

Tous les ans, quatre villes nouvelles sont construites sur le territoire suisse

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **31 (1959)**

Heft 11

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-124939>

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.

Tous les ans, quatre villes nouvelles sont construites sur le territoire suisse

Construire sans plan est une folie

Lors d'un exposé qu'il présentait récemment à Neuchâtel devant les membres de la Société des ingénieurs et architectes, M. Georges Béguin, vice-président de l'Association suisse pour le plan d'aménagement national et président du Groupe de la Suisse occidentale, déclarait : « Avant de construire sa maison, sa route ou son pont, le maître de l'ouvrage en conçoit et en fait faire le plan. On ne saurait imaginer quelque construction que ce soit sans ce plan, travail intellectuel préparatoire. L'architecte et l'ingénieur mettent au service du maître de l'œuvre leurs connaissances et leurs conseils ; ils ne sont toutefois que ses mandataires.

» Ce qui est vrai, ainsi, pour construire une maison, une route ou un pont, l'est tout autant, sinon davantage, pour répartir sur le territoire tout ce qui va s'y construire. On a peine à concevoir que personne n'aurait pensé, au préalable, à fixer sur le sol les emplacements des constructions et les données générales qui formeront le plan d'aménagement du territoire communal, cantonal et national.

» D'où, tout naturellement, le souci de la collectivité humaine pour établir, assez à l'avance, le plan d'aménagement de son territoire. La communauté qui négligerait d'établir de tels plans ressemblerait fort au maître de l'œuvre qui ouvrirait le chantier de construction de sa maison, de sa route ou de son pont sans en avoir au préalable, dessiné les plans. »

Quatre villes nouvelles par année

Or notre territoire va, cela est sûr, se couvrir d'innombrables constructions au cours des années à venir.

Ainsi verrons-nous prochainement s'ouvrir d'importants et nombreux chantiers routiers. Les deux premières étapes, qui seront terminées en 1980, représentent 1670 km. pour les routes nationales de 1^{re}, 2^e et 3^e classe (routes nouvelles) et une surface d'environ 25 millions de mètres carrés. Les tracés ne devant pas être sinueux, les ingénieurs routiers passeront outre les vallonnements et les monticules, les courbes de niveau, les forêts, les prés et les rivières. D'autre part ces routes seront jalonnées de postes de distribution d'essence, de motels, de kiosques, de panneaux de publicité.

Il faut également s'attendre à l'apparition en Suisse de la navigation fluviale intérieure. C'est inéluctable pour notre propre salut économique, car le transport des marchandises par la voie d'eau est bien meilleur marché que par le rail ou la route. On peut donc raisonnablement prévoir la création, dans un délai de quinze ou vingt ans, d'un premier tronçon qui fera d'Yverdon l'arrière-port de Rotterdam. Mais qui dit voie navigable dit également installations portuaires de

tout ordre. Déjà Neuchâtel, Fribourg et Yverdon prennent des mesures. On peut être certain que Brugg, Soleure et Bienne ne dormiront point.

Quant à la construction d'habitations, elle est considérable. A ce sujet les données statistiques sont éloquentes. Elles nous montrent que, bon an mal an, nous construisons en Suisse de quinze mille à vingt mille bâtiments nouveaux. Précisons qu'il ne s'agit pas là d'une activité sporadique, mais bien d'une situation stable et qui suit une courbe assez régulièrement ascendante. Or cela représente, pour une seule année, la création sur notre territoire national de quatre villes de l'importance de Neuchâtel. Dans les dix prochaines années la Suisse verra apparaître l'équivalent de quarante villes nouvelles de moyenne importance.

Convenons que tous ces travaux sont d'une ampleur et d'une importance telles que nous ne saurions plus longtemps en rester au système de la petite semaine. Il ne faut pas oublier que, toutes les trois secondes, un mètre carré de notre territoire échappe à l'exploitation agricole pour être construit. Ces réalisations et la menace qui pèse, du même coup, sur notre agriculture (c'est-à-dire sur notre ravitaillement), devraient nous inciter à voir grand et à organiser ce qui se fait.

Or en matière de constructions de maisons, d'entreprises industrielles, en matière de plan d'aménagement du territoire, aucune compétence fondamentale n'ayant été déléguée expressément à l'Etat central, le pouvoir et la souveraineté appartiennent aux cantons, lesquels, à leur tour, les attribuent en tout ou en partie à leurs propres communes. Le plan est une inconnue à l'échelon de l'Administration suisse. Ce qui revient à dire que notre plan d'aménagement du territoire national sera établi lorsque chacune de nos 3101 communes aura, d'entente avec ses voisines et en pleine coordination, établi son propre plan. Voyons donc ce que font ces communes.

Les deux tiers de nos communes n'ont pas de plan

« Sur les 3101 communes suisses, déclare M. Georges Béguin, on constate que seules 882 communes possèdent une réglementation ou des plans d'aménagement des constructions sur leur territoire. Cela représente ainsi, pour l'ensemble du pays, une moyenne de 28,5 %. N'est ce pas inquiétant ? A peine le tiers de nos communes suisses a jugé nécessaire, jusqu'à présent, de réglementer la construction ou l'aménagement du territoire communal. Rien d'étonnant, dès lors, que n'importe qui peut constater, chez nous, un grand désordre dans la construction et dans l'aménagement des territoires communaux. »

Et l'on constate que sur le total des 949 communes que compte la Suisse romande, seules 179 communes possèdent des règlements de construction ou des plans d'aménagement, ce qui représente en moyenne

à peine le 19 % de l'ensemble. C'est dire que, si dans toute la Suisse le 28,5 % des communes a fait quelque chose, en Suisse romande nous sommes bien en dessous de la moyenne générale du pays.

