

Evolution du territoire



Morges tourisme



Du côté de la région de Morges.....



Global Stone SA



eglantine-morges.ch



Ferrari architec



romanens -management SA



Mistral construction

Illustration: la Région Morges

Situation en 2013

Les zones grises illustrent la surface occupée par la population de Région Morges, soit 39'000 habitants et 17'400 emplois

Surface occupée : 925 ha

source: SDOL

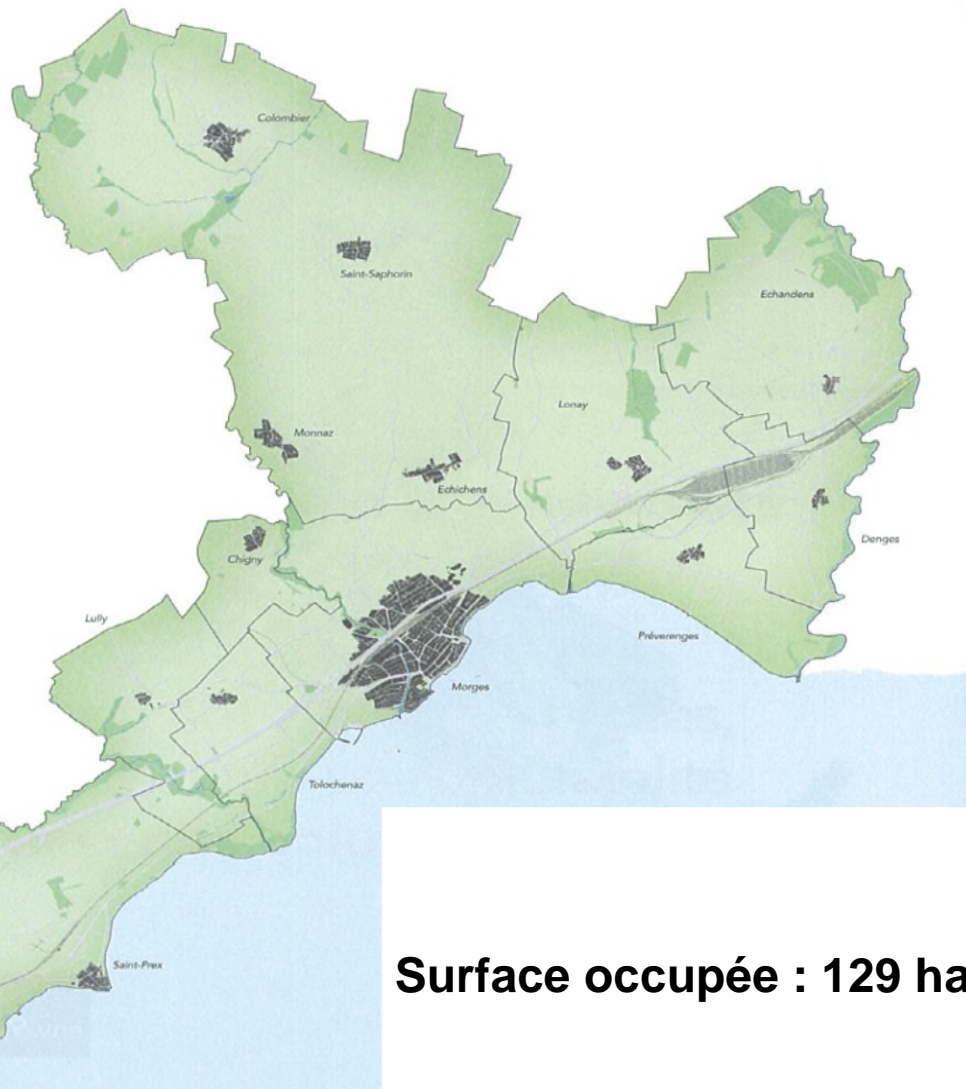


Illustration: la Région Morges

Et si on avait appliqué le modèle hollandais ou le modèle de la cité close!

La logique de développement des centres historiques et villageois se serait poursuivie et nous occuperions aujourd'hui 7 fois moins d'espace!

Surface occupée : 129 ha

source: SDOL

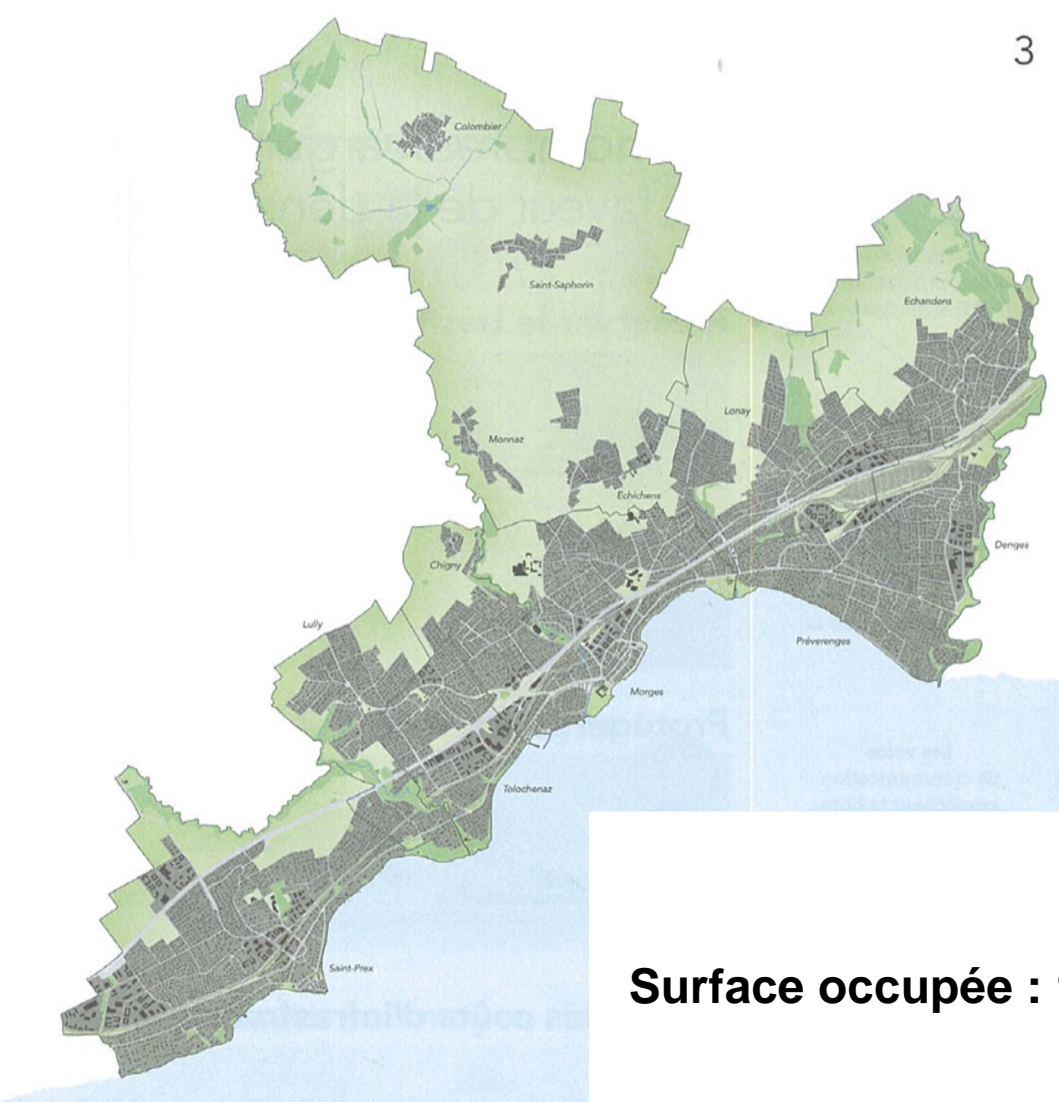


Illustration: la Région Morges

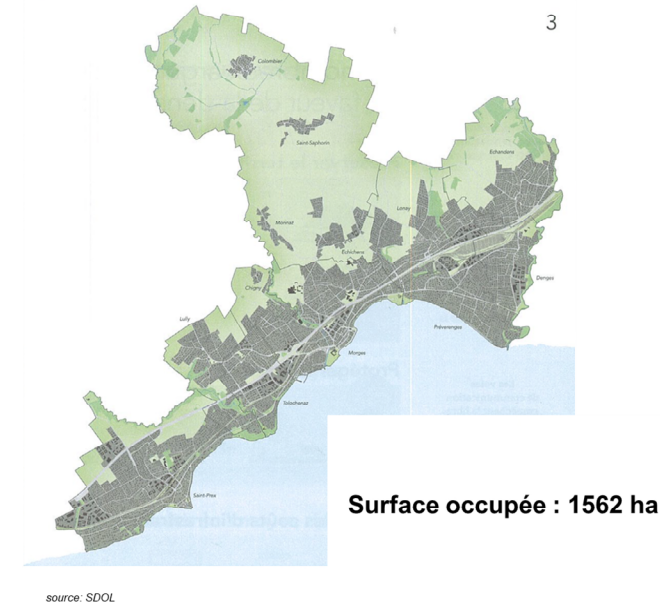
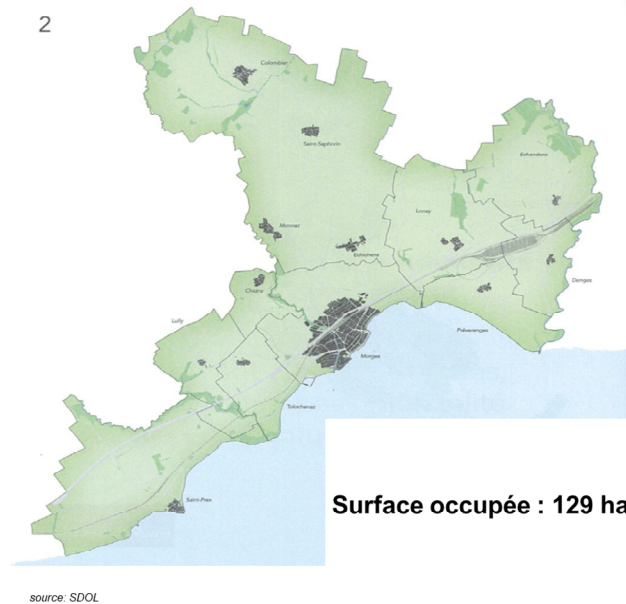
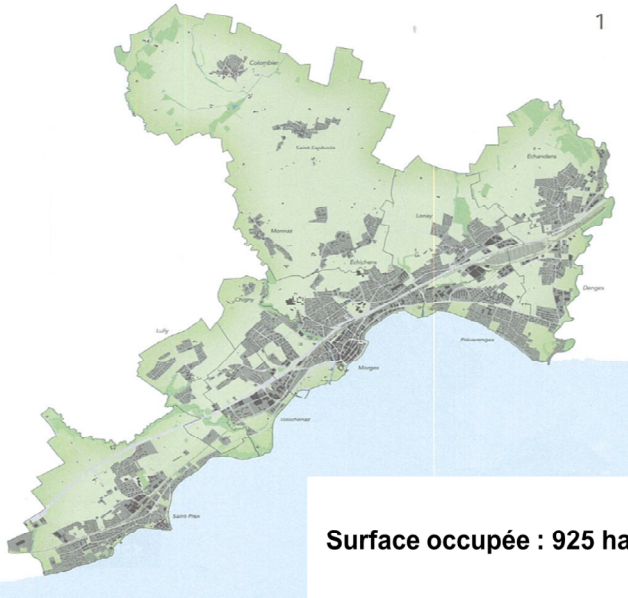
Et si on avait appliqué le modèle nord-américain ou le modèle de la villa individuelle!

Un tapis de villas se serait déroulé au détriment des terrains agricoles et des aires naturelles!

Surface occupée : 1562 ha

source: SDOL

Illustration: la Région Morges



La situation 2013 est donc bien plus proche du modèle de la villa individuelle que d'un environnement dense semblable aux centres villageois de la région.

Alors que s'est-il passé??

Remontons le temps.....

Fin du XVIII^{ème} siècle: la cité close (1)



La société est divisée en deux sphères: **le monde rural et le monde urbain**. Ce clivage domine l'ensemble de la structure sociale existante et se retrouve clairement dans la structure des villes et leur délimitation avec l'espace rural

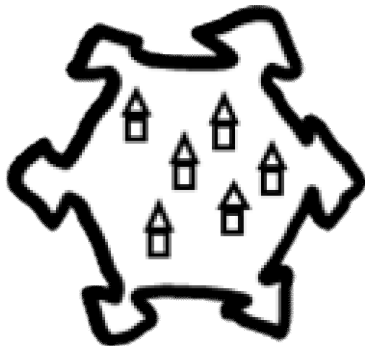
La ville, c'est la cité close :

- Une ville est un ensemble de bâtiments et de rues dans une **enceinte fermée (muraille)**.
- Ni la taille, ni la fonction n'interviennent

Les habitants des villes closes ne représentaient guère qu'un vingtième de la population des pays.

Ce rapport ville-campagne était adapté aux surplus agricoles **nécessaires à la subsistance des citadins**. La ville opérait en ses murs, mais en symbiose avec la campagne voisine.

Fin du XVIII^{ème} siècle: la cité close (2)



En Suisse, la forte densité du tissu urbain empêche les villes de croître trop fortement, pour des raisons de subsistance. La Suisse apparaît comme un pays très urbanisé, parsemé d'une multitude de petites villes fortifiées comptant parfois quelques centaines d'habitants seulement.

Moins de dix villes dépassent 5'000 habitants et seules trois villes dépassent les 10'000 habitants : Genève (26'000), Bâle (15'000), Berne (11'000)



La ville close représente le calme et la sécurité, une sorte d'idéal à l'abri des mutations économiques et sociales.

Fin du XVIII^{ème} siècle: la cité close (3)



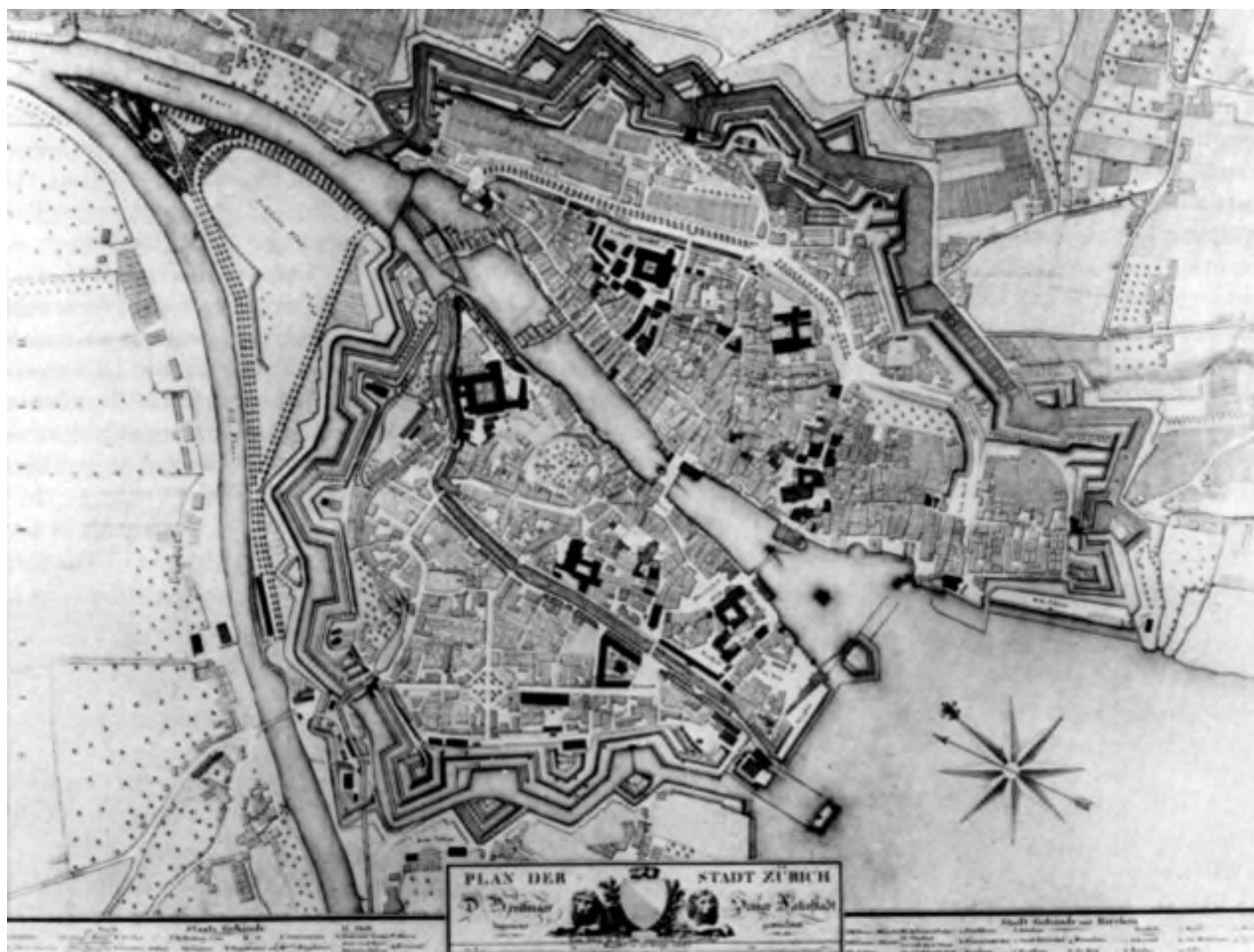
Le rôle des murailles:

Il n'est plus très important. Par contre, elles gardent un rôle symbolique pour différencier la ville de son territoire. A l'intérieur, la vie sociale est organisée (corporation, police, impôt ou corvée) alors qu'à l'extérieur, l'organisation sociale est quasiment inexistante.

