

La relation ville-campagne et la gestion des espaces hybrides: la Plaine de Magadino, entre-ville de deux agglomérations tessinoises

Adriano Boggian

Sous la direction du Prof. Antonio Da Cunha
Sous l'expertise de Aurelio Vigani



La Plaine de Magadino: secteur Nord-Ouest
Photo: A. Boggian, 2012



Résumé

Résumé court

L'espace contemporain est affecté par une métamorphose du rapport entre la ville et l'espace rural. La Suisse est constituée par des espaces complexes et hybrides, dont la Plaine de Magadino. Afin de permettre un développement territorial durable de ces espaces, des enjeux communs sont à formuler. L'aménagement souhaité doit reposer sur une gestion de la gouvernance pour permettre un portage politique des projets territoriaux.

Résumé long

Les changements de régime d'urbanisation ont mené à une modification des structures territoriales des espaces urbains dans le temps. L'étalement urbain et la métropolisation du territoire ont redéfini des espaces intermédiaires, entre la ville et la campagne. Ces espaces hybrides sont des espaces complexes car affectés par des acteurs et des usages différents. Pour leur gestion, une nouvelle clé de lecture doit s'installer. En Suisse plusieurs espaces peuvent se définir comme rurbain, où des enjeux urbains cohabitent avec des dynamiques rurales. En particulier la région de la Plaine de Magadino, dans le Tessin central, peut se définir complexe par sa dimension à la fois naturelle, agricole, résidentielle et industrielle. La région est ainsi affectée par trois projets territoriaux visant à un changement de la plaine : le projet de Parco del Piano di Magadino (PPdM) et les deux projets d'agglomération de Bellinzona (PAB) et de Locarno (PALoc). La gestion de la plaine et des espaces complexes en général doit donc se structurer autour de certains enjeux communs qui pourraient réellement aboutir à une coordination et une alliance gagnante entre les différents intérêts en jeu. Dans ce travail, trois enjeux ont ainsi été mis en avant : une structuration du développement territorial par les axes de transport, par les espaces ouverts, et par la conception des limites agricoles. À l'aide des entretiens avec des acteurs territoriaux, d'une visite minutieuse du site et par un certain esprit critique

autour des projets territoriaux en cours, j'ai donc détecté la problématique de la gouvernance autour des projets territoriaux. Il en résulte qu'une coopération intercommunale est nécessaire pour un développement territorial durable.

Mots-clefs :

étalement urbain – métropolisation – relation ville-campagne – espaces hybrides – Zwischenstadt – entre-ville – rapport rurbain – limite – développement territorial durable – aménagement souhaité – projets d'agglomération – Città-Ticino – Plaine de Magadino – gouvernance – Parco del Piano di Magadino

Table des matières

Résumé	1
<i>Résumé court</i>	1
<i>Résumé long</i>	1
<i>Mots-clefs :</i>	2
Table des matières	3
Table des illustrations et tableaux	8
Abréviations	10
1. Introduction	11
1.1. À la recherche de l'harmonie perdue...	12
1.2. Questions de recherche et objectifs	13
1.3. Constats et hypothèses	17
1.3.1. <i>Constat 1: modification rapport ville et son espace environnant</i>	17
1.3.1.1. Hypothèse:	18
1.3.2. <i>Constat 2 : résolution des conflits par des projets territoriaux durables</i>	19
1.3.2.1. Hypothèse 2	20
1.4. Méthodologie de travail	20
2. Changement des dynamiques urbaines : métamorphose de la ville	22
2.1. La ville, un système qui change : le régime d'urbanisation	23
2.1.2. <i>Concept temporel : photographie et film</i>	24

