrimoine, etc.

La ville est un organisme complexe

La ville et son territoire ne se réduisent pas à une simple somme de parties que l'on peut traiter avec des concepts tayloriens. En la matière, la qualité du tout n'est surtout pas la somme des qualités des parties.

L'être humain construit la ville, mais la ville construit également l'être humain. «La ville n'est pas une simple agglomération d'hommes et d'équipements, c'est un état d'esprit» a écrit le sociologue Robert Park.

On ne peut pas réduire la ville et son territoire à une accumulation de logements. Certes le logement est un bien concret, quantifiable, échangeable et de ce fait propre à entrer dans une politique dirigiste et facile à inscrire dans un programme de parti. Mais on se retrouve dans l'impasse décrite précédemment. La ville et son territoire ne sont ni une réalité seulement matérielle ni une simple somme d'objets isolables. Sa contribution aux systèmes productifs, distributifs et de consommation est inévitablement multidimensionnelle et complexe. Le fonctionnement de la ville inclut des éléments rebelles à la quantification tels que l'histoire, la culture, l'identité.

L'urbanisation avant les transports et le logement

Le problème des transports remplace ou accompagne maintenant celui du logement dans les préoccupations urbanistiques et d'aménagement du territoire. Les débats pendant la récente campagne électorale sur le contre-projet Avanti étaient symptomatiques de cette nouvelle tendance: la dictature des transports dans le projet de territoire n'a d'égale que celle du logement dans le projet urbain.

Pourquoi toujours débattre d'abord d'un concept de communication et de transport - plus ou moins de transports publics, tel ou tel mode de transport, etc..- contribuant à la réalisation d'autoroutes, de routes et de rues, de voies ferrées, de tunnels, de ponts, d'éléments d'infrastructures et d'équipement qui constituent un pays, un cadre bâti? Pourquoi ne pas inverser la démarche et commencer par discuter de nos représentations de la ville et du territoire? Aborder franchement la question des villes comme intégrant par leur nature même une irréductibilité spécifique, opérer des choix à ce niveau, pour ensuite passer à la question des transports urbains et territoriaux et de l'habitat. Les villes et leurs territoires ne sont pas une addition de logements ficelés par un réseau de transports publics et privés, ferroviaires et routiers.

Un tel retournement reste difficile à réaliser en Suisse, pays historiquement réfractaire à l'idée de ville et qui occulte la polarisation territoriale actuelle sans précédent autour des plus importantes d'entre elles. Pour lutter contre le contenu «économiciste» du contre-projet Avanti, on a inventé l'image du bouquetin, la tête dans le ciel bleu des montagnes. Cette image n'est qu'un mensonge efficace à date de consommation limitée. Les pôles de la Suisse ne sont pas (plus!) dans les Alpes mais dans les grandes villes dont le développement et l'attraction redessinent aujourd'hui le pays. Quelles villes, quels territoires, quel pays voulons-nous ? Ce sont les questions auxquelles il faut répondre. Et ces réponses détermineront les solutions de transports, publics ou privés, rail ou route. *dm*

Révision de la loi sur les stupéfiants

Le Conseil d'Etat persiste. Il veut entrer en matière sur la loi sur les stupéfiants, ce qui signifie, en procédure parlementaire, car il a déjà discuté et adopté la loi, qu'il refuse la décision du Conseil national de ne pas délibérer sur ce sujet.

Pourquoi cette insistance du Conseil des Etats ? D'abord parce que la loi ne se limite pas au problème de la dépénalisation du cannabis. Elle aborde les chapitres de la prévention, de la répression, de l'assistance médicale, de la réinsertion. Sur le problème du cannabis, les sénateurs estiment qu'un débat serait utile. Il tournerait sur le principe d'opportunité : faut-il maintenir la pénalisation mais décider que la poursuite policière ne s'exercera pas contre le fumeur individuel ? ou faut-il dépénaliser la consommation individuelle et marquer fermement les interdits (règlement scolaire, loi sur la circulation, etc.) ?

Mais la conviction des sénateurs est faite du constat que les stupéfiants sont un problème grave de notre société et qu'il serait démissionnaire de ne pas s'en préoccuper politiquement. Les Etats ont envoyé au National ce message simple : refuser de délibérer serait une lâcheté. *ag*