

Sommaire

DOSSIER: LA SUISSE DES MÉTROPOLIS

- Fiction: l'éthique de la puce ou la mort du frelon / Pascal Amphoux 2
- Les métropoles mondiales / Ervin Y. Galantay 7
- Une Suisse métropolitaine? / Michel Bassand, Dominique Joye, Martin Schuler 12
- L'enjeu économique de l'environnement construit / Joseph Csillaghy 16
- Le recentrage de l'arc jurassien / François Hainard 21
- Les milieux innovateurs / Denis Maillat 24
- Faut-il gérer la ville? / Alain Garnier 27
- Habiter au futur quotidien / Roger Perrinjaquet 30
- Le roi loisir / Christophe Jaccoud 32
- La Suisse des nécropoles (de déchets) / Lucien Y. Maystre 34
- Métropoles ou «télépoles»? / Pierre-Gérard Fontolliet 36
- Les télécommunications à l'aide des communications / Martin Rotach 39
- L'Europe ferroviaire: la Suisse marginalisée? / Remigio Ratti 42
- Un projet suisse pour l'Europe? / Bernard Dupont 45

LEÇONS INAUGURALES

- Histoire de l'architecture: mémoire et chantier / Jacques Gubler 47
- Projeter pour la ville / Luigi Snozzi 57

PUBLICATIONS

- Villes, régions et sociétés 66
- Architecture et comportement 67

A3E2PL-INFORMATIONS

- Changements aux sommets 68
- Agenda 68
- SOS-rédaction 69
- Diplômés 1987 69
- L'A3E2PL visite Ciba-Geigy à Monthey: entre production et protection / Henri C. Silberman 69
- L'A3E2PL visite la centrale nucléaire de Leibstadt: une approche très extérieure / Pierre Brélaz 72
- Offre d'emplois 72

NOUS, DEMAIN!

Pour la 75ème fois, POLYRAMA tente de mieux connaître les relations entre hommes et techniques. Avec, en point de mire, l'épisode "2010 la Suisse des métropoles", l'information prospective engendre des prises de position marquées et des interrogations sur l'usage que nous ferons, demain, des technologies de pointe... au quotidien.

Une certitude d'abord : quelle que soit la date envisagée, le développement des agglomérations et l'impact des télécommunications modifieront les relations humaines et familiales, l'école, les transports, la vie économique, la nature du travail, la forme et l'intensité des loisirs.

Des questions aussi : les grandes agglomérations seront-elles source de tensions sociales ou chance d'innovation culturelle et de dynamique régionale ? Le changement des formes de travail – les télécommunications remplaçant de plus en plus les déplacements ou d'autres activités professionnelles traditionnelles – ne suscitera-t-il pas l'émergence d'une minorité récalcitrante à la nouveauté ? La Suisse deviendra-t-elle une métropole européenne enclavée ? La Suisse sera-t-elle une télé-pole la semaine et un havre de loisirs à d'autres moments ?

Un sentiment enfin : ne pouvant refuser cette évolution – au risque de nous perdre – autant la négocier personnellement plutôt que de subir le hasard ou, pire, les manipulateurs de tous bords.



L'EUROPE FERROVIAIRE: LA SUISSE MARGINALISÉE?

Remigio Ratti

Professeur à l'Université de Fribourg
Directeur de l'Ufficio Ricerche Economiche, Bellinzona

La Suisse, jadis plaque tournante des transports européens, a tendance à se marginaliser. La question des nouvelles transversales ferroviaires alpines s'est, certes, concrètement posée. Déjà en 1970 une commission fédérale avait proposé la construction d'un tunnel de base au Saint-Gothard. Mais les controverses et les indécisions tant au plan national qu'international ont retardé une solution qui ne semble d'ailleurs pas imminente. Le service ainsi rendu à la Suisse des métropoles est-il profitable? Il est permis d'en douter. C'est précisément ce que l'auteur démontre en posant certaines grandes questions relatives à l'intégration de la Confédération dans le futur réseau ferroviaire européen. (Réd.)