2.1.2. <i>Concept spatial</i>	25
2.2 Âges de la ville : déclinaisons temporelles et facteurs de transformation	26
2.2.1. <i>Phase 0: émergence de la notion de ville</i>	28
2.2.1.1. La colonisation du territoire agricole	30
2.2.2. <i>Phase 1 : de la ville de la révolution industrielle à la ville fordiste</i>	31
2.2.2.1. L'apparition de la périphérie : la ville en « doigts de gants »	32
2.2.2.2. De la production de masse à la crise économique : le fonctionnalisme urbain	34
2.2.3. <i>Phase 2 : des Trente Glorieuses à la ville étalée</i>	36
2.2.3.1. Du développement urbain à l'entassement des centres : une nouvelle stratégie résidentielle	37
3. Le territoire contemporain : la métamorphose du rapport ville-campagne	40
3.1. La notion de métropolisation : un nouveau phénomène territorial	41
3.1.1. <i>Le régime métropolitain : l'essor de l'urbain</i>	42
3.1.2. <i>La morphogenèse du territoire métropolitain : ville étalée et dépendance automobile</i>	43
3.2. L'étalement urbain : définition, causes, forme et structure	51
3.3. La frontière et le concept de limite : histoire d'un dualisme territorial	56
3.4. Une nouvelle stratégie d'interpénétration territoriale : le rapport rurbain	61
3.5. Le territoire hybride de la Zwischenstadt : un entre-ville complexe et hétérogène	64
3.5.1. <i>Une interprétation de la Zwischenstadt</i>	70
3.6. La mensuration de l'espace rural : pas seulement une question de densités	73
3.7. Les espaces hybrides : réflexion sur sa complexité et ses conflits	76

4. La Suisse urbaine : différentes typologies territoriales au service de la ville 82

4.1. L'urbanisation et la métropolisation de la Suisse : historique d'un processus séculaire 83

4.1.1. *La typologie d'une Suisse urbaine* 86

4.1.2. *Dynamiques spatiales dans les espaces ruraux : quelle typologies* 88

4.1.2.1. *Réflexions sur le rapport urbain / rural en Suisse* 90

4.2. Le projet de territoire et le développement territorial durable : quelles réponses pour les espaces hybrides suisses? 91

4.2.1. *Le développement d'un réseau urbain polycentrique : le scénario pour une Suisse durable ?* 92

4.3. Les synergies entre espaces urbains et espaces ruraux : quelles stratégies de développement en Suisse? 95

4.3.1. *La gestion de la mobilité: objectifs et stratégies pour une coordination entre le développement des infrastructures de transport et le développement territorial*

96

4.3.2. *Les stratégies spatiales du projet territorial Suisse: les projets d'agglomérations* 98

5. La Plaine de Magadino: entre-ville du Tessin 101

5.1. Le choix du terrain d'étude : un territoire complexe affecté par plusieurs usages 102

5.1.1. *La Plaine de Magadino : territoire hybride entre deux agglomérations tessinoises*

103

5.2. L'organisation territoriale du Canton du Tessin : quel rôle pour la Plaine de Magadino ? 104

5.2.1. *Objectifs du PDC et stratégies d'action : les fiches, mesures concrètes de gestion territoriale* 107

5.3. La Plaine de Magadino : évolution d'un patchwork territorial	109
5.3.1. <i>Fiche R11 du PDC : Piano di Magadino</i>	111
5.3.1.1 Composantes naturelles, agricoles, récréatives et paysagères : le PPdM	111
5.3.1.2 Résidentiel et mobilité : le rapport entre les Projets d'agglomération et le PPdM	112
5.4. Le PPdM: un plan d'utilisation cantonal au service du territoire	113
5.5. Le développement urbain du Tessin septentrional : les projets d'agglomérations de Locarno et Bellinzona	118
5.5.1. <i>Le PALoc : le projet d'agglomération de Locarno</i>	119
5.5.2. <i>Le PAB : le projet d'agglomération de Bellinzona</i>	124
5.5.3. <i>Coordination entre PALoc et PAB : la PdM comme territoire d'action</i>	127
5.5.4. <i>Les points faibles et la gestion des espaces conflictuels : quelles défis pour la PdM du futur ?</i>	129
5.6. La coordination des acteurs territoriaux: une question de gouvernance	130
5.6.1. <i>Le développement des projets territoriaux de la PdM : comment assurer un portage politique fort ?</i>	133