Les murailles fonctionnent également comme un **système d'autorégulation** urbaine, d'un point de vue tant structurel que fonctionnel:

- elles interdisent tout développement territorial des villes.
- elles permettent aux bénéficiaires des avantages de la ville de s'en réserver intégralement la jouissance : on bloque ou on rend très difficile l'accès au statut de « bourgeois », et on évite ainsi que la ville ne se peuple de n'importe quelle population.

Zürich en 1814



Au début du 19ème, comme la plupart des villes suisses, Zürich conserve intact le système défensif édifié au 17ème.

Plan der Stadt Zürich von D. Breitinger, 1814. Zentralbibliothek, Zürich.

St-Gall



Matthäus Merian in *Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae*, 1655

GENEVE



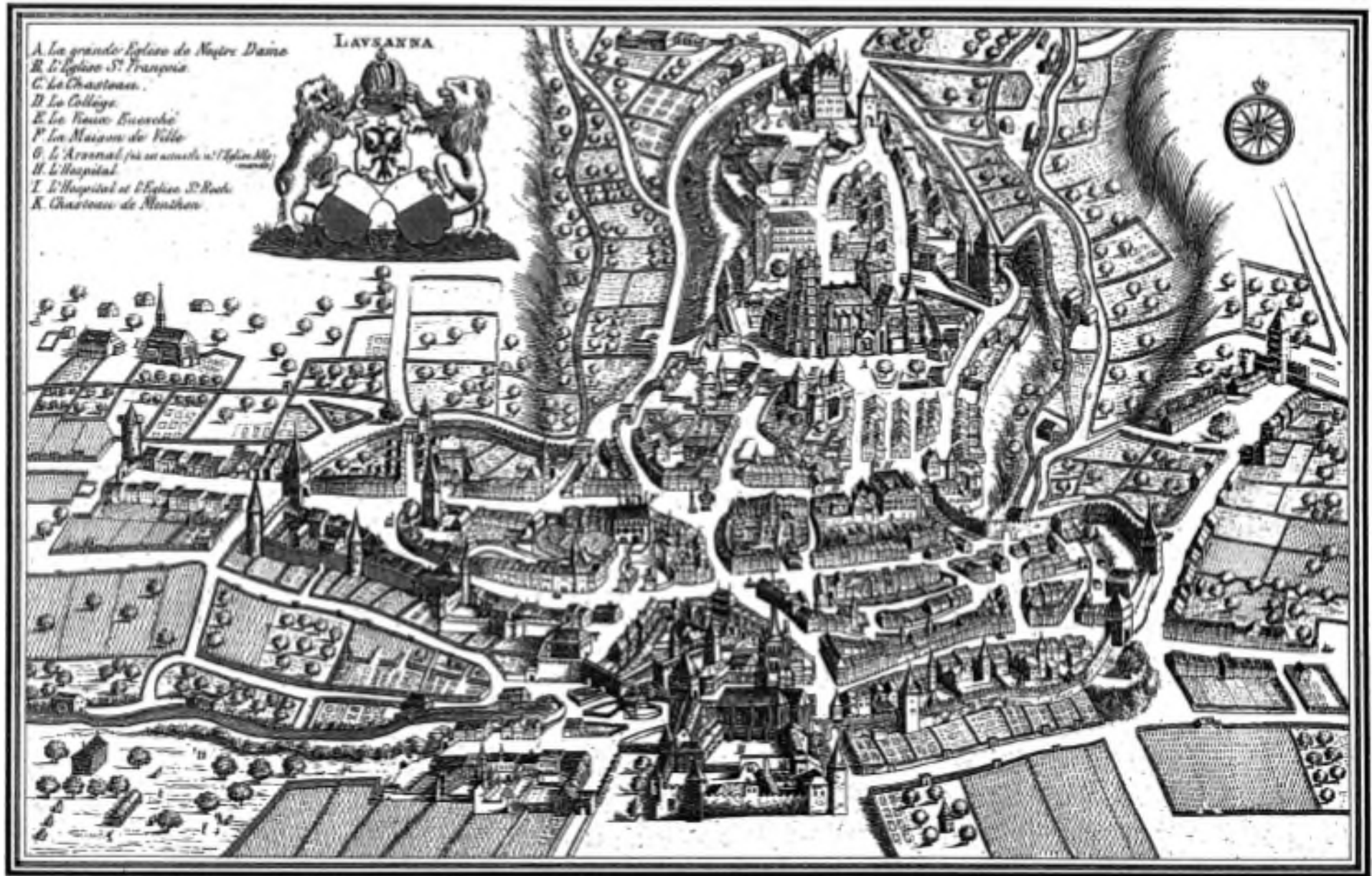
Matthäus Merian in *Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae*, 1642

YVERDON



Au XVIII^e, Yverdon était pratiquement entourée par les eaux, comme on le voit sur cette gravure sur cuivre de David Herrliberger d'après Berthoud de Plancemont (1757). Tout à droite, les bains. PHOTOS MUSÉE D'YVERDON ET RÉGION

Lausanne en 1678



d'après la carte du bailliage de Lausanne



Lausanne – 1725-46: vue de la Cité et de son mur d'enceinte depuis les côtes de Montbenon







Fin du XVIII^{ème} siècle: la cité close (3)



La gestion à l'intérieur des murailles

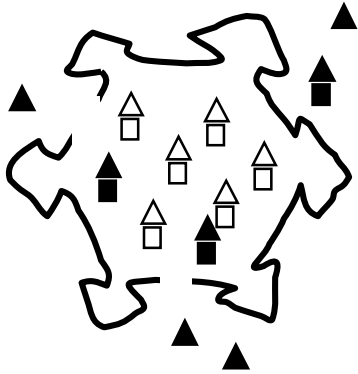
L'ordre du bâti est réglementé, particulièrement dans le but de prévenir les incendies. **Formellement, toute construction est subordonnée à autorisation.** Cela confère identité et lisibilité à l'espace intramuros. L'hygiène fait également l'objet de prescriptions, et l'évacuation des immondices et des eaux usées suppose l'institution d'un service de voirie.

La hausse du nombre d'habitants s'opère toutefois sans extension : **on densifie à l'intérieur des murailles**, on exhausse les immeubles, ce qui fait que Genève est certainement l'une des villes les plus densément peuplées d'Europe !

Et à l'extérieur...

L'impossible extension des villes reporte sur la périphérie le poids des migrants : les communes suburbaines se voient le lieu d'une **urbanisation anarchique**, de type linéaire, le long des voies d'accès.

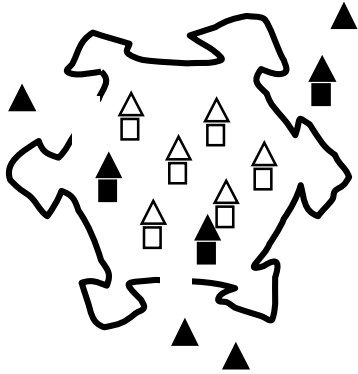
XIX^{ème} siècle: les révolutions (1)



4 révolutions:

- révolution sociale
- révolution agricole
- révolution industrielle
- révolution hygiéniste

XIX^{ème} siècle: révolution sociale



La Révolution française de 1789 et la République helvétique de 1798 bouleversent les structures administratives

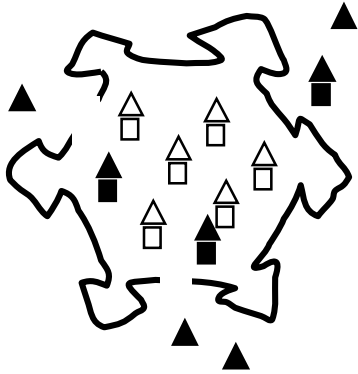
Les obstacles institutionnels à l'ouverture de la ville sautent:

- instauration de la liberté de circulation,
- levée des interdictions de bâtir,
- allègement de l'admission dans les bourgeoisies,
- suppression de l'obligation de faire partie d'une corporation.



La liberté d'établissement suscite immédiatement un **flux migratoire important** vers les villes dont la population augmente considérablement en quelques dizaines d'années : on passe de 3 à 9 villes de plus de 10'000 habitants et le taux d'urbanisation saute de 5.5 % à 12 %.

XIX^{ème} siècle: révolution agricole



Dans la première moitié du 19^{ème} siècle, l'agriculture se modifie profondément.

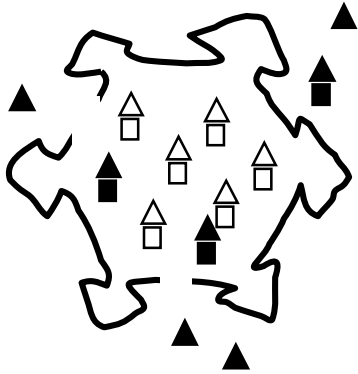
Ainsi, les nouvelles conditions de production permettent d'améliorer la productivité. De ce fait, la finalité n'est plus l'autosubsistance. C'est les débuts de l'économie paysanne : l'agriculture s'intègre largement aux circuits marchands. Ce surplus de production fait sauter un autre obstacle à l'extension des villes : celui de l'approvisionnement.



L'expansion de l'urbanisation n'aurait pas pu se faire sans l'augmentation des productions agricoles et le **passage d'une agriculture d'autosubsistance à une agriculture marchande.**

Les **contraintes d'approvisionnement** s'estompent.

XIX^{ème} siècle: révolution industrielle

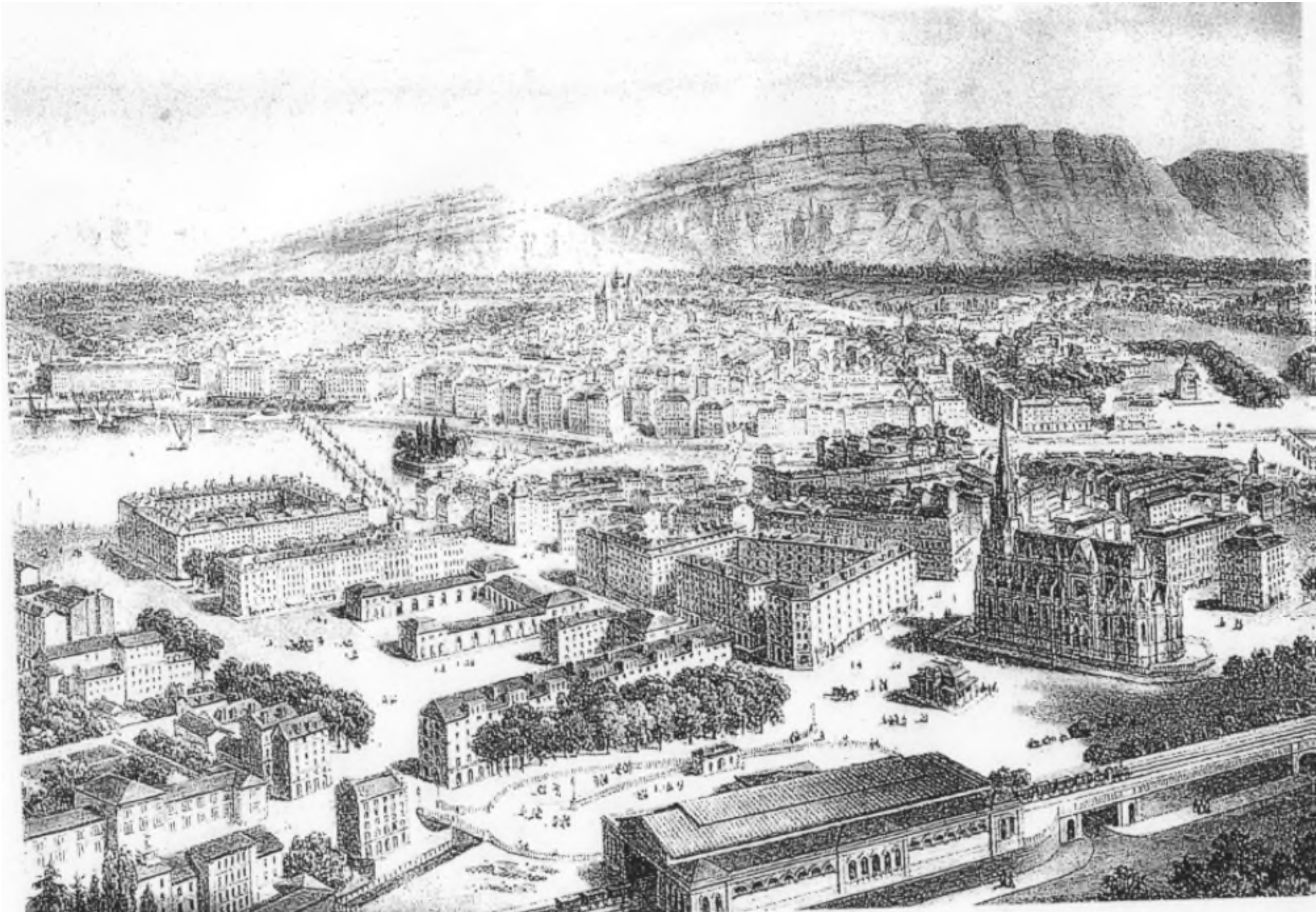


L'**industrialisation** tend à se concentrer aux abords des villes par économie d'échelle et pour bénéficier de l'énergie électrique.

Le **développement du chemin de fer** décroïsonne les villes et donne une nouvelle échelle aux possibilités d'échange, ce qui augmente les possibilités d'approvisionnement et les flux migratoires.

L'aménagement des gares ferroviaires

L'arrivée du chemin de fer contraint les autorités à choisir une implantation pour la gare, ce qui va orienter le développement urbain pour plusieurs générations. Les gares sont en effet situées en bordure du centre historique de la ville. Elles induisent une **polarisation** et une réorganisation des flux intra-urbains de telle sorte que les nouveaux quartiers construits autour de la gare prennent une importance économique supérieure à celle du centre historique.



Gare de Lausanne – 1860: vue de la place nord de l'ancienne gare avec péristyle à quatre colonnes surmonté d'une cage d'horloge à pignon.



Dess. d'après nat. par E. Lafon

A. G. Courcier del.

Gare de Lausanne

A. Gessendorf Edt. à Genève

Im. Lemerle, Paris

Gare de Lausanne – 1870: vue depuis Montriond.