L'Europe des transports n'est certainement pas une réalité, ni même un modèle de politique d'intégration. En la matière, le recours en carence déposé par le Parlement contre le Conseil de la Communauté et l'arrêté de la Cour de justice, du 22 mai 1985, sont explicites: il n'y a pas vraiment de politique européenne de transports. De même, dans le domaine de la recherche scientifique (voir encadré), les approches nationales et sectorielles ont prévalu jusqu'à présent.

La Suisse n'a pas échappé à cette réalité, malgré les efforts qu'elle a déployés à l'intérieur d'institutions internationales comme la CEMT (Conférence européenne des ministres des transports) et l'UIC (Union internationale des chemins de fer).

Si l'on examine l'Europe ferroviaire, dans laquelle se construisent, malgré tout, des itinéraires à grande vitesse et où commence à apparaître l'ébauche d'un réseau, on remarque que la Suisse, jadis plaque tournante des transports, a tendance à se marginaliser.

En effet, bien que la question des nouvelles transversales ferroviaires alpines se soit déjà concrète-

ment posée à la fin des années 1950, en relation avec la définition du réseau autoroutier helvétique, et qu'une commission fédérale ait proposé, en 1970, la construction d'un tunnel de base au Saint-Gothard, une solution au problème, tant sur le plan national qu'international, semble ne pas être proche.

Jusqu'à aujourd'hui, en la matière, la coopération avec les pays voisins a été faible et la politique helvétique n'a pas présenté le suivi nécessaire.

Ces faits ont conduit à la remise en doute, dans l'opinion publique, du rôle de la Suisse en tant que pays du transit international ainsi qu'au déplacement des préoccupations des transversales alpines vers le réseau du Plateau.

Pourquoi aménager de nouvelles liaisons européennes à travers la Suisse?

Les réponses — l'une bonne et les deux autres mauvaises — à cette interrogation constituent autant de questions à résoudre:

- pour servir, à des conditions restant à déterminer, des intérêts économiques et commerciaux à l'échelle européenne?
- pour maintenir la part du marché attribuée à la Suisse?
- pour sauver l'épine dorsale traditionnelle de notre entreprise ferroviaire nationale?

La solution du problème a malheureusement été abordée dans une optique strictement nationale et très dépendante des contingences de l'économie d'entreprise.

Cet état de fait a conduit les autorités à mettre plutôt l'accent sur le dernier élément de réponse, qui, même s'il est important, reste par trop attaché à une vision sectorielle.

Dès lors, la deuxième question s'est trouvée mal posée, puisque la Confédération, sans vraiment savoir comment justifier aux yeux du citoyen suisse un investissement requis de l'ordre de 7 à 10 milliards de francs, s'est portée revendicatrice d'une infrastructure au lieu d'en discuter les termes de réalisation avec les pays voisins.

La première question, qui est celle à laquelle il fallait répondre, n'a finalement pas été abordée. Il n'est donc pas étonnant de constater une radicalisation des positions dans les Etats qui nous entourent (par exemple, opposition italienne au Saint-Gothard) et de remarquer que, le plus souvent, à leur tour, ils cherchent seuls des solutions nationales.

En fait, l'interrogation principale doit être posée en distinguant la planification et la gestion des nouvelles infrastructures. Cette manière de procéder conduit aux principales constatations suivantes:



Distinguer la planification de la gestion

(Photo Martial Doy)

– comme cela s'est vérifié au siècle dernier, il semble que la planification et le financement d'un nouvel itinéraire ferroviaire, qui soit à même de répondre à la technologie et aux besoins des années 2000, dépendent de la volonté commune des pays intéressés donc, en dernière analyse, d'une réalisation européenne;

– de plus, de manière identique à ce qui s'est passé lors de la nationalisation de la Compagnie du Saint-Gothard, la Suisse doit être mise en mesure de gérer, d'une manière efficace, un trafic qui risquerait, autrement, de devenir une lourde charge.

Ainsi, il apparaît évident que tout processus visant au développement des transports à travers la Suisse sera autant lié à des négociations extérieures qu'à des données internes.

D'emblée, il faut savoir que la faiblesse des investissements ferroviaires, en Italie en particulier, a provoqué des distorsions structurelles qui conditionneront, pour des décennies encore, les transports européens à travers les Alpes. Cette situation, foncièrement malsaine, ne sera résorbée que par une politique harmonisée entre les Etats concernés.