6. Cadre territorial restreint : la commune de la Sponda Destra	137
6.1. La Sponda Destra une nouvelle commune entre les agglomérations de Locarno et de Bellinzona	138
6.2. Quels projets territoriaux durables pour le territoire hybride de la Plaine de Magadino ? Proposition de trois enjeux communs	142
6.2.1. Structurer le développement territorial par les axes de transport	143
6.2.2. Structurer le développement territorial par les espaces ouverts	145
6.2.3. Ménager les paysages rurbains par la conception des limites agricoles	150
6.3. Quel futur pour la plaine de Magadino ? Les conditions optimales pour l'aménagement souhaité	152
7. Conclusions	155
Références	158
Entretiens	158
Bibliographie sélective	159
Remerciements	165
Annexes	

Table des illustrations et tableaux

<i>Figure 1 : Les trois phases d'Ascher exprimées par des images</i>	26
<i>Figure 2 : Exemples de ville de l'antiquité</i>	28
<i>Figure 3 : Exemples de villes médiévales</i>	29
<i>Figure 4 : Eléments de la ville industrielle</i>	33
<i>Figure 5 : Images représentant le fonctionnalisme urbain</i>	36
<i>Figure 6 : Images des changements de la ville fordiste</i>	38
<i>Figure 7 : Images du régime métropolitain et de l'urbain</i>	43
<i>Figure 8 : Ville territoire et métapole</i>	46
<i>Figure 9 : Le rôle de l'automobile dans la structure urbaine</i>	50
<i>Figure 10 : Éléments de l'étalement urbain</i>	53
<i>Figure 11 : Les agglomérations suisses et les villes isolées selon les critères de délimitation actuels</i>	84
<i>Figure 12 : Typologie d'une Suisse urbaine</i>	87
<i>Figure 13 : Typologie spatiale de l'espace rural en Suisse</i>	89
<i>Figure 14 : Réseau urbain suisse polycentrique</i>	93
<i>Figure 15 : Coordination entre infrastructures de transport et urbanisation en Suisse</i>	98
<i>Figure 16 : Les agglomérations tessinoises dans le contexte métropolitains milanais</i>	105
<i>Figure 17 : Le modèle territorial cantonal et ses composantes</i>	106

<i>Figure 18 : Le parc dans le contexte de la plaine</i>	114
<i>Figure 19 : La localisation des aires de protection</i>	115
<i>Figure 20 : Différentes typologies de production agricole dans la plaine</i>	115
<i>Figure 21 : Occupation du territoire de la plaine</i>	116
<i>Figure 22 : Parcours à l'intérieur de la Plaine</i>	117
<i>Figure 23 : Schéma de la ville linéaire du PALoc</i>	121
<i>Figure 24 : Structure des axes de développement régional</i>	122
<i>Figure 25 : Réseaux de transport et surfaces libres</i>	123
<i>Figure 26 : Aires stratégiques de développement</i>	123
<i>Figure 27 : Développement sectoriel souhaité de la ville de Bellinzona</i>	126
<i>Figure 28 : Le rapport entre les deux programmes d'agglomération du Sopraceneri</i>	127
<i>Figure 29 : Le réseau écologique de la PdM</i>	146
<i>Tableau 1 : Communes touchées par le PPdM</i>	114
<i>Tableau 2 : Liste des objets inscrits dans les différents inventaires de protection</i>	116
<i>Tableau 3 : Liste des communes du Locarnese</i>	120
<i>Tableau 4 : Liste des communes du Bellinzone</i>	124

Abréviations

AMS	Association Métropole Suisse
APM	Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo
ARE	Office fédéral du développement territorial
ATE	Association Trafic Environnement (Associazione Traffico Ambiente - ATA)
CIT	Commission Intercommunale des Transports (Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e della Vallemaggia)
COS	Emprise au sol (CH)
CRTB	Commission Régional des transport du Bellinzone (Commissione regionale dei trasporti del Bellinzone)
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DI	Département de l'Intérieur (Département dell'interno)
DT	Département du Territoire (Dipartimento del Territorio)
EEA	European Environment Agency
GGT	Grand générateur de trafic (Grande Generatore di Traffico)
IRR	Indice de relative ruralité
PAB	Projet d'agglomération de Bellinzone
PALoc	Projet d'agglomération de Locarno
PCT	Plan Cantonal des Transports (Piano cantonale dei trasporti)
PDC	Plan Directeur Cantonal (Piano direttore cantonale)
PdM	Plaine de Magadino (Piano di Magadino)
PPdM	Parc de la Plaine de Magadino (Parco del Piano di Magadino)
PNR	Programme National de Recherche
PTLV	Plan des Transports du Locarnese et Vallemaggia (Piano dei trasporti del Locarnese e della Vallemaggia)
PUC	Plan d'utilisation Cantonale (Piano d'utilizzazione cantonale)
SCE	Surfaces de compensation écologique
SD	Sponda Destra
SM	Section de la Mobilité (Sezione della Mobilità)
SS	Sponda Sinistra
SST	Section du Développement Territorial (Sezione dello Sviluppo Territoriale)
TILO	Trains régionaux Ticino - Lombardia
TIM	Transport individuel motorisé
UP	Urban permeation