Gare de Lausanne – 1870: Place de la gare





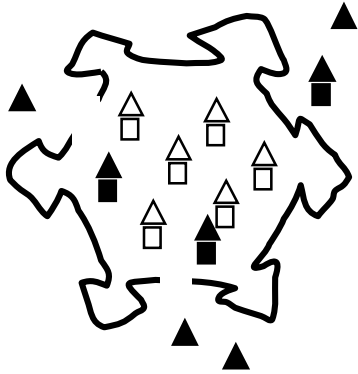
Lausanne – 1880: entrée du métro depuis la place de la gare







XIX^{ème} siècle: révolution hygiéniste



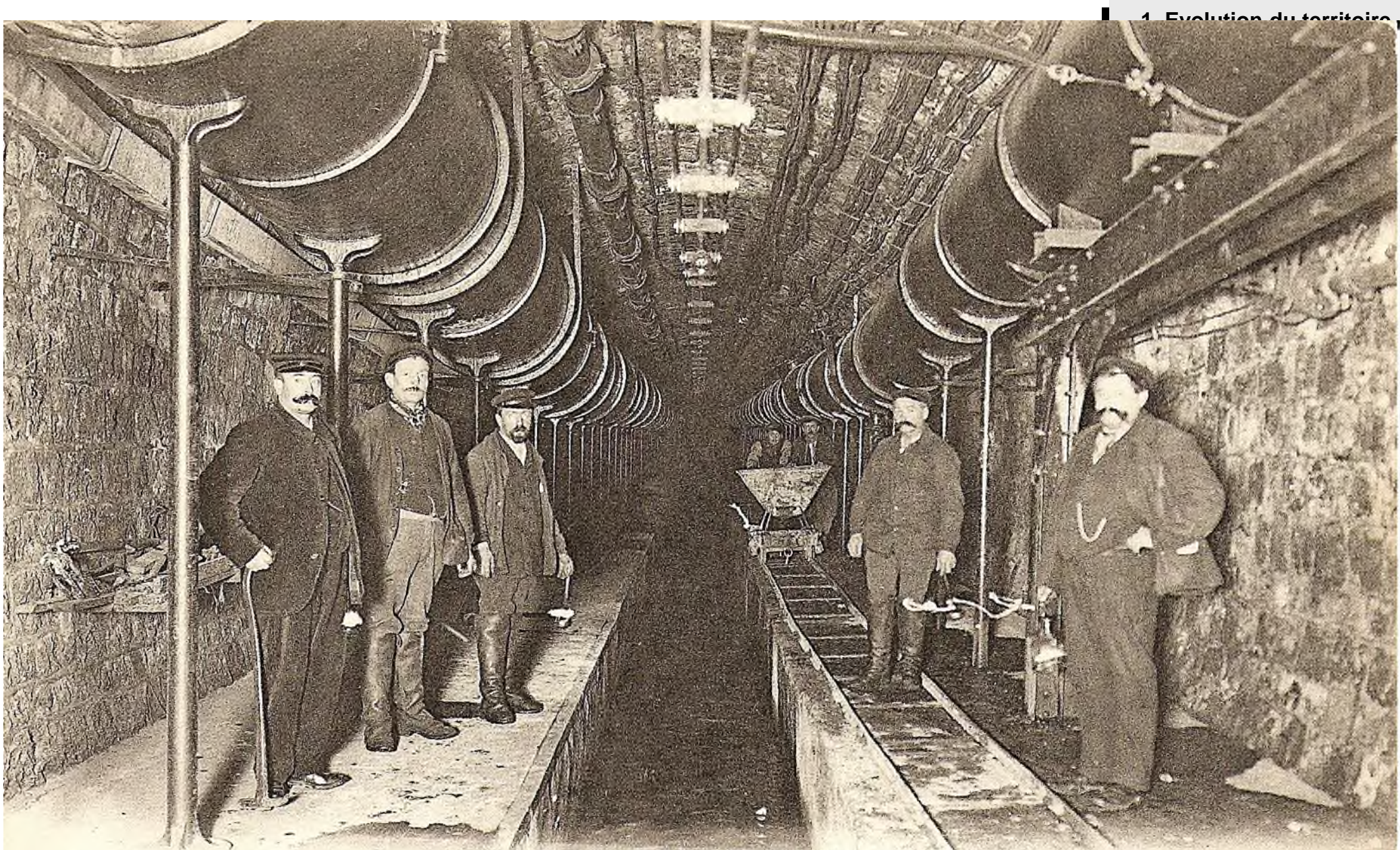
L'insalubrité commence à être préoccupante. Pour aérer et faciliter la circulation de l'air (porteur des contagions), il faut:

- percer les tissus médiévaux trop denses,
- élargir les rues,
- faire sauter les goulets d'étranglement que constituent les murailles.

Pour lutter contre **l'insalubrité et les épidémies** qui frappent les cités (comme celle du choléra en 1868), on perfectionne les **réseaux d'égouts** en réalisant le plus souvent un système perfectionné de tout-à-l'égout.

Des **adductions d'eau** modernes (en lieu et place des fontaines publiques), ainsi que l'éclairage à l'électricité améliorent le confort des logements.

On entreprend également des programmes de **logement social** pour la population ouvrière dans le but d'éliminer les vieux taudis.



2174 — PARIS SOUTERRAIN.

Les Egouts, Service de l'Assainissement ; Collecteur du Boulevard Sébastopol. ND Phot.

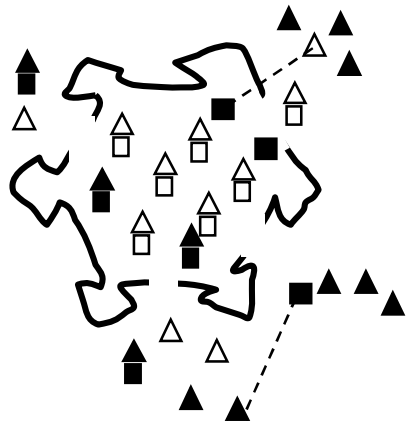


1920 - Service Public - Nettoiement - Section n° 53
HIPPOTÈSE Le Charretier FORMINGO
 Vous souhaitent une **Bonne et Heureuse**
 Ne donner

Collecte des déchets



XIX^{ème} siècle: conséquences (1)



Les **murailles** sont le symbole de l'aristocratie et de l'Ancien régime; de ce fait, l'ouverture des murailles procède d'un rapport de force entre les tenants de l'Ancien régime (militaires et propriétaires fonciers) et la nouvelle majorité politique.

Les murailles n'ont plus de fonction défensive: elles deviennent inutiles et génèrent des frais d'entretien coûteux

Elles délimitent des ilots insalubres en arrêtant la lumière du soleil.

Les murailles sont présentées comme des obstacles au trafic

Les murailles gênent la vue sur les lacs et les montagnes (motifs touristiques évoqués à Lucerne notamment).

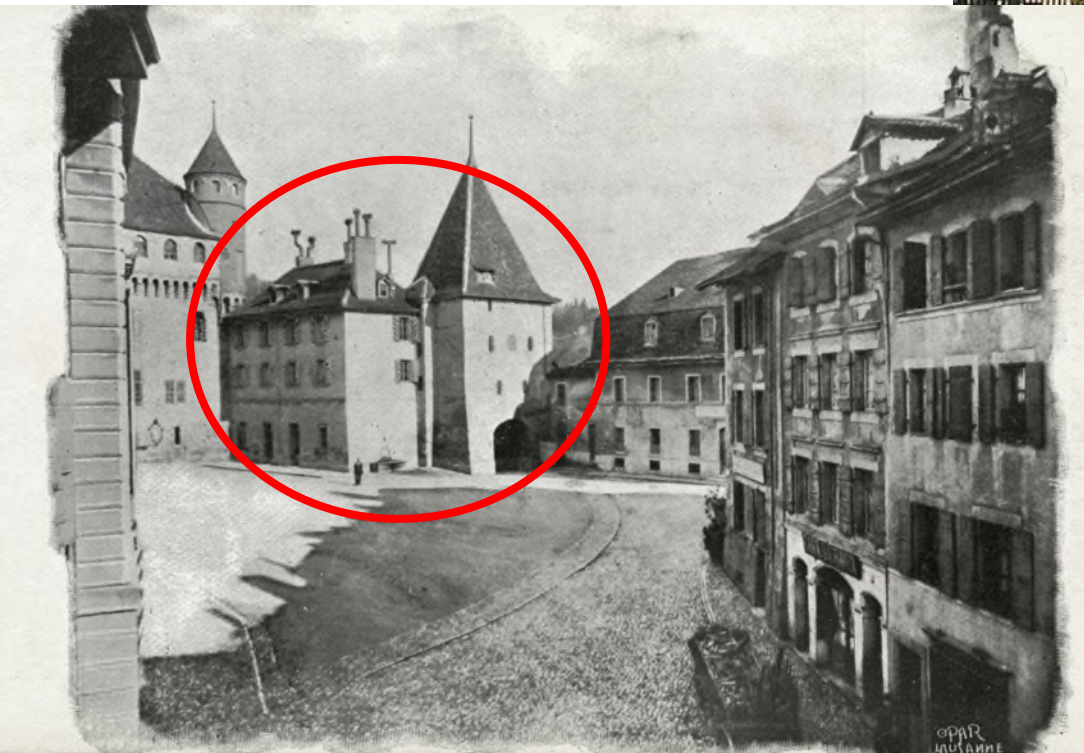
D'un point de vue **esthétique**, on souligne la laideur des vieux murs médiévaux qu'il faut raser si l'on veut embellir la ville (une ville ouverte se veut le signe du progrès).



Les murailles sont démantelées

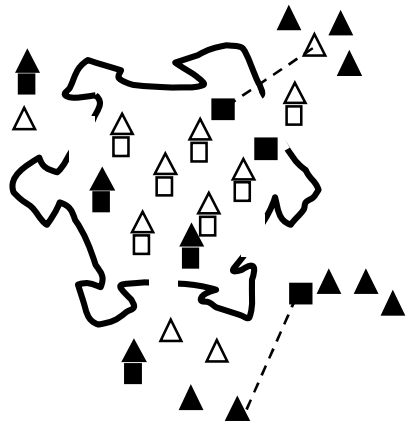
XIX^{ème} siècle: conséquences (2)

Exemple de démantèlement Lausanne – Place du Château



Démolition de la Porte St-Maire
et de la Conciergerie en 1890

XIX^{ème} siècle: conséquences (3)



Les révolutions agricoles et industrielles permettent l'essor démographique et favorisent la concentration de la population, obligeant la ville à sortir de ses murs.

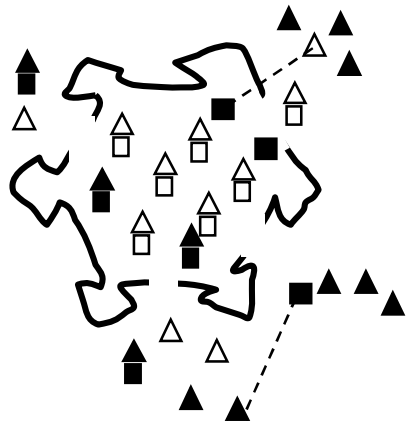


Avec le démantèlement des fortifications, les **villes s'étendent horizontalement** dans le territoire. Le mode prédominant est la construction ouverte et non contigüe. L'expansion est donc gourmande en espace.

L'apparition des agglomérations

L'explosion spatiale de la ville a pour effet l'absorption des communes suburbaines (à Zürich, une première fusion concerne une dizaine de communes en 1893 déjà). La notion d'agglomération est introduite dès le début du 20^{ème} siècle pour désigner cette continuité du bâti entre une ville et des communes voisines. A partir de ce moment, le centre urbain amorce son déclin démographique au profit de la couronne urbaine.

XIX^{ème} siècle: conséquences (4)



L'amélioration parallèle des **transports** facilite cette évolution.

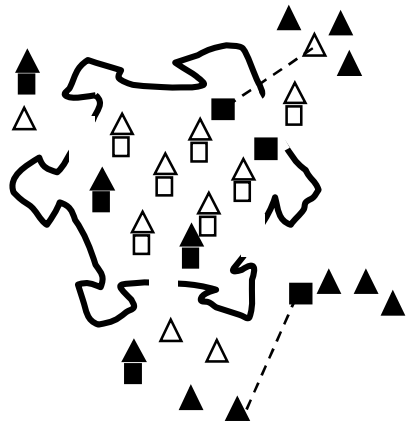
La réalisation des transports urbains (**tramways**) dès la fin du 19^{ème} siècle aura également un effet important sur la structuration du bâti.

Conçus à l'origine pour desservir les quartiers aisés, les trams vont devenir un moyen populaire de transport de masse. Ils vont constituer l'ossature des agglomérations et favoriser la concentration des logements destinés à la population ouvrière.



Le début des tramways neuchâtelois

XIX^{ème} siècle: conséquences (5)



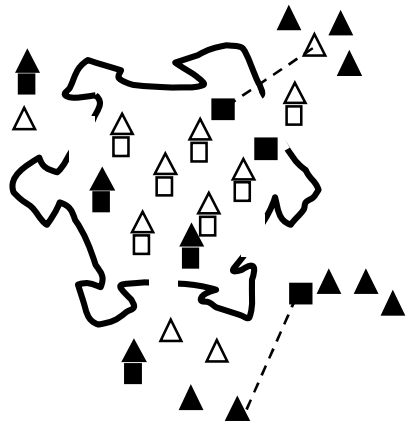
L'industrialisation tend à se concentrer aux abords des villes par économie d'échelle et pour bénéficier de l'énergie électrique, comme dans les cas d'Oerlikon, Winthertour, Arbon, Bienne, Thoune, Renens ou Olten.

L'offre en services des villes semble jouer un rôle multiplicateur d'emplois aussi important que les fonctions de production de la grosse industrie.

Ainsi vers **1900**, à Zürich, considérée comme une ville très industrielle :

- les fabriques fournissent moins de 20 % des emplois,
- l'artisanat et le travail à domicile représentent encore plus de 30 %,
- le bâtiment environ 20%,
- le personnel de maison près de 10 %,
- alors que les services représentent déjà plus du 20 %.

XIX^{ème} siècle: conséquences (6)



Dans l'Ancien Régime, **la division sociale** s'effectuait verticalement dans les immeubles. Avec l'avènement de la ville ouverte, la division des classes s'opère spatialement. Les centres seront peu à peu délaissés par les classes aisées qui préféreront se construire des demeures plus luxueuses en **périphérie**. La qualité des lotissements et du site a là une importance toute particulière (le 16^{ème} à Paris, le Ring à Vienne).



La **dissociation entre logement et activité** provoque l'émergence des mouvements pendulaires.

XIX^{ème} siècle: les modes gestions de l'urbain (1)

L'influence Haussmanienne

Le Paris de Haussmann influence durablement l'urbanisme helvétique. Cette influence se caractérise par le refus de l'intervention fragmentaire pour prôner une **prise en compte globale de l'espace urbain**.

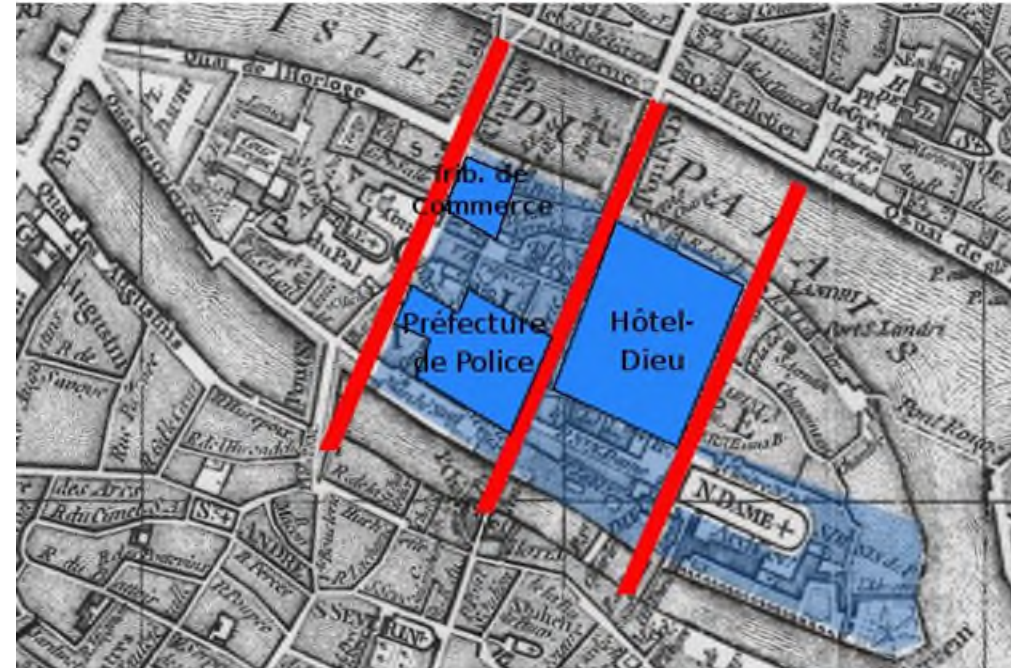
L'instrument privilégié est la **planification du réseau des voies de communication**. Les communes entreprennent de bâtir des routes (rues, avenues) qui vont donner une armature de base à la ville en croissance et sur laquelle viendra se plaquer ensuite le développement urbain.