De plus, le problème devant être aussi examiné en termes de minimi-

sation des coûts sociaux, il ne faudra pas se laisser guider de manière trop stricte par le seul critère de rentabilité financière.

Finalement, la Suisse et les pays qui l'entourent n'ayant pas été capables, au moment opportun, c'est-à-dire dans les années 1960 déjà, d'affronter le problème du nouveau réseau infrastructurel des voies de communication à travers les Alpes, il est certain que ce retard occasionnera une facture plus lourde en termes de coûts sociaux et de développement.

Au total, la question ne se résoudra que si le but fixé est clair: l'assainissement de la situation existante et la planification d'un système de communication valable pour le XXI^e siècle. Cette manière de présenter les événements invite indiscutablement à revoir toute la question du transit dans une optique historique plus fondamentale.

Le dangereux désenchantement de l'opinion publique suisse

De l'autre côté, sur le plan intérieur, le traditionnel et important trafic de transit ferroviaire des marchandises est entré, après «l'âge

d'or» des années 1960, dans une phase critique.

Les difficultés d'ordre structurel, surtout causées par les distorsions existant en Suisse et dans les pays limitrophes quant à la répartition modale du trafic et par l'émergence des problèmes environnementaux, ainsi que les impasses d'ordre politique au niveau de la décision ont conduit l'opinion publique helvétique à adopter une attitude de désenchantement et d'incertitude face à un chapitre de notre politique extérieure et des transports.

D'ailleurs, ces éléments, effectivement remis en cause, ont toujours été camouflés sous les termes de «vocation suisse au transit», puisque la Confédération bénéficiait d'une rente de position qui, surtout après le grand essor des flux commerciaux dû au libre-échange et à l'intégration européenne, a permis aux CFF de porter, jusqu'en 1970, le titre inhabituel «d'entreprise ferroviaire non déficitaire».

Au total, il apparaît indispensable de donner une nouvelle signification stratégique à la politique suisse du transit.

Ne pas opposer les transversales du Plateau aux transversales alpines

Les conditions internes, nécessaires pour mettre sur pied une nouvelle stratégie du transit international à travers la Suisse, sont en bonne partie déterminées par l'intégration entre le réseau interne, notamment les transversales du Plateau, et les lignes verticales à travers les Alpes.

Or, dès 1982, suite à l'annonce surprenante du Conseil fédéral que toute décision concernant les voies alpines n'était plus urgente et qu'elle pouvait être reportée d'une dizaine d'années (position désapprouvée par les Chambres qui, en 1986, ont accepté une motion diamétralement opposée), les regards semblent se concentrer quasi exclusivement sur les liaisons Genève-Berne-Zurich-Saint-Gall et, depuis peu, sur le projet «Rail 2000».

En fait, y a-t-il autonomie ou interdépendance entre transversales

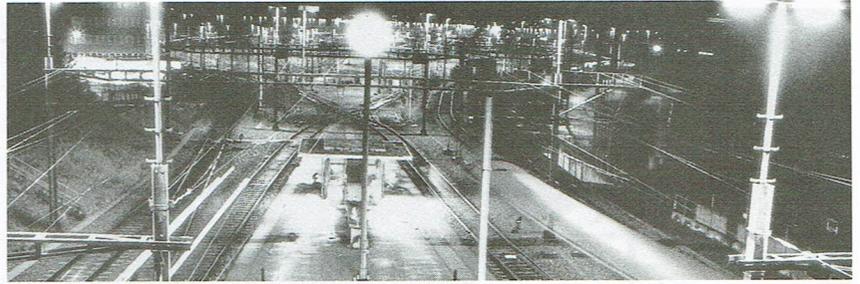
du Plateau et transversales alpines ?

A cause de son impact possible sur l'organisation spatiale du pays et sur son intégration à l'Europe, la question est cruciale. Elle ne doit ni être simplement évitée, comme semblait le faire le Conseil fédéral en révoquant toute décision concernant les transversales alpines (Saint-Gothard ou Splügen), ni être ramenée au seul problème de l'accroissement des capacités d'accès au Lötschberg.