1. Introduction

« Un accordo musicale, che è determinato dai rapporti tra le note, a qualcuno può anche non piacere, ma resta oggettivamente un accordo; il suono dato da note non in accordo tra loro può anche essere gradito da qualcuno, ma resta comunque disarmonico. Ebbene, come le note possono unirsi in modo armonico o non armonico, i singoli elementi del paesaggio si aggregano in modo coerente o incoerente » (DT, 2010, p.21).

1.1. À la recherche de l'harmonie perdue...

Le territoire est un espace en évolution continue. Aujourd'hui il s'avère de plus en plus difficile de reconnaître les dynamiques territoriales du passé : la forme, la structure, les acteurs sont toujours différents et ne cessent de se transformer. Le territoire, en conséquence, subit des changements qui vont trop vite par rapport aux rythmes naturels. Cette différence d'harmonie mène à une incohérence territoriale entre le rythme de l'homme et le rythme de la nature. Il est souhaitable de récupérer cette symphonie perdue et donc essayer de mieux s'entendre dans ce type de rapport, de coexistence. Dans la plupart des espaces occupés par l'homme, cette entente a désormais disparu : les changements ont tellement modifié l'espace concerné qu'une récupération ne pourrait plus satisfaire les besoins humains et naturels. Mais il y a encore des endroits à sauvegarder et à prévenir de l'impulsion humaine, en particulier ceux qui continuent à subir une pression constante et incessante : il s'agit des espaces à la limite de l'endroit qui plus caractérise l'homme : la ville. Ces espaces peuvent être encore défini comme espaces libres, car ils ne sont pas encore enserrés complètement par la ville en soi, mais ils ne peuvent que difficilement être défini comme entièrement naturels, car les dynamiques que touchent ces espaces sont dès maintenant destinées à une forte influence urbaine. Ces espaces sont affectés par des utilisations multiples et ils s'exposent potentiellement à des exploitations très diverses. La capacité de réagir aux menaces d'incursion du développement humain est très importante, dans le but de pouvoir garder une identité et de sauvegarder une ressource épuisable telle que le sol. Il ne s'agit pas de critiquer d'une manière absolue le développement territorial : la croissance économique et l'augmentation des rythmes urbains ont mené à une qualité de vie de haut niveau. Mais par contre on s'est rendu compte dans les dernières années, que des choix territoriaux du passé ont mené à des erreurs incorrigibles. Ce nouveau territoire de ce qu'on peut définir « l'entre », doit donc se réinventer, se reconcevoir, en rapport avec la ville (et l'urbain) et avec la nature, la campagne. Il s'agit en particulier de prendre en considération un éventail élargi de possibles usages auquel il devrait faire face et de pouvoir développer des « bonnes pratiques ». Il s'agit en particulier de résoudre un dilemme : comment

sauvegarder les environnements naturels et le paysage de qualité, tout en assurant une qualité de vie et un bien-être satisfaisant? Pour ce faire, plusieurs conditions sont nécessaires, afin de pouvoir arriver à une solution viable et satisfaisante pour les deux parties. Il faudrait donc choisir un développement territorial qui puisse être durable dans le temps et qui puisse garantir un avenir aux générations futures. Le travail qui se déroulera à partir de ces mots essayera donc de trouver des réponses à cette question fondamentale, sur la base d'une réflexion du concept du développement territorial comme outil de coexistence et d'harmonie entre les éléments considérés.