L'île de la Cité et son tissu urbain médiéval avant les travaux haussmanniens (plan Vaugondy de 1771)



L'île de la Cité remodelée par les travaux d'Hausmann : nouvelles rues transversales (rouge), espaces publics (bleu clair) et bâtiments (bleu foncé)

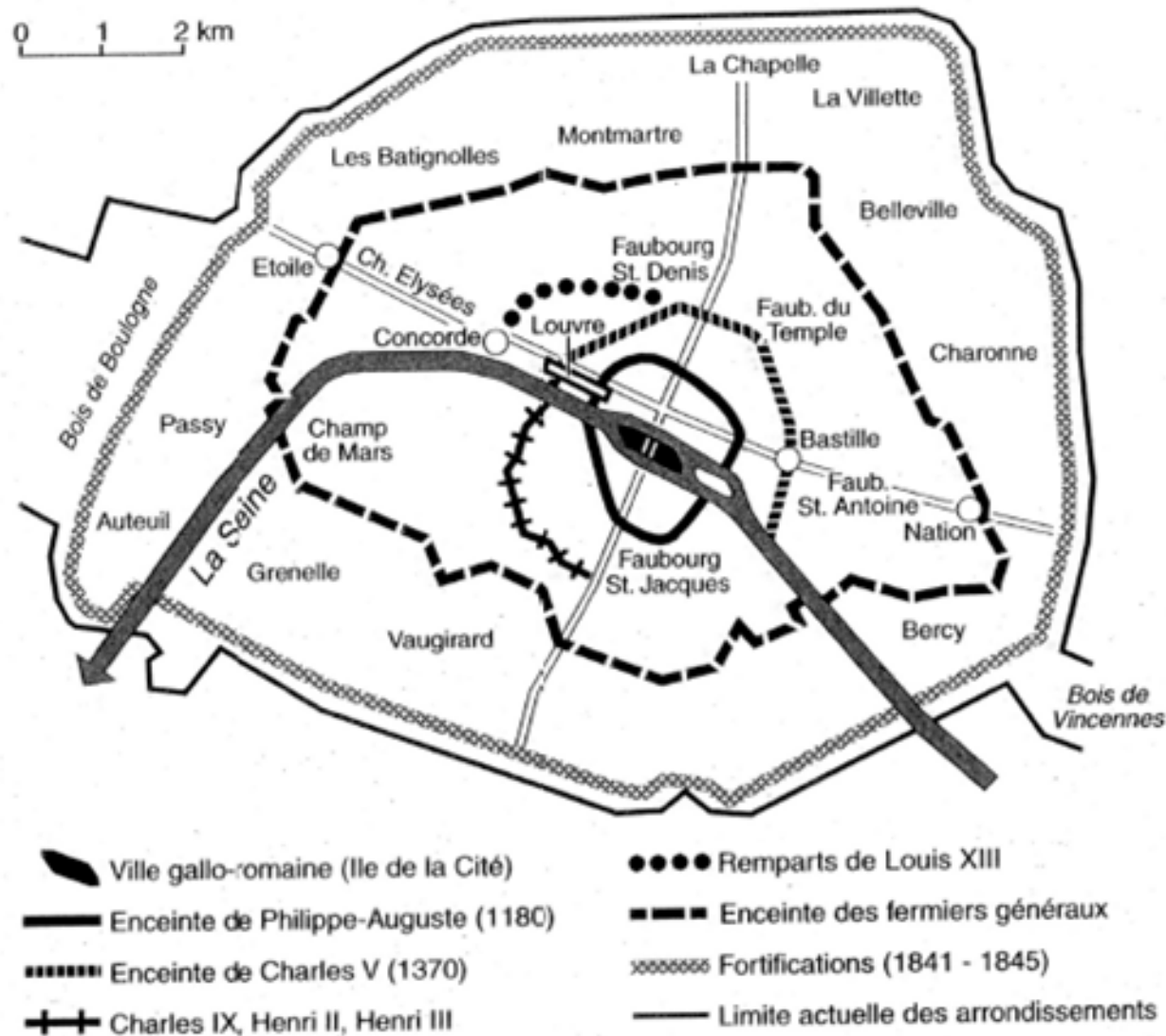
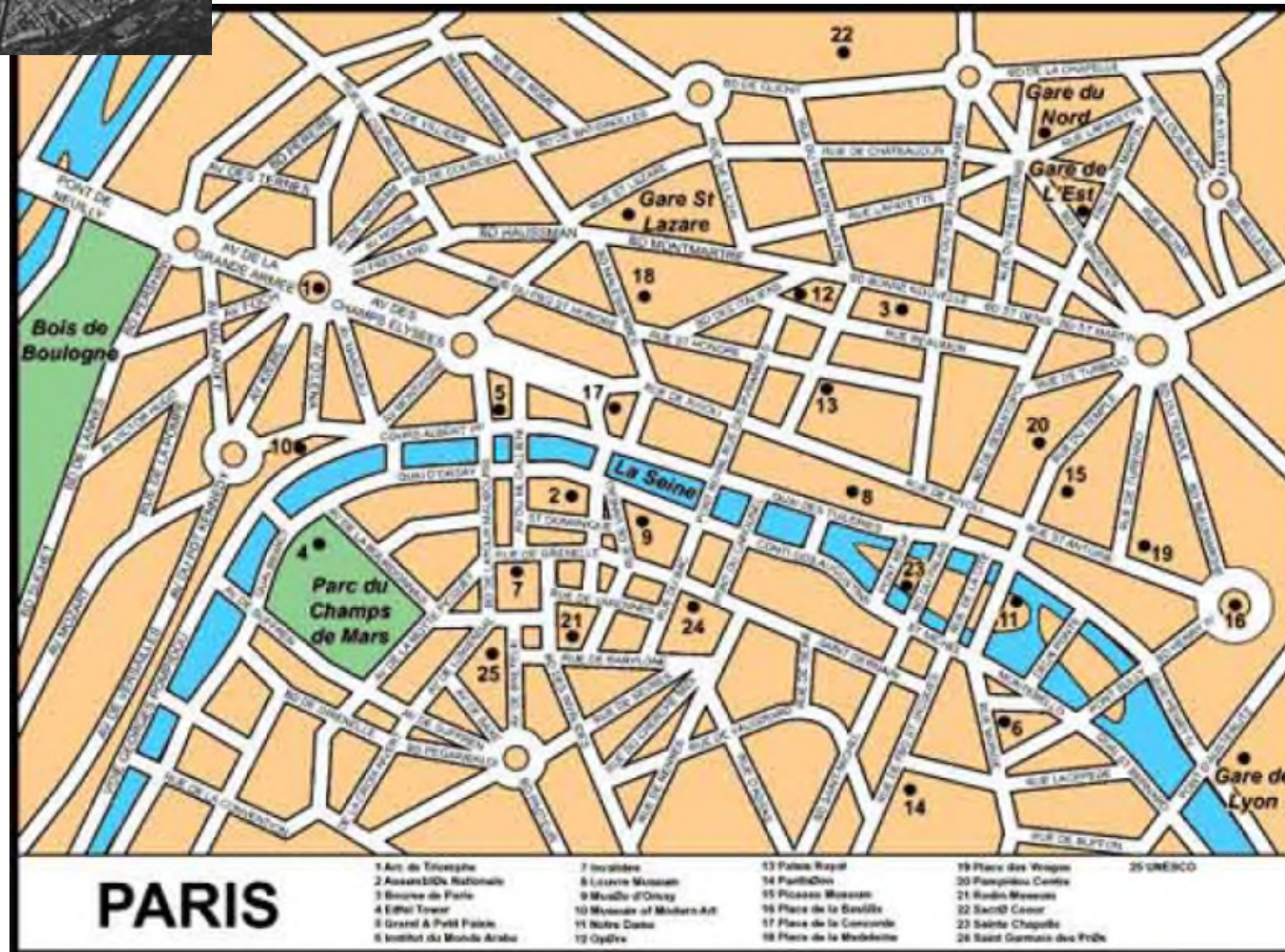


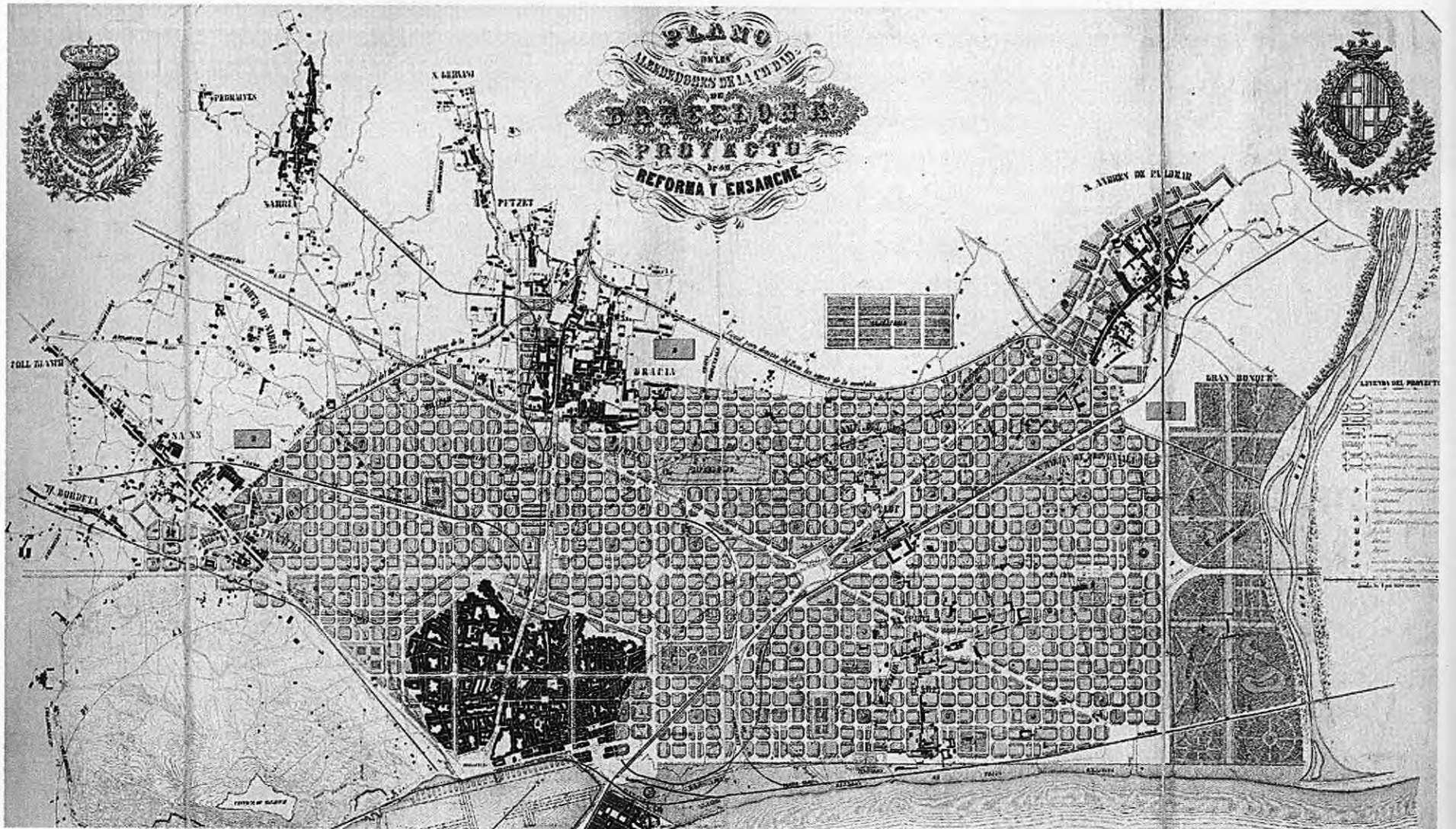
Figure 43 Paris : une croissance radioconcentrique

"Géographie urbaine"

J.-P. Paulet



Plan de Barcelone et de ses environs
Projet de rénovation et d'extension
Idenfonso Cerdà, 1859



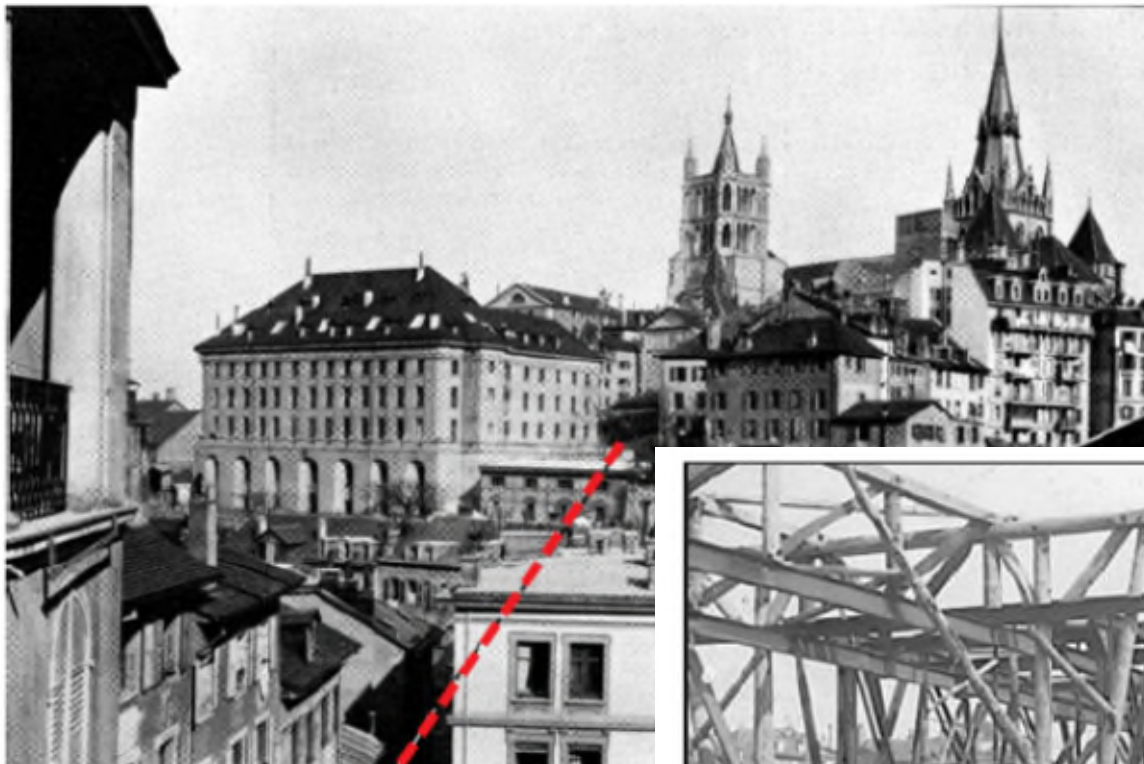


XIX^{ème} siècle: les modes gestions de l'urbain (2)



En Suisse, cette logique circulatoire amène à la création de multiples ponts : pont des Bergues à Genève, le Grand Pont à Lausanne, etc.