En effet, il semble particulièrement dangereux de simplifier l'interrogation en opposant, d'une part, le trafic voyageurs pour les transversales horizontales et, d'autre part, le trafic de marchandises en transit pour les nouvelles voies alpines.

Les études récentes démontrent que, tant au niveau global (Bertschi H. J., *Der alpenquerende Verkehr*) que régional (expertise pour le canton du Tessin), l'aménagement de liaisons concurrentielles pour le trafic international de personnes est intéressant aussi bien pour la Suisse que pour les pays limitrophes.

Est-il suffisant de se contenter de réclamer un terminal ou un raccordement direct aux itinéraires des



Le réseau suisse doit intégrer les transversales verticales et horizontales et s'intégrer dans le réseau européen

chemins de fer à grande vitesse de nos voisins? Ne devrait-on pas plutôt penser en termes de réseau européen avec une Suisse aménageant très activement sa pleine intégration ?

A l'évidence, il apparaît que, pour des raisons de rentabilité économique, d'organisation de l'espace et de politique, une solution adéquate pour le contexte suisse doit être conçue en termes d'interdépendance relative entre courants de trafic et entre transversales horizontales et verticales.

Toutefois, ce raisonnement n'est pas encore totalement perçu. En effet, pendant longtemps, la planification a porté sur des ouvrages fer-

roviaires pour un montant global de presque 15 milliards de francs (7 à 10 milliards pour les transversales alpines et 4 à 6 milliards pour les transversales horizontales) sans que, simultanément, il y ait eu examen des conséquences de l'interdépendance des deux grands axes ou de leur croisement en un lieu quelconque du territoire.

Faut-il attendre et éventuellement planifier un nouvel effet d'un nœud de communication ?

L'effet sera-t-il le même si le croisement se trouvait à Olten, Zurich, Sankt Margrethen (Splügen) ou Lucerne ?

Renégocier les accords avec la Communauté européenne

La Suisse post-industrielle, la Suisse du tertiaire supérieur peut-elle se permettre de ne pas être pleinement intégrée à l'Europe, en matière de transport et de communication ?

L'avenir de la Confédération — métropoles et périphéries — dépend autant de la qualité de son réseau de transport actuel que des nouvelles lignes prévues et, nous le savons, une bonne cohésion interne n'a de signification que s'il y a véritable intégration dans le réseau européen.

Ne faut-il pas, dès lors, aller même au-delà de la simple planification des transports et négocier, dans le cadre d'une nouvelle politique suisse envers la Communauté, un accord sur les échanges en matière de services et de grandes infrastructures de transport et de communication ?

Un réseau européen de recherche sur les transports, les communications et la mobilité

Face à l'absence d'une véritable politique européenne commune des transports et en regard de la dispersion des efforts en matière de recherche scientifique dans le domaine, la «European Science Foundation», dont le siège est à Strasbourg, a mis sur pied, dès 1986, un groupe interdisciplinaire actif qui, sous la direction du professeur Nijkamp, regroupe 18 pays. Ce réseau international a pour but de créer, en deux étapes, — la première phase servira à établir le «state of the art» dans les différents pays et la seconde partie permettra de mener à bien des recherches transnationales — une plate-forme où pourront être échangés les résultats scientifiques concernant un domaine qui se trouve à l'intersection entre les sciences sociales et techniques. La collaboration et l'émulation, qu'elle ne manquera pas d'entretenir, permettront certainement de mieux comprendre les comportements spatiaux des agents dans un monde qui change en permanence et, ainsi, d'y répondre de manière plus appropriée.

Les quatre colloques, qui ont eu lieu jusqu'à présent, se sont chacun concentrés sur une des articulations du «Network on Transport, Communications and Mobility»: l'analyse de l'environnement socio-économique, l'analyse de l'environnement technologique, l'analyse des comportements et l'analyse politique.

La Suisse participe activement à ces échanges — une des rencontres s'est déroulée à Genève, en décembre 1986 — et un groupe national est en train de se constituer autour du professeur R. Ratti, de l'Université de Fribourg, et du Dr R. Maggi, de l'Université de Zurich.