1.2. Questions de recherche et objectifs

Q1 Quelles sont les dynamiques qui ont modifié les relations entre la ville et son espace environnant? Quelles mutations jouent un rôle important lors de l'évolution des territoires hybrides issus des processus d'étalement urbain et de métropolisation qui ont affecté le territoire européen et suisse dans les dernières décennies? Quelles nouvelles clés de lectures existent pour redéfinir ce territoire complexe?

La première réflexion du travail consistera à connaître et comprendre les dynamiques touchant le territoire urbain et son espace environnant. La relation entre l'espace rural et l'espace urbain, en particulier, permet d'étendre le raisonnement sur la forme urbaine et sur l'évolution des territoires affectés. Le changement du système urbain d'un territoire donné peut s'expliquer par une métamorphose temporelle du régime d'urbanisation. Cette mutation engendre une transformation et une modification des structures et des dynamiques urbaines ainsi qu'une régulation des facteurs économiques, sociaux et politiques. A partir des années 1960, une dispersion de la ville et un étalement urbain important caractérisent les formes et les modes de vie des villes européennes. Une mutation profonde du système urbain, compact et ancien, en ville étalée moderne, engendre ainsi la manifestation d'un phénomène nouveau, à savoir la métropolisation, et d'un nouveau régime d'urbanisation : le régime métropolitain. Les grands changements issus de la métropolisation, en particulier dans un territoire tel que le territoire

helvétique, ont modifié fortement les relations entre la ville et la campagne. La multifonctionnalité des espaces ainsi que le flou des limites entre les deux territoires a engendré une relation complexe avec une multiappartenance d'usages à l'intérieur des mêmes secteurs du territoire. Une attention particulière sera donc portée sur le rapport entre la ville comme entité compacte et son espace environnant dispersé. La dimension locale sera étudiée selon la tradition européenne mais observée et étudiée selon le processus de métropolisation suisse. La clé de lecture sera axée sur les tentatives de redéfinir ces « *territoires hybrides* » (Carron, Cavin et Ruegg, 2009, p.10) entre l'urbain historique et le non-urbain ou mieux le bâti et le non-bâti. Il serait ainsi intéressant de mieux définir l'espace non-urbain, ne s'agissant pas d'une définition claire et nette. Nous citerons plus ou moins dans le détail les concepts plus récents de *Città Diffusa* de Secchi [2005], la *Métapole* d'Ascher [1995], la *Generic City* de Koolhaas [1995], la *Ville émergente* Chalas [2000], la *Zwischenstadt* de Sieverts [2004] ou *l' Urbanscape Switzerland* de Eisinger et Schneider [2003]. Il s'agira ainsi de rechercher et faire ressortir les enjeux qui touchent les raisons intrinsèques de l'étalement urbain en Suisse. Ces notions seront analysées dans une perspective spatiale et territoriale et seulement partiellement d'un point de vue social et culturel. Cette investigation nous permettra de mieux identifier les enjeux qui affectent la gestion de ces espaces dans une interdépendance multifonctionnelle entre les usages de ces espaces. Dans une deuxième phase du projet il s'agira de montrer les problématiques qui affectent ces territoires hybrides dans le cas particulier de la Suisse et d'observer les propositions existantes de lecture et de gestion durable de ces territoires.

Q2 Quels outils de gestion et de planification peut-on utiliser dans la lecture du territoire urbain en Suisse, dans le but d'un développement territorial durable? Quelles régions sont les plus touchées par l'hybridation des espaces? Est-ce que la région du Piano di Magadino à la limite entre l'urbain et la campagne correspond à un territoire hybride à caractère complexe s'avérant intéressant à étudier? Quels outils concrets peuvent être utilisés dans un projet territorial qui aboutissent à une alliance gagnante ?