Le quartier de la Cité vu de celui de Caroline, quelques ann
En rouge, le tracé de l'édifice qui allait relier les deux collines

Lausanne,
construction du Pont
Bessièrès, 1910

24 Heures, 20.03.10



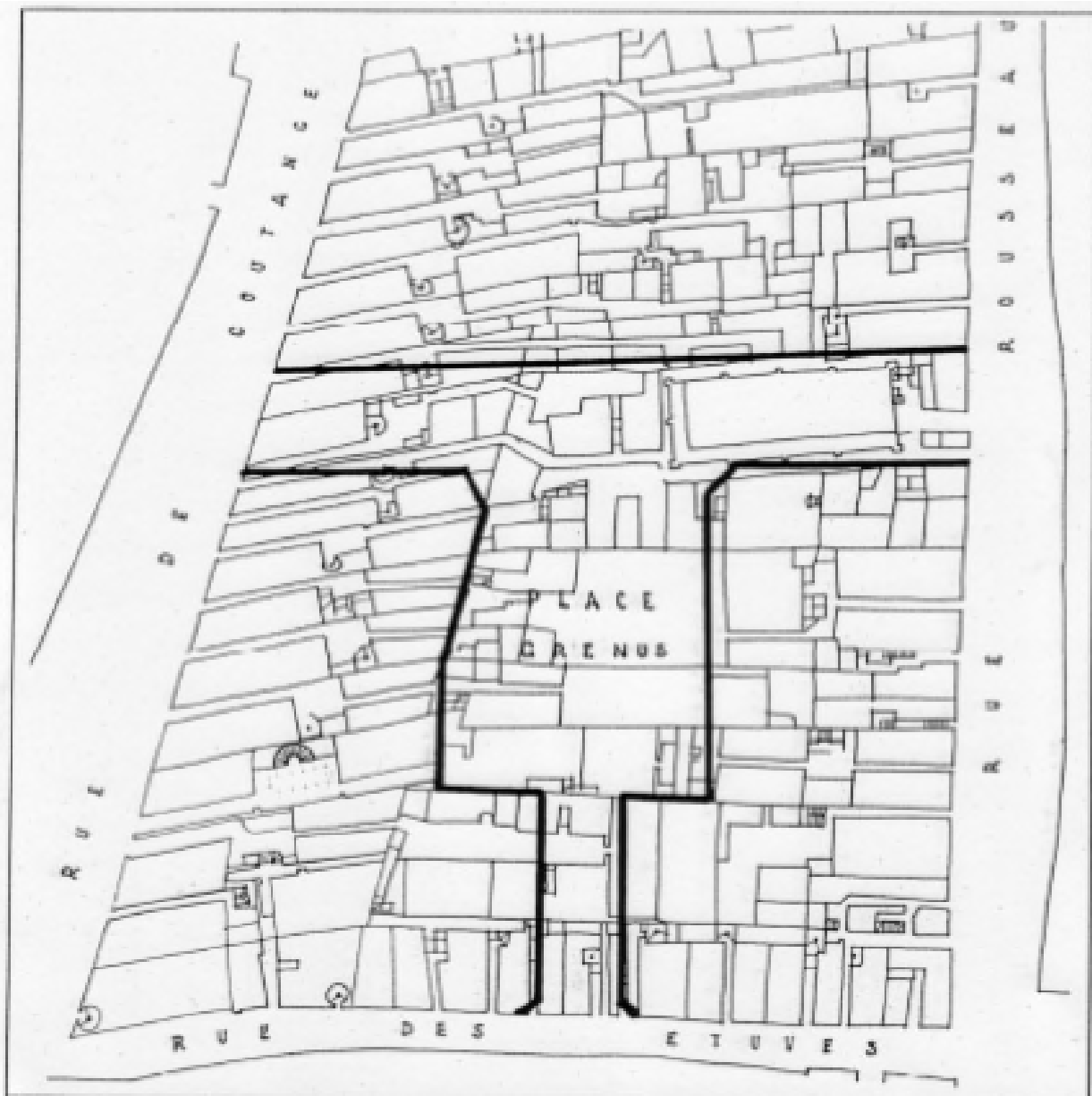
Le chantier du pont a duré deux ans. Il a pu avoir lieu grâce à un legs de 1 demi-million de francs du banquier Charles Bessièrès et à un subside de 200 000 francs de l'Etat de Vaud.





Le pont Bessières a 100 ans cette année. Il a été inauguré et ouvert à la circulation le 24 octobre 1910. Ce jour-là – preuve de la joie des Lausannois –, on aurait, paraît-il, pu compter les personnes qui n'ont pas pris la parole.

XIX^{ème} siècle: les modes gestions de l'urbain (3)



Exemple d'intervention
haussmannienne :
la Place Grenus à
Genève

« Manuel d'aménagement du
territoire en Suisse romande », L.
Bridel

XIX^{ème} siècle: les réactions

La sauvegarde de l'aspect pittoresque

Dès le début de ce siècle, apparaît un **mouvement** qui témoigne d'une nouvelle relation à l'environnement construit, vu comme patrimoine.

Cette tendance valorise le contenant existant contre les perspectives de rationalisation et de fonctionnalisation de l'espace urbain. En Suisse, ce mouvement s'organisera au niveau national en 1906 sous le nom de Heimatschutz. Ses préoccupations dépasseront l'espace urbain et s'étendront au paysage menacé par l'industrialisation et les grands travaux.

XIX^{ème} siècle: comment gérer la croissance ? (1)

Les textes légaux en lien avec la construction ont trait à:

- **la police du feu** (sécurité, contrôle des matériaux, des murs mitoyens, des cheminées),
- **la police des constructions** (mesures concernant l'hygiène des bâtiments, normes de salubrité) et
- **du droit de voisinage** (respect des distances à la propriété d'autrui et au domaine public).

Pour faciliter la circulation des personnes, on généralise la **procédure de l'alignement**, qui détermine, par une ligne, la limite entre la voie publique et les propriétés privées. Certains règlements vont jusqu'à définir un rapport entre la largeur des rues et la hauteur des maisons (Genève notamment).

Toutefois, ces prescriptions n'ont pas de caractère prévisionnel : elles s'appliquent aux **rues existantes** à l'intérieur du noyau urbanisé.



Les autorités ne disposent pas encore de l'instrument leur permettant d'orienter et de maîtriser le développement urbain.

XIX^{ème} siècle: comment gérer la croissance ? (2)

La notion de plan d'extension, introduite à la fin du XIX siècle, est basée sur la détermination du tracé des principales voies de communication sur la base duquel sont définis les alignements. La planification se fait donc tout d'abord par le biais de **l'alignement prévisionnel**.

Les villes entreprennent de bâtir des routes (rues, avenues) qui vont donner une armature de base à la ville en croissance et sur laquelle viendra se plaquer ensuite le développement urbain.

Le tracé de ces nouvelles voies est fortement influencé par l'ancien parcellaire agricole. L'organisation des terrains situés à l'intérieur des voies principales et la planification des rues secondaires sont laissées à l'initiative des propriétaires qui doivent élaborer des plans de quartier. Cette manière de faire laisse libre cours à la spéculation foncière et cet aménagement au coup par coup produit une mosaïque de plans partiels dont la cohérence d'ensemble n'est pas toujours manifeste.

L'alignement prévisionnel



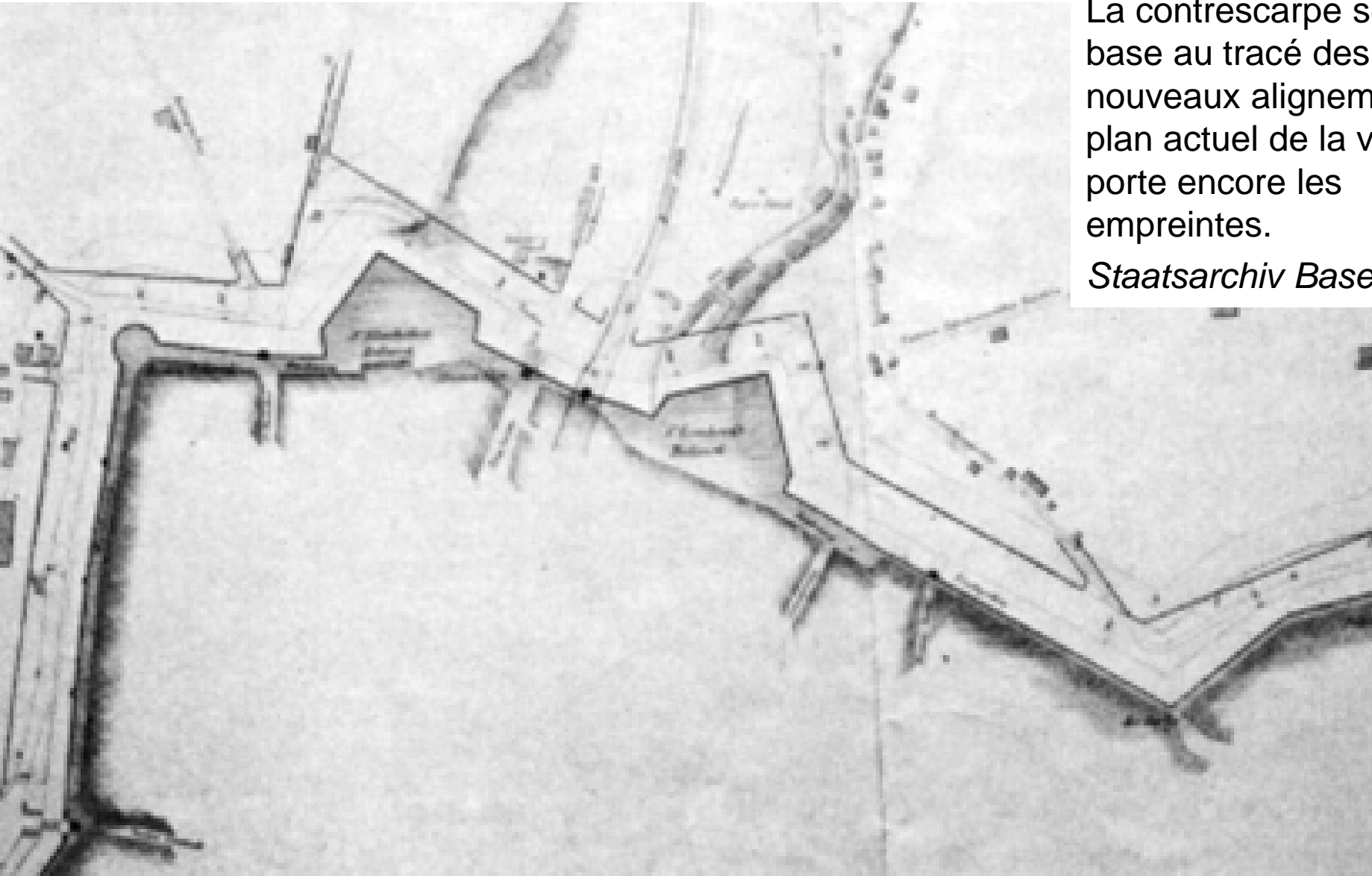
Bâle, vers 1650

L'alignement prévisionnel

Nouveaux alignements à Bâle, vers 1855

La contrescarpe sert de base au tracé des nouveaux alignements. Le plan actuel de la ville en porte encore les empreintes.

Staatsarchiv Basel.



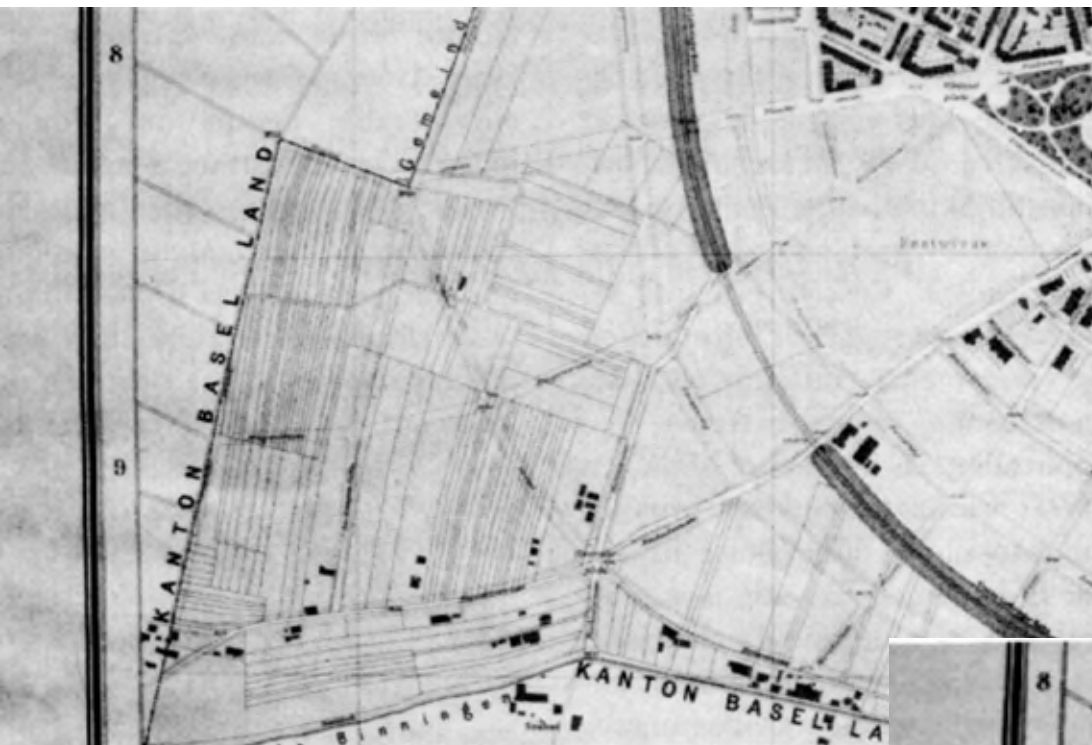
Le plan d'extension

Le plan d'extension de Bâle, en 1876

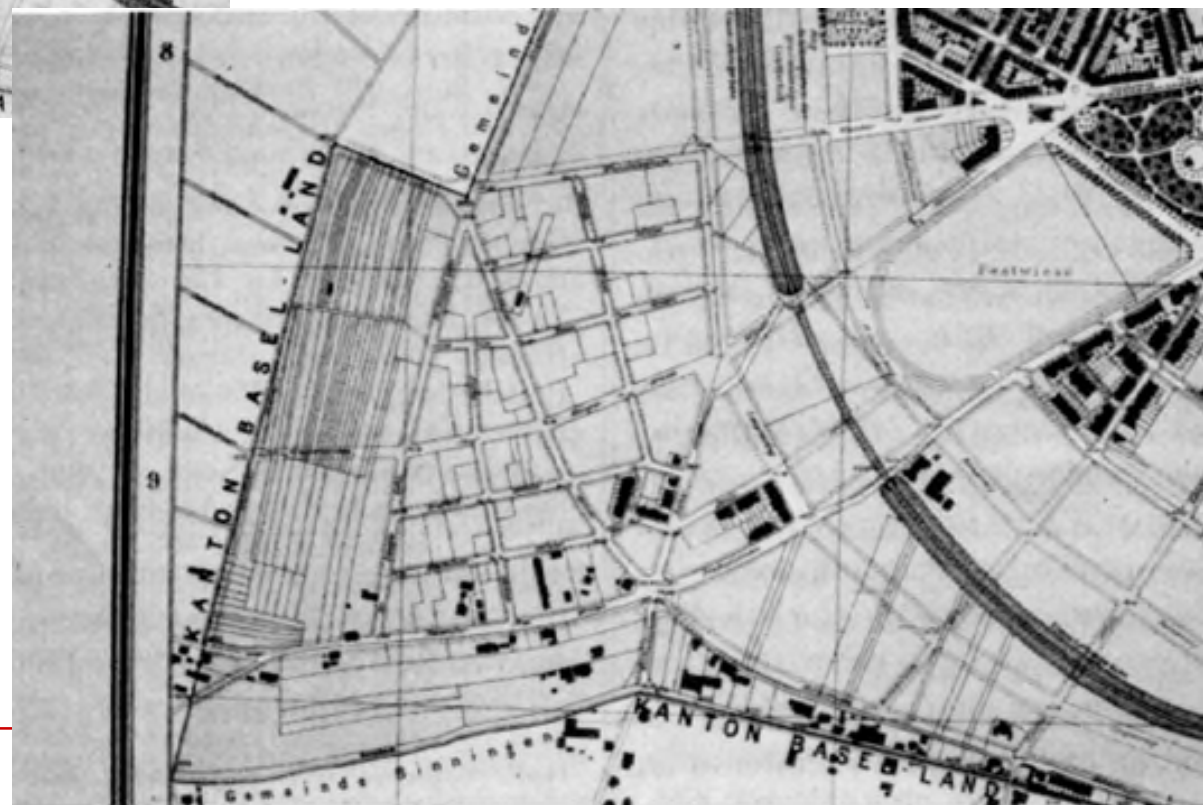
Le plan d'extension définit le tracé des futures voies de communication sur la base desquelles seront définis les alignements

Projekt für die Stadterweiterung vom Jahre 1876 von J. Merian. Staatsarchiv Basel.