Des crédits inemployés

« Et pourtant, l'établissement des plans d'aménagement bénéficie de la sollicitude financière de la Confédération suisse... La subvention fédérale va de 10 à 30 % du montant des frais d'établissement de ces plans, la part cantonale devant être égale.

» Or, la Centrale fédérale des possibilités de travail, qui est l'organe compétent en cette matière, n'est appelée que très rarement à octroyer des subventions pour ce genre de dépenses. Les crédits sont là, mais personne, ou à peu près personne n'en fait usage, au grand regret de la centrale intéressée.

» ... Il faut bien constater, avec beaucoup d'amertume, que notre peuple somnole et qu'il n'a pas compris qu'il vaudrait mieux prévenir que guérir. »

ASPAN.

Aménagement national

Signification d'un vote

A la suite d'une initiative populaire très peu encouragée par le Gouvernement fédéral, le peuple suisse fut appelé le 6 juillet 1958 à se prononcer sur l'opportunité de donner à la Confédération le droit de légiférer sur l'exécution d'un réseau de routes nationales. Le projet fut admis à une très forte majorité.

Jusqu'à cette date le régime des routes était exclusivement du ressort des vingt-cinq Etats ou cantons formant la Confédération.

Cet événement a démontré que, malgré la passivité de son gouvernement central, une démocratie fédérale peut faire le sacrifice de certaines prérogatives lorsque le peuple est convaincu de l'utilité d'une centralisation dans un secteur déterminé. En l'occurrence, il ne s'agissait donc pas d'une étape vers un Etat centralisé mais d'un acte de réalisme politique dont la portée dépasse bien des prévisions.

Vers l'aménagement du territoire national.

Les milieux du tourisme, desquels était partie l'initiative, ont reçu pleine satisfaction. D'autres groupements, très restreints et sans grande audience populaire, ont vu dans ce vote un pas important vers des possibilités d'un aménagement plus ordonné et plus rationnel du territoire de notre pays.

Tous ceux qui, à titre de magistrats ou de techniciens, doivent s'occuper d'urbanisme, sont préoccupés de l'insuffisance des moyens disponibles pour lutter contre l'extension anarchique des agglomérations urbaines, la répartition arbitraire de l'industrie et de la population, le manque total de coopération entre les grands secteurs de l'activité nationale. Pour ceux-là, le vote de juillet 1958 éveilla de nouvelles espérances.

Et le fédéralisme ?

S'il est vrai que nombreux sont les Confédérés qui craignent tout empêtement sur les prérogatives can-

tonales, par contre combien parmi eux reviendraient sur l'unification qui s'est faite pour l'armée, le Code civil et des obligations, les douanes, les rapports avec l'étranger, les PTT, les chemins de fer, l'aviation et la plupart des transports, le cadastre, la statistique, les eaux et forêts, etc., et maintenant les autoroutes et routes nationales !

Un pays ne peut figer sa politique, car la vie évolue. On opposera peut-être comme argument l'exemple, durant la deuxième guerre mondiale, de l'Afghanistan et de l'Iran. Ce premier pays sur les frontières duquel aboutissaient de nombreuses voies ferrées, russes au nord et anglaises au sud, ne laissa pas construire un mètre de rail sur son territoire. Il ne fut pas envahi durant le conflit, car il n'offrait aucun intérêt aux belligérants, alors que son voisin, qui avait construit le Transiranien reliant l'océan Indien à la mer Caspienne, fut occupé en raison de cette ligne stratégique.

Comparaison n'est pas raison. Une fois ou l'autre la vie donnera raison à ceux qui sauront développer les capacités de leur territoire. Ne dit-on pas que le tunnel du Gothard a sauvé la Suisse de l'invasion !

Pourquoi craindre l'ordre dans le progrès ? Le génie de notre peuple saura trouver la formule qui respectera les libertés du fédéralisme dans la discipline de l'unité d'action.

Le problème de l'aménagement du territoire se pose dans tous les pays

Les pays à gouvernement unitaire possèdent généralement un faisceau assez complet d'administrations nationales qui semble devoir faciliter l'aménagement.

En France, par exemple, il existe des organisations nationales chargées des problèmes du logement, de l'équipement rural, des industries de transformation, de l'équipement scolaire, universitaire, scientifique et technique, sanitaire et social, etc. Ces problèmes sont restés au stade cantonal — donc régional — en Suisse. Mais aurions-nous même cette organisation que la solution ne serait pas encore trouvée. Il faut créer la liaison, la coordination, entre ces secteurs.

En France, c'est à la Direction de l'aménagement du territoire du Ministère de la reconstruction et de l'urbanisme qu'incombe cette tâche. Voici quelques réflexions de son directeur :

« Il est assez singulier que dans ce pays, féru de formalisme juridique, les attributions de cette direction en matière d'aménagement national n'aient pas été codifiées par un texte législatif ou réglementaire. »

Plus loin :

« ... en ce qui concerne l'organisation, les responsabilités sont peut-être excessivement partagées, ce qui ne laisse pas de compliquer la tâche de la Direction du territoire ; celle-ci, par ailleurs, nous l'avons souligné, doit fonder son action davantage sur le crédit qu'elle s'est acquis auprès des autres administrations et de l'opinion que sur des pouvoirs réglementaires. »

Et voici la conclusion :

« Cependant la cause de l'aménagement national est déjà gagnée, en ce sens que ses principes ne sont plus guère contestés dans les milieux responsables. »

Nos voisins de France ont ancré dans leur législation le principe des plans d'aménagement régionaux et sont en pleine lutte pour donner à l'aménagement national un statut définitif.