La deuxième partie théorique du travail consiste en la proposition concrète d'une série d'enjeux communs pouvant répondre à une meilleure gestion des espaces hybrides. Ces espaces sont par définition complexes et la gestion est souvent conflictuelle entre plusieurs fonctions et usages territoriaux. En particulier les espaces périurbains et les espaces à la limite de la ville sont affectés par ces usages multiples. La fonction productive liée à l'utilisation de la terre, à savoir les terrains agricoles, est souvent en conflit avec la fonction résidentielle, notamment en ce que concerne la réserve foncière pour l'avenir. Le rôle productif est ainsi caractérisé par les espaces industriels, les grandes voies de communication et les noeuds routiers et ferroviaires. Ces activités nécessitent des espaces importants, ce qui contraint fortement leur implantation à l'intérieur des territoires urbains. Les espaces naturels se situant proche des espaces urbains sont aussi affectés par plusieurs usages : le rôle écologique et naturel de ceux-ci devrait prévaloir mais, de plus en plus, la fonction récréative liée aux loisirs affecte ces espaces verts et bleus. Les répercussions négatives de la ville se manifestent évidemment dans ce territoire environnant, à savoir la pollution et toutes les nuisances qui affectent un paysage de plus en plus étendu et endommagé. Il sera d'abord essentiel de définir les régions touchées par ces problématiques. Si l'on concentre notre attention au niveau suisse, il semble opportun de prendre en considération une définition plus adéquate de la notion de ville et d'espace urbain en opposition avec l'espace non-urbain. Il serait donc intéressant d'évaluer le rapport entre les agglomérations métropolitaines helvétiques, caractérisées par les projets d'agglomérations (PA) qui définissent concrètement et d'une façon statistique les espaces urbains, et ce qui se trouve « au-delà », à savoir les espaces ruraux, les espaces naturels et non-urbains. Il faut néanmoins considérer qu'à l'intérieur de ces espaces institutionnels, plusieurs différences peuvent être détectées : une analyse

approfondie sera évaluée à ce sujet. La partie pratique du travail découlant de la proposition concrète de traitement et de gestion des espaces hybrides, permet d'appliquer une partie des enjeux communs au cas pratique. Le terrain d'étude choisi semble bien répondre aux caractéristiques des espaces identifiés comme hybrides, à savoir un caractère complexe, mixte et défini par plusieurs fonctions et usages. Pour ce travail j'ai donc considéré la région de la Plaine de Magadino, pour des raisons multiples, et plus précisément un secteur d'étude plus restreint dans le but de mieux faire ressortir les conflits d'usage et de gestion entre les différents espaces limitrophes. Le choix et les limites de l'espace considéré seront expliqués plus en détail dans les chapitres suivants. Il s'agit d'abord de mieux connaître l'échelle étendue de la région d'étude, à savoir la Plaine de Magadino. La région est affectée par des dynamiques diverses, à savoir urbaine, industrielle, agricole et commerciale. Une gestion du territoire intégrative dans le but de résoudre les conflits d'usages pourrait bien décrire et consolider les stratégies de développement territorial. Afin de bien analyser le territoire, l'étude historique de la région sera un facteur important, aussi comme l'étalement urbain de la plaine, les changements fonctionnels des structures et l'évolution du paysage. Il s'agira ainsi de définir le territoire à une plus vaste échelle, en intégrant les caractéristiques au niveau cantonal, mais aussi international, avec le processus de métropolisation propre à la ville de Milan. La région de la plaine de Magadino a été étudiée dans les dernières années d'une manière très complète. Plusieurs études institutionnelles, politiques, économiques et territoriales ont défini d'une façon plus détaillée ce territoire cantonal. Ces études seront analysées et traitées dans le détail, notamment le document du plan directeur cantonal basé sur l'organisation territorial du Tessin. Un autre document, très récent, a analysé dans le détail la région de la plaine de Magadino, c'est-à-dire le Plan d'Utilisation Cantonale qui préconise la mise en place d'un parc de la Plaine de Magadino avec plusieurs fonctions à l'intérieur d'un espace défini. Il faudra bien sûr considérer et évaluer les projets d'agglomération des villes de Locarno (PaLoc) et de Bellinzone (PAB), se situant à la limite de la plaine et donc de la région d'étude élargie. Les deux projets comprennent entièrement le territoire de la plaine, mais le secteur choisi, plus restreint, se trouve entre les deux projets. Le but est donc celui de reconnaître une cohérence structurelle entre les deux projets et plus généralement entre les projets régionaux, dans le but de reconnaître si une gestion durable, cohérente et gagnante des espaces hybrides est possible.

1.3. Constats et hypothèses

Pour répondre aux deux questions de recherche, il semble opportun encadrer les sujets traités à l'aide de deux constats qui mènent à la formulation de deux hypothèses de recherche. Les constats correspondent à des aspects observés qui rendent intéressant l'étude liée au travail de mémoire.

1.3.1. Constat 1: modification rapport ville et son espace environnant

Les changements sociétaux du vingtième siècle ont engendré une modification du régime d'urbanisation affectant les villes et les pratiques urbaines des citoyens. La structure des dynamiques urbaines a évolué en modifiant les espaces inter-urbains et en particulier les espaces intra-urbains. Les phénomènes d'étalement urbain et de métropolisation tant en Suisse qu'en Europe causent une modification radicale des rapports entre le monde urbain et rural dans les formes urbaines et dans les modes de vie des habitants. La création d'un nouveau rapport, dit *rurbain*, vient se créer entre les deux mondes.

L'essor de toute une série de territoires hybrides, issus du nouveau phénomène de l'étalement urbain, engendre des nouvelles préoccupations. De nouvelles dynamiques s'accroissent telles la préservation des espaces, la libéralisation des déplacements motorisés, le phénomène du pendularisme, le changement des politiques agricoles, etc. Dans les territoires affectés émergent ainsi de nouvelles zones avec une affectation du sol mixte. L'apparition de grandes surfaces commerciales et industrielles est conséquente au régime métropolitain mis en place dans les territoires européens.

Les formes et les usages des territoires complexes correspondent aux résultats pratiques issus des conditions économiques et sociales des acteurs territoriaux. Les auteurs qui définissent de façon différente la ville du vingtième siècle et les nouveaux espaces complexes doivent forcément définir le système sociétal qui détermine chaque époque d'étude. Les conséquences issues des dynamiques propres à chaque société peuvent, dans une deuxième phase, déterminer le régime d'urbanisation idéal pour répondre aux besoins économiques, sociaux et plus récemment environnementaux.

La pluralité d'acteurs qui joue un rôle à l'intérieur des dynamiques urbaines étant considérable, elle définit le territoire d'une manière différente. Les besoins des acteurs sont donc très divers et la mise en œuvre d'un système coordonné entre les parties s'avère par conséquent très difficile. Le rôle de l'expertise est donc fondamental pour le bon fonctionnement du système-ville, mais malheureusement une telle médiation n'est pas toujours facile à exécuter. En conséquence l'étude des territoires hybrides, étant complexes par définition, nécessite un traitement particulier par les différents acteurs jouant un rôle à l'intérieur de ces territoires. .

Les enjeux qui touchent les problématiques liées à l'étalement urbain sont donc multiples. La prise en compte de ces enjeux est assez délicate, car on retrouve des soucis différents à chaque changement d'échelle. Les régions institutionnelles ne respectent plus les besoins territoriaux, ce que montre en particulier l'analyse du modèle helvétique, car les niveaux géographiques sont très différents les uns des autres. Les questions liées à l'étalement urbain font ressortir des dynamiques particulières lorsqu'on considère des espaces fonctionnels dans la gestion des territoires concernés. La notion de fonction ne peut pas prendre en compte les limites administratives propres à chaque entité territoriale : l'application de nouveaux modèles s'avère plus intéressante dans l'étude des dynamiques affectant les régions hybrides où un changement d'échelle est requis. Les méthodes de gestion de ces régions complexes correspondent donc au thème central de cet étude territorial, dans une perspective de développement territorial durable.

1.3.1.1. Hypothèse:

La métropolisation et l'étalement du territoire ont accentué la relation entre l'espace urbain et le non-urbain environnant en créant des espaces hybrides. La gestion de ces espaces complexes est un point central pour le développement territorial durable européen et suisse.

1.3.2. Constat 2 : résolution des conflits par des projets territoriaux durables

La proximité d'usages à l'intérieur des territoires hybrides mène à des conflits entre les espaces proches. Les intérêts qui se répandent dans ces espaces entre la ville et la campagne sont ainsi multiples, grâce aux avantages qui caractérisent ces espaces, en particulier la grande disponibilité d'espace. Les connexions qui se développent entre les différents acteurs territoriaux qui utilisent davantage les espaces intermédiaires, à savoir l'entre-ville, donnent une valeur ajoutée aux territoires hybrides. Les utilisations du passé, dont l'agriculture ou la protection de l'environnement, ont été souvent supplantées par des usages plus productifs du point de vue économique dont le résidentiel et le développement industriel. Des conflits donc apparaissent dans le cas de divergence sur l'utilisation de ces espaces en dehors de la ville.

Afin de résoudre ces problématiques, il semble que la mise en place de projets territoriaux viables et raisonnés permet de résoudre ces problèmes. Le principe de base est le développement territorial durable, à savoir une intervention dans les domaines économique, sociale et environnemental, en prévision d'assurer un territoire viable aux générations futures. Les projets doivent donc intervenir dans plusieurs champs d'action, à plusieurs échelles. Les problématiques apparaissent dans des régions en particulier, où les intérêts sont multiples, dans un espace restreint. L'échelle régio-communale permet de détecter d'une façon plus manifeste ces conflits, en proposant plus aisément des solutions préalables.

Les espaces hybrides restreints doivent en conséquence être liés aux milieux urbains, afin d'évaluer le rapport entre la dimension ville en proximité avec la dimension rurale / agricole. En Suisse les villes sont désormais détectées au travers des agglomérations urbaines. Les projets d'agglomérations essaient de déterminer la faisabilité de certains projets à l'intérieur des espaces urbains. Une évaluation de ces projets, en harmonie avec d'autres projets territoriaux situés dans une sphère plutôt rurale ou agricole, permet d'évaluer le développement territorial dans une perspective de durabilité environnementale, économique et ainsi politique.

La Plaine de Magadino reflète entièrement les caractéristiques citées auparavant. Les projets territoriaux en cours dans la région d'étude, permettent d'apprécier les propositions politiques qui vont redéfinir le territoire cantonal dans les prochaines années. Des problèmes de gouvernance persistent dans un territoire fragmenté, du point de vue spatial mais aussi politique, avec un morcellement communal qui cause des soucis pour l'avenir. Différentes portes d'entrée sont nécessaires, afin de déterminer d'une façon plus précise possible, les enjeux en cours dans la région d'étude.

1.3.2.1. Hypothèse 2

La Plaine de Magadino correspond à une région territoriale affectée par plusieurs usages dans un espace restreint. Les projets confinés au sein de ce territoire sont intéressants, permettant d'évaluer les méthodes de gestion territoriale, dans le but d'un développement territorial durable.

1.4. Méthodologie de travail

Pour répondre d'une manière exhaustive aux questions de recherche, il semble opportun de définir clairement la méthodologie que je vise à utiliser lors de la rédaction du travail. Afin de répondre aux questions de recherche définies au début du travail, je souhaite évaluer l'évolution du concept de ville et ainsi observer le développement du rapport entre la ville et son espace environnant en particulier avec la campagne. Pour ce faire, et pour déterminer ainsi la nature de ces espaces intermédiaires (ou hybrides) j'ai donc d'abord choisi de mieux connaître la littérature du sujet d'étude, en particulier en ce qui concerne le changement des dynamiques urbaines. Je suis parti d'une série de constats acquis et dont il faut tenir compte d'une manière contraignante dans mon travail. Suite à ces constats deux hypothèses de recherche ont été définies. Le but final de ce travail est de répondre aux questionnements initiaux en vérifiant ou non les hypothèses associées. Le travail se divisera idéalement en deux tronçons différents : d'une part les chapitres deux et trois et de l'autre les chapitres quatre, cinq et partiellement le six. Le septième chapitre termine avec la formulation d'une série de conclusions qui achèvent le travail effectué. La première partie traitera de l'étude théorique de l'évolution de la notion de ville et en

général de l'urbain, avec l'étude de la métropolisation du système « occidental » suite à un étalement urbain continu le long des dernières décennies. Une interprétation de ces nouveaux espaces complexes créée avec l'extension du phénomène métropolitain sera adoptée afin de pouvoir répondre d'une manière plus ou moins satisfaisante au premier questionnement de recherche. La deuxième partie