Exemples de configuration de quartier
à Bâle (1905 et 1913)



Les balbutiements de l'aménagement du territoire (1)

Les instruments normatifs l'emportent sur une conception élaborée d'un modèle de développement, ce qui conduit à un développement urbain sans véritable cohérence ou à des interventions trop tardives rendant impossible la coordination d'ensemble.

La volonté de gérer la croissance génère une **intervention étatique plus forte** pour aménager et gérer le territoire.

Les concepts issus du *Städtebau* allemand introduisent l'idée de **partition fonctionnelle** du territoire. Il s'agit de définir de manière prévisionnelle l'affectation des sols. Les critères de différenciation sont encore assez « primitifs » (hauteur maximale des bâtiments, densité d'occupation des parcelles et prescriptions quant à l'ordre contigu ou non).

La diffusion et la formalisation de cet instrument ne commencera véritablement **qu'après la Première guerre mondiale**.

Les balbutiements de l'aménagement du territoire (2)

Les premiers textes qui évoquent publiquement la nécessité d'un aménagement du territoire en Suisse datent des années 30. Les auteurs défendent l'idée d'aménagement du territoire et s'appuient sur de nombreux exemples étrangers, notamment la Grande-Bretagne (comités d'aménagement) et l'Allemagne (résolution de problèmes complexes dans les régions à la fois minières et très urbanisées).

En 1933, l'architecte Armin Meili est l'auteur d'un article contenant un schéma d'utilisation du sol de l'ensemble du pays. Avec d'autres ingénieurs et architectes, Meili souligne les méfaits du mélange des fonctions industrielles et d'habitation, les difficultés de l'agriculture, le manque de rationalité de l'extension des localités.

En 1941, Meili, conseiller national, obtient des crédits fédéraux demande un appui financier fédéral pour une commission privée de l'aménagement du territoire.



L'aménagement du territoire est évoqué pour la première fois sur le plan parlementaire.

Les balbutiements de l'aménagement du territoire (3)

Le Conseil fédéral n'entre pas en matière sur les questions de planification:

- il renvoie au Code Civil (art. 702) pour tous les aspects de planification
- il refuse de légiférer en la matière malgré une initiative cantonale de Soleure (1943) qui veut attribuer à l'autorité fédérale la compétence dans la planification du réseau national des voies de communication.

Sur le plan cantonal, c'est le canton de Vaud qui fait œuvre de pionnier en 1941 en adoptant la loi vaudoise sur la police des constructions qui contient (pour la première fois en Suisse) la plupart des instruments réglementaires nécessaires à l'aménagement du territoire tant en territoire rural qu'en ville.

Les balbutiements de l'aménagement du territoire (4)

Le boom économique des années 50-60 va entraîner un afflux de main d'œuvre étrangère, l'éclosion de multiples ateliers et de dépôts, des usines en tout genre, l'ouverture de gravières, la création de décharges, une extension des villes pas forcément réfléchie, la multiplication des résidences secondaires, etc.

Conséquences:

Hausse du revenu moyen mais forte inflation
=> renchérissement du coût de la construction et du logement

Spéculation foncière

Crise du logement
(« aggravée par le baby-boom »)

Augmentation du phénomène de périurbanisation et du mitage du territoire

Demande d'une planification d'un réseau de routes nationales ((première autoroute en 1964)

Lutte du monde paysan contre la hausse constante des prix du foncier (demande de légiférer sur les terres agricoles)

Mouvement de défense de sites naturels contre l'octroi de concessions pour des barrages hydro-électriques



Les balbutiements de l'aménagement du territoire (5)

Conséquences:

-mouvement de défense de sites naturels contre l'octroi de concessions pour des barrages hydro-électriques



Adoption d'un article constitutionnel sur la protection des eaux et adoption de la première loi sur la protection des eaux en 1953.

Art. 3 bis:

*« Le Conseil fédéral veille à ce que, pour les ouvrages de retenue actuels ou futurs, les mesures nécessaires soient prises pour **prévenir** le plus possible les **dangers** et les **dommages** qui pourraient résulter de leur mode de construction, de leur entretien insuffisant ou de faits de guerre. Au besoin, ces mesures pourront s'appliquer aussi à d'autres installations hydrauliques des usines hydroélectriques. »*

Les balbutiements de l'aménagement du territoire (6)

Au début des années 60, l'opinion publique s'affiche en faveur de restrictions plus affirmées pour faire face au laisser-faire en matière d'utilisation du sol.

Une série d'initiatives socialiste est lancée pour lutter contre la spéculation foncière et pour une politique foncière fédérale (« Re-nationalisation du sol »)



Les balbutiements de l'aménagement du territoire (7)

Avec l'extension rapide et souvent désordonnée des constructions, avec ses effets inflationnistes et la dégradation de sites majeurs, les autorités sont sous pression.

Dans les années 60, le Conseil fédéral prend enfin fait pour la cause de l'aménagement du territoire:

- adoption de l'article constitutionnel relatif à la **protection de la nature** en 1962 et adoption de la loi fédérale de la protection de la nature en 1966,
- arrêté fédéral sur **l'acquisition de biens immobiliers** par des personnes résidant à l'étranger (1961),
- adoption de la loi sur le **logement** (1965) : réduction du contrôle des loyers en échange d'une aide fédérale à la construction d'habitations,
- création de **l'Institut** pour l'aménagement national, régional et local (ORL) à l'EPFZ (1961),
- proposition en 1967 de la **modification de la Constitution...**

L'accouchement de la LAT (1)

Comment donner satisfaction aux tenants de la propriété privée face aux revendications de la gauche en matière de développement d'une politique foncière fédérale?



Consensus sous la forme de l'inscription simultanée dans la Constitution de deux articles en 1969 concernant:

- 1) Principes d'attribution de compétences à la Confédération en matière d'aménagement du territoire
- 2) Garantie de la propriété et de sa pleine et entière indemnisation en cas d'expropriation matérielle.

L'accouchement de la LAT (2)

Un outil de planification indirect: la nouvelle LEaux (1972)

La nouvelle loi fédérale sur la protection des eaux oblige toute nouvelle construction à se raccorder au système d'évacuation des eaux usées. Cette nouvelle loi limite le mitage du territoire et les plans des réseaux d'évacuation des eaux sont alors utilisés comme outil de planification (distinction entre zones constructibles et non constructibles)

La loi sur la protection des eaux de 1972 a donc permis de séparer le territoire constructible et le territoire non constructible. C'est cette date qui permet de juger l'illicéité ou non d'une construction ou d'une installation construite hors de la zone à bâtir. Les constructions aujourd'hui hors de la zone à bâtir mais qui ont été érigées légalement avant 1972 sont protégées dans leur existence:

- elles ne doivent pas être supprimées
- elles peuvent être agrandies
- elles peuvent être démolies puis reconstruites.

=> Principe de la garantie dite « étendue » de la situation acquise

L'accouchement de la LAT (3)

Contexte des années 70 : naissance des mouvements écologistes, remise en cause des concessions des remontées mécaniques, du développement des résidences secondaires en montagne, violentes campagnes autour de la création des centrales nucléaires, remise en question des options routières, réexamen de la N9 en Valais.

Le Conseil fédéral et certains milieux s'inquiètent des dégâts qui pourraient survenir spécialement dans les régions touristiques du fait des délais inévitables jusqu'à l'entrée d'une loi fédérale. Des cantons ne disposent pas de loi adéquate.

Procédure d'urgence: l'Arrêté fédéral urgent (AFU) de 1972

En mars 1972, le Conseil fédéral édicte un Arrêté fédéral urgent et instaure un régime d'urgence en matière de **protection des zones et du paysage**.

Deux types de territoire sont à protéger: les sites remarquables par leur beauté, les rives, les lac, et les territoires sur lesquels il est jugé inopportun de bâtir par les cantons.

L'accouchement de la LAT (4)

L'AFU contraint les cantons à prendre des mesures pour soustraire à la construction les territoires jugés impropres à cette affectation ou particulièrement beaux. Un poste de Délégué à l'aménagement du territoire est créé. Les plans doivent être portés à la CH jusqu'en novembre 72.

La mise en œuvre de l'AFU va représenter à la fois une opportunité remarquable pour les cantons de protéger leur sol contre l'urbanisation accélérée et mal contrôlée et *un choc politique traumatisant.*

Conséquence:

Le découpage des zones protégées grâce à l'AFU va structurer l'aménagement du territoire dans les communes.

L'accouchement de la LAT (5)

Deux ans de tractations (1972-1974) sont nécessaires pour mettre sous toit la loi sur l'aménagement du territoire (LAT).

Principaux éléments:

- classement de l'ensemble du territoire en trois grands types de zones: agricole, à bâtir, protégée
- séparation claire entre zones constructibles et zone non-constructibles

mais aussi:

- prélèvement de la plus-value liée à l'affectation
- compétences fédérales en matière d'aménagement du territoire.



1976: refus en votation populaire suite à un référendum mené par les milieux immobiliers et fédéralistes



Conséquence: prolongation de l'AFU

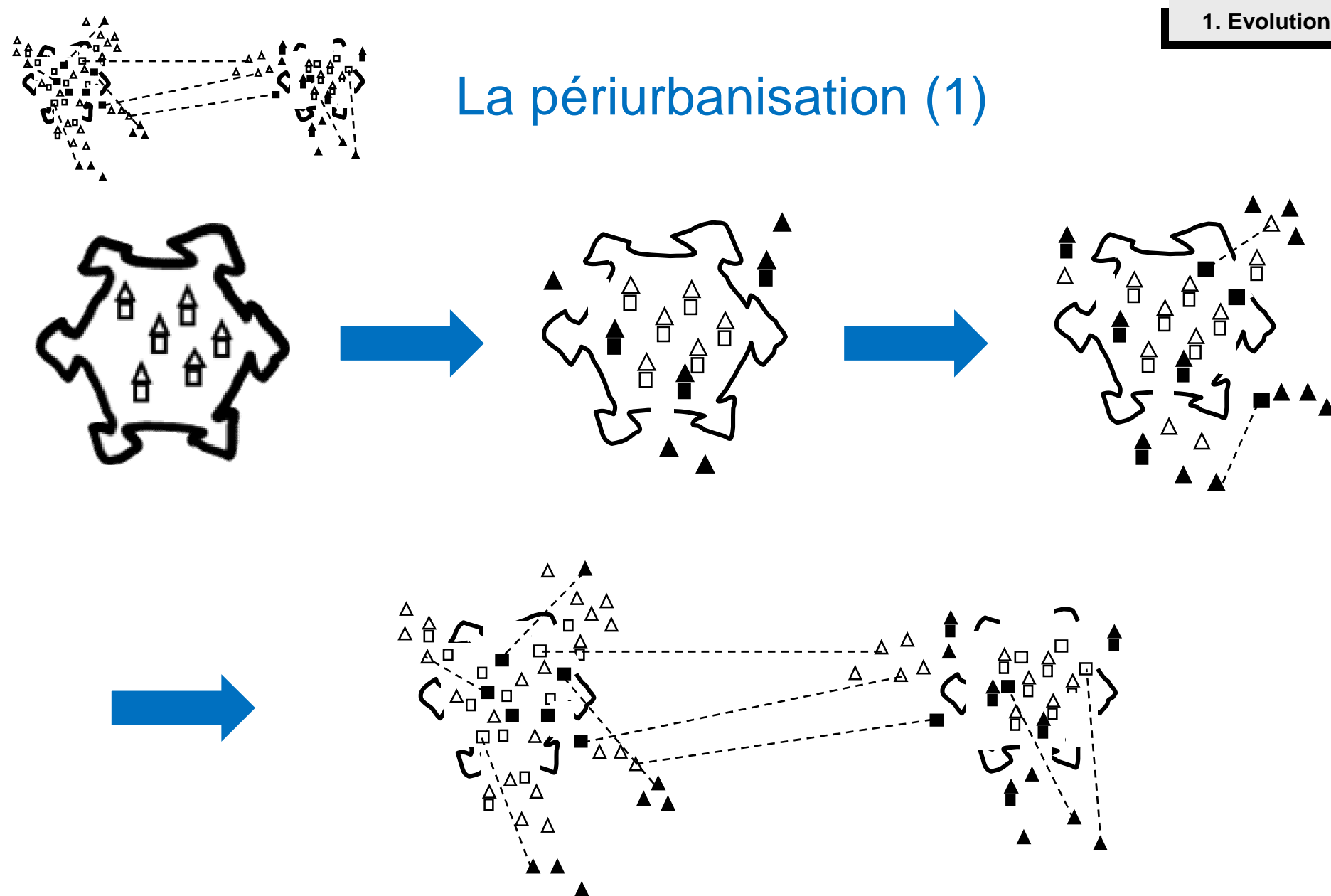
L'accouchement de la LAT (6)

En 1979, la seconde version de la LAT est adoptée par l'Assemblée fédérale :

- le prélèvement de la plus-value liée à l'affectation devient optionnel pour les cantons (seuls BS et NE l'introduiront dans les années qui suivent).
- définition des instruments de la Confédération: *Conception et Plans sectoriels*

1980: entrée en vigueur de la LAT et création de l'Office fédéral de l'aménagement du territoire

La périurbanisation (1)



La périurbanisation (2)

La voiture, dès les années 50-60, change la physionomie des villes :

- les vues dégagées se muent en vues obstruées par des voitures garées,
- l'espace de la rue disponible disparaît:
 - *les places historiques sont transformées en parking.*
 - *les trottoirs sont rétrécis,*
- les conflits apparaissent entre les usagers de l'espaces public, notamment ceux qui sont motorisés et ceux qui ne le sont pas.



Embouteillages Rue de Rivoli (milieu des années 50)

La ville s'adapte aux besoins de la voiture et du tertiaire qui sont tous deux de grands consommateurs d'espace.





1925





Place de la
Riponne,
1961

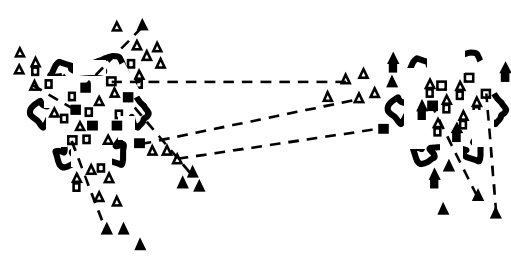




St-
François,
1962



Rue
Haldimand



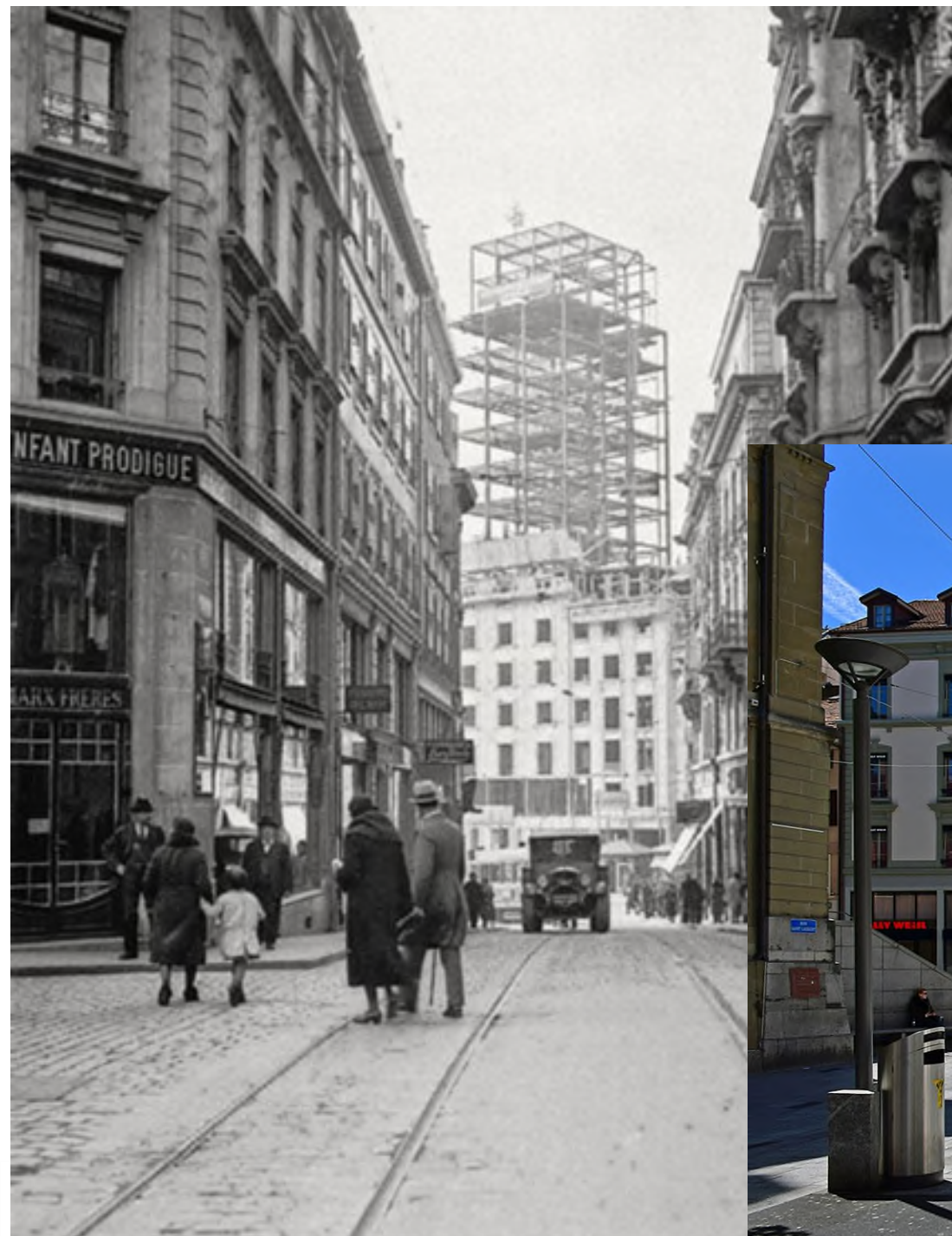
La périurbanisation (3)

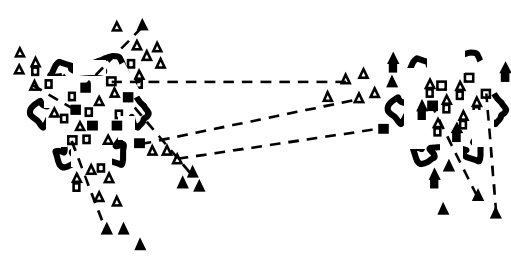
Réaction

Ce ne sera que dans les années 1970 et 1980 que, la ville suffoquant sous le joug de la voiture, on entreprendra des travaux de réaménagement de l'espace public pour favoriser son appropriation par l'ensemble des usagers.

Le bien-être des populations citadines entrera alors en conflit avec les besoins d'accès au centre-ville et aux commerces.

Exemple de réappropriation par les piétons: la rue Haldimand

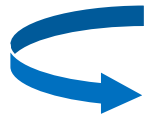




La périurbanisation (4)

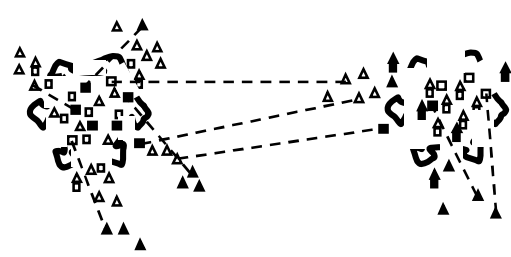
La voiture a favorisé l'explosion de la ville dans la campagne.

La généralisation des **transports individuels** a favorisé la différenciation toujours plus nette des lieux de domicile, de travail, d'achats ou de loisirs.



On observe une véritable dichotomie entre habitat et travail. L'habitat urbain s'est ainsi implanté en milieu rural mais sans que cela améliore l'accessibilité au lieu de travail et aux autres équipements, bien au contraire.

Ce phénomène, nommé « **périurbanisation** » est à l'origine des **mouvements pendulaires**, mouvements qui n'ont jamais cessé de prendre de l'ampleur.



La périurbanisation (5)

Symbole de la périurbanisation : la zone villa (1)

Les motivations des périurbains sont liées aux conditions d'habitat et à la qualité de vie. Ils recherchent principalement de meilleures conditions d'habitation (grandeur du logement, nombre de pièces, prix, jardin, qualité de vie).

Ils expriment le besoin d'un certain retour à la campagne, la recherche du calme, d'une certaine harmonie avec la nature et la fuite d'un milieu urbain perçu comme inadéquat, générateur de nuisances, voire hostile.



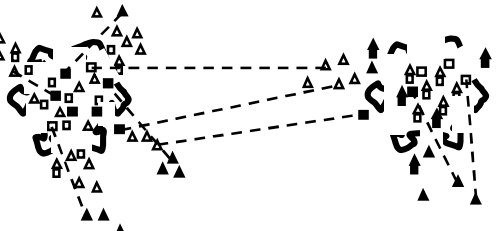
**Le charme
de la vraie campagne.
Les avantages
d'une ville.**



Détail d'une plaquette promotionnelle du promoteur de maisons individuelles en village Breguet vers 1978

La périurbanisation (6)

Symbole de la périurbanisation : la zone villa (2)



| | Assens | Fey | Froideville | Mex | Sullens | Villars-Tiercelin | Ensemble |
|--|--------|------|-------------|------|---------|-------------------|----------|
| Nombre de questionnaires | 11 | 4 | 26 | 17 | 21 | 7 | 86 |
| > prix du sol avantageux | 27 % | 75 % | 50 % | 6 % | 33 % | 28 % | 34 % |
| > calme, soleil, vue, voisinage | 18 % | 50 % | 27 % | 53 % | 19 % | 28 % | 29 % |
| > proche de la ville | 36 % | 25 % | 8 % | 30 % | 43 % | 28 % | 28 % |
| > proche du lieu de travail | 36 % | 25 % | 8 % | 18 % | 24 % | 14 % | 19 % |
| > opportunité, hasard | | 50 % | 19 % | 18 % | 19 % | | 16 % |
| > attaches locales (origines, famille) | 18 % | | 4 % | 12 % | | 28 % | 8 % |
| > transport public | 63 % | | | | | | 3 % |
| > climat favorable | | | 8 % | | | | 3 % |
| > annonce dans le journal | | | 8 % | | | | 3 % |
| > fiscalité favorable | | | | 6 % | | | 1 % |

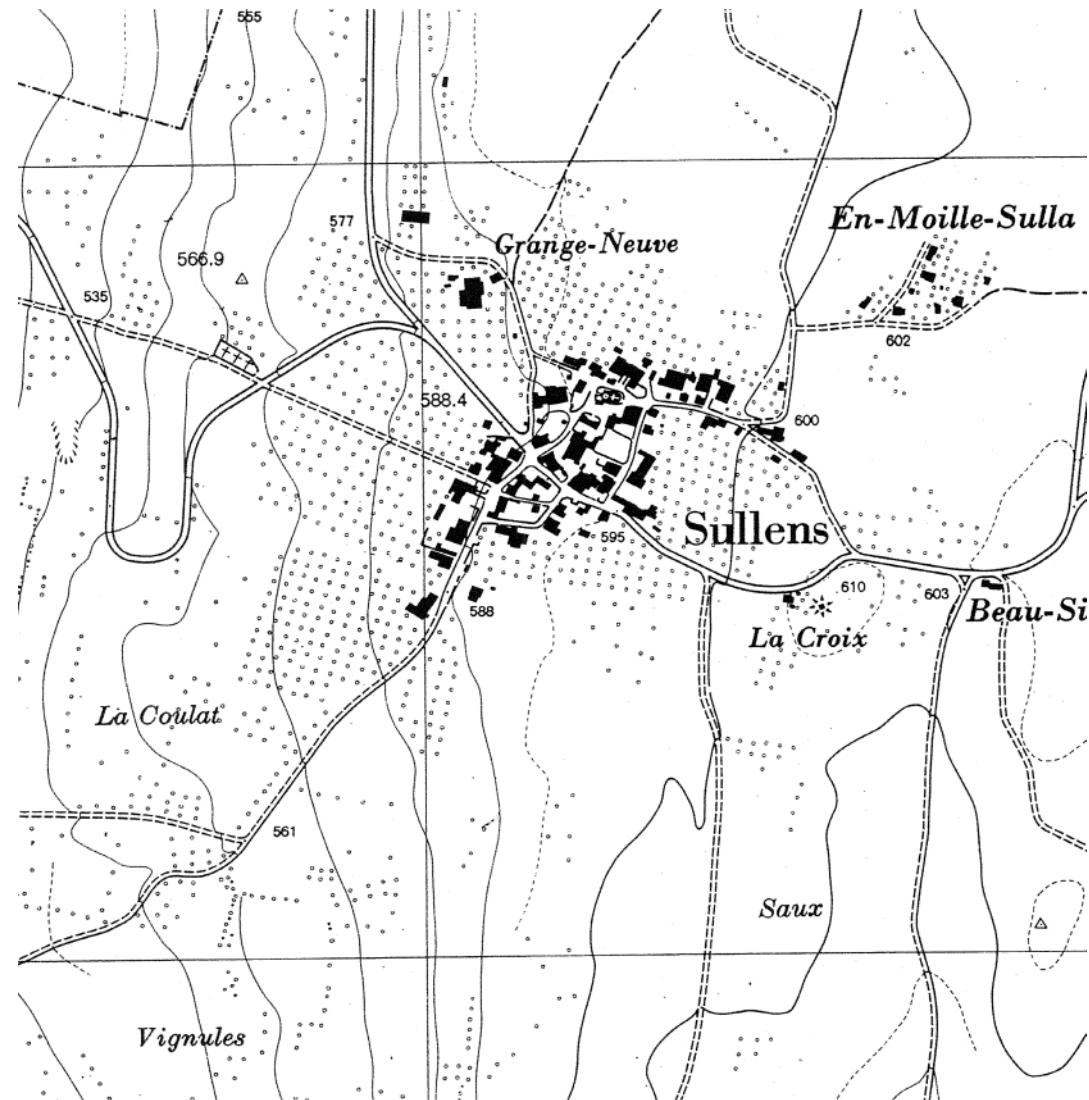
Critères de choix de la commune : la villa dans 6 communes du Gros-de-Vaud (1960-1980), enquête IREC 1982.



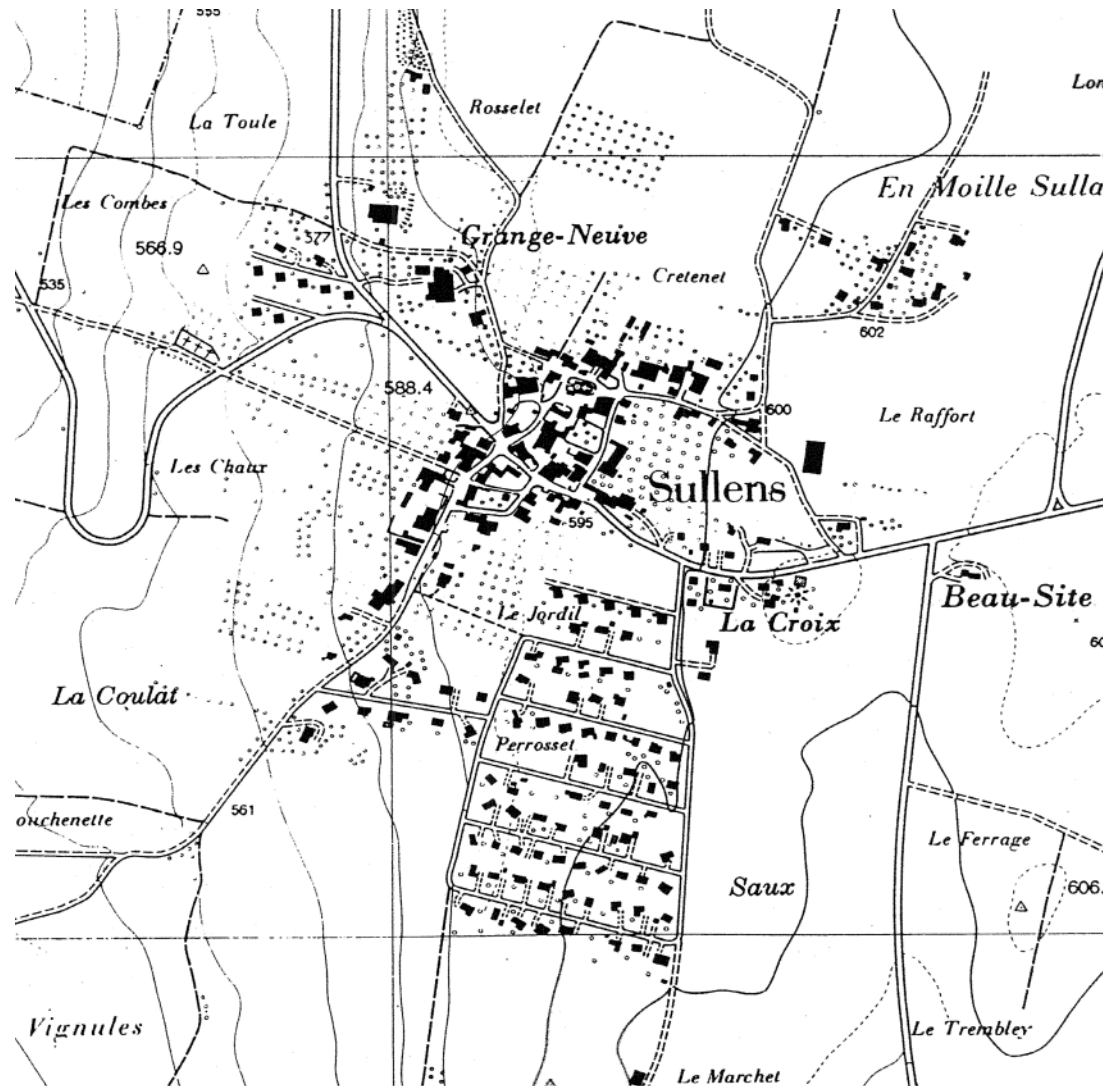
ENE



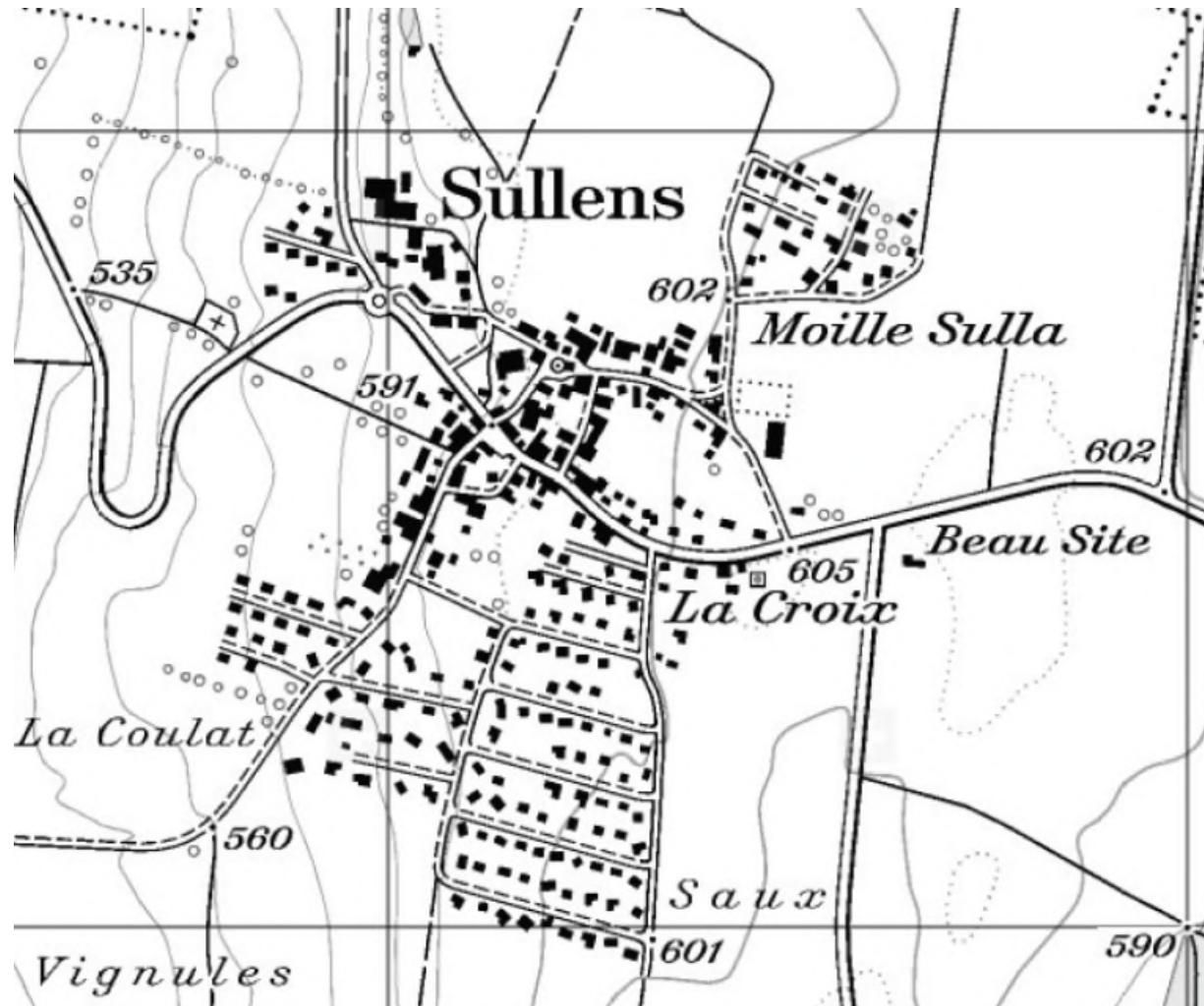
Sullens 1954



Sullens 1980



Sullens 2013







Suscévaz: village de 200 habitants situé dans la plaine de l'Orbe



Suscévaz: village de 200 habitants situé dans la plaine de l'Orbe



Zoom arrière...



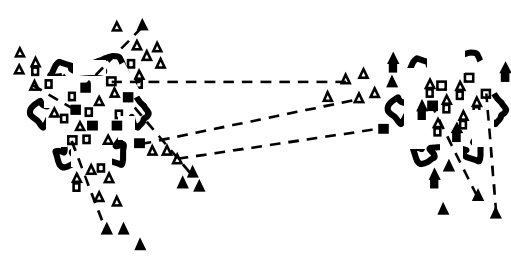
installations
militaires

ferme

Zoom arrière...







La périurbanisation (7)

Une nouvelle classe sociale: les rurbains

Les espaces périurbains constituent un **implant d'une fonction urbaine** (l'habitat citadin) dans une structure socio-économique et un environnement rural. Cet implant, qui prend essentiellement la forme de zones de villas plus ou moins bien délimitées géographiquement, conserve toutefois ses caractéristiques urbaines et n'influence qu'indirectement son tissu d'accueil.



Ses habitants conservent généralement leurs comportements urbains (ce sont des rurbains) et ont un taux de motorisation plus élevé que la moyenne.

La périurbanisation (8)

De nouveaux territoires

Ce sont ensuite les **commerces** qui se sont regroupés dans des centres, à la périphérie des villes, aux endroits les mieux accessibles en voiture. Ils sont suivis aujourd'hui des centres de loisirs et de détente.

Ces nouveaux territoires deviennent de plus en plus autonomes et indépendants de la ville elle-même.



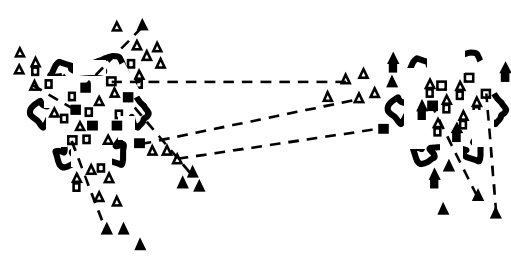
On assiste à l'émergence d'un nouveau mode de vie urbain qui s'étend sur un espace flou, dont la vue d'ensemble est ardue, qui présente une esthétique urbaine parfois difficile à comprendre, mais qui concurrence sérieusement la ville traditionnelle.

La périurbanisation – les problèmes (1)

Les mouvements pendulaires,
générateurs de:

- l'augmentation de la consommation d'énergie,
- l'augmentation de la pollution atmosphérique,
- l'augmentation des nuisances sonores,
- l'extension des infrastructures routières,
- la fragmentation des espaces vitaux,
- l'encombrement au centre-ville et les problèmes de parcage.





La périurbanisation – les problèmes (2)

La **dispersion des zones périurbaines** dans l'arrière-pays pose les problèmes :

- de morcellement du foncier,
- de déstructuration du paysage,
- de mise en œuvre des équipements collectifs (infrastructures routières, évacuation des eaux usées, etc.) en partie à la charge des communes,
- d'alimentation en eau,
- d'augmentation des charges d'entretien supplémentaires pour la commune (frais de voirie notamment),
- de scolarisation (transports scolaires surtout),
- de déficit d'équipements parascolaires avec pour conséquence l'arrêt de l'activité féminine,
- de ségrégation spatiale et sociale (mosaïque socio-spatiale).

La contrepartie est d'ordre **financier** : impôts sur les gains immobiliers, droits de mutation, taxes de raccordement, report des charges liées aux infrastructures techniques sur les périurbains, participation aux frais des équipements communautaires, etc.

La périurbanisation – les problèmes (3)

Le syndrome du dernier arrivé

L'une des premières préoccupations du périurbain est de préserver son environnement, en partie pour des raisons patrimoniales (maintenir, voire augmenter la valeur de la maison) mais surtout pour pouvoir continuer à jouir de l'environnement dont il a fait l'acquisition.



contestation de tous les projets de développement voisins

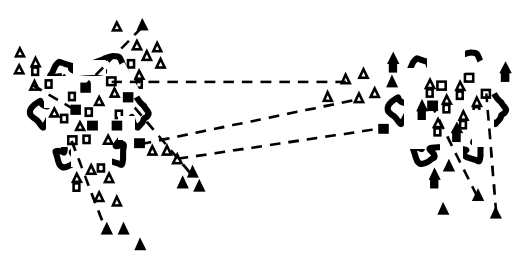
Au fil du temps, la croissance conduit à un changement politique, les nouveaux venus s'emparant de la municipalité et imposant leurs exigences qui s'avèrent plus qualitatives que quantitatives en matière d'urbanisation.



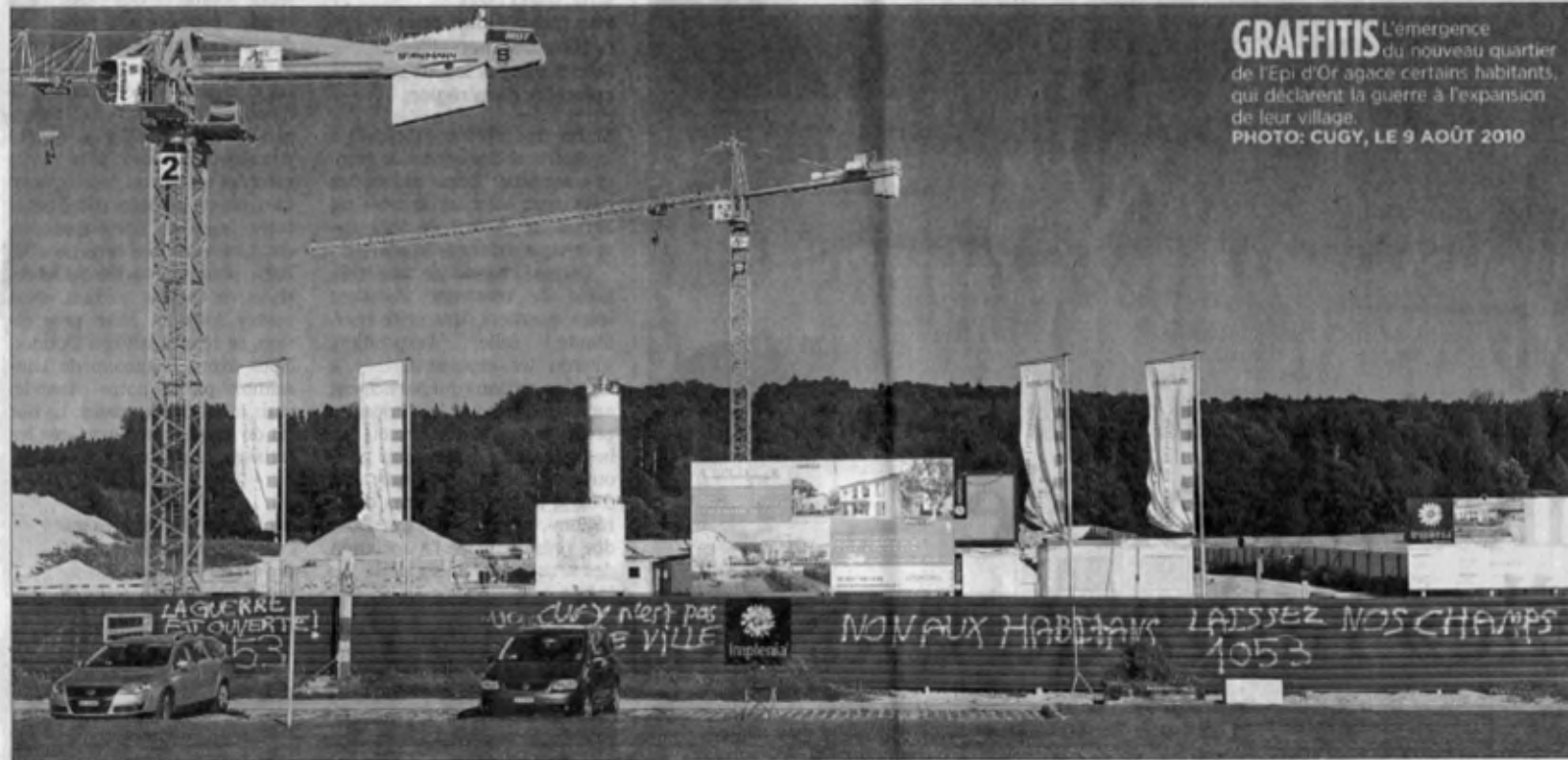
mise en valeur de l'environnement résidentiel, utilisation des règlements d'urbanisme pour limiter le développement, etc.



limitation de l'urbanisation dans les premières couronnes périurbaines, report de la périurbanisation de plus en plus loin.



Des graffitis sur un chantier contre l'urbanisation de Cugy



GRAFFITIS L'émergence du nouveau quartier de l'Epi d'Or agace certains habitants, qui déclarent la guerre à l'expansion de leur village.
PHOTO: CUGY, LE 9 AOÛT 2010

MAUVAISE HUMEUR
Les inscriptions apposées sur les palissades d'un vaste projet immobilier mettent en

ses modifications ont été soumis à plusieurs reprises à l'enquête publique. Alors le syndic ne s'explique pas ce brusque mouvement d'humeur, dont les traces

loyers ont pris l'ascenseur au point de voir les jeunes nés dans la région ne pas trouver de logement abordable. D'autant plus rageant que les nouveaux

Gustave Muheim connaît bien le phénomène: «C'est une réaction humaine, pas toujours très citoyenne, qu'on retrouve dans chaque village.»

même titre que certains quartiers lausannois. Il plaide pour la consultation des habitants, non sans rester pragmatique. «A Cugy, la ville va arriver pro-

La périurbanisation – les problèmes (4)

Les *spillovers*

« Par *spillovers*, on entend ici les bénéfices qu'une personne résidente dans une région donnée tire de l'utilisation d'un service public ou d'une infrastructure qui sont payés, en partie ou totalement, par les résidents d'une autre région ». (A. Rossi, *La décentralisation du système urbain de la Suisse*).

Or, les périurbains utilisent essentiellement les équipements collectifs de l'agglomération (transports urbains, loisirs, places de parc, équipements sportifs, etc.).



Il s'ensuit dès lors un **déséquilibre recettes-dépenses** préjudiciable aux communes centrales et très profitable aux communes périurbaines qui n'ont pas à financer de tels équipements.

Si certaines péréquations intercommunales existent, en ce qui concerne les transports collectifs par exemple, elles se limitent généralement aux communes suburbaines et ne mettent pas les communes périurbaines à contribution.

L'exemple hollandais (1)

Gagner sur l'eau

Les Pays-Bas a été confronté dès sa création il y a quatre ou cinq siècles, à un problème de surface au sol: il n'y avait pas de place. On a alors gagné du terrain sur l'eau, sur la mer du Nord, en asséchant notamment le delta du Rhin. C'est une œuvre collective de génie hydraulique qui date du 15^e siècle et qui se poursuit de nos jours. Cette mise en valeur du sol artificielle, chère et fragile a complètement influencé la réflexion sur l'habitat.

Priorité à la densification

Puisque la majorité des sols était destinée à l'agriculture de subsistance et à l'élevage, il ne restait pas grand-chose pour le développement de l'habitation. Les villes ne pouvaient pas être construites sur les polders, dans ce sol tourbeux où les maisons s'enfoncent. Si bien que naturellement l'habitation s'est concentrée dans la circonférence des villes, dans cette zone côtière légèrement au-dessus du niveau de la mer, non inondable. Très vite, il est apparu que la seule solution était la densification d'où la priorité absolue à l'habitat collectif. Il n'y avait pas de place pour l'individu. De la sorte, les villes des Pays-Bas sont devenues excessivement urbaines. Les néerlandais ont fait de nécessité vertu: ils ont pensé collectif parce qu'ils ne pouvaient pas faire autrement.

L'exemple hollandais (2)

Le rôle de l'Etat

Fin du XIXème siècle, le pays est confronté à une très forte croissance démographique et industrielle. Elle se traduit par la montée en puissance d'un fort mouvement ouvrier qui va impacter de manière frontale sur les pratiques urbanistiques par la mise en place de programmes de logements sociaux à très grande échelle. Il existe alors un consensus social sur la propriété collective du territoire. L'Etat est le principal acteur du marché. C'est lui qui prend les décisions d'allocation du sol à des coopératives d'habitation. Et la tradition a perduré jusqu'en dans les années 70, la primauté de ce type de propriété était totale jusqu'à deux tiers des projets. Aujourd'hui encore, les coopératives comptent pour un tiers du marché contre un tiers pour l'Etat et un tiers seulement pour le secteur privé.

Conséquences

Le mitage du territoire a été évité, l'environnement construit est pensé de A à Z, dans toutes ses finalités. Rien n'est laissé au hasard. Le territoire n'est pas assez grand pour autoriser l'approximation. Les Pays-Bas offrent ainsi à la fois le spectacle urbanistique de la quantité et de la qualité.

Tiré d'une interview de Nicolas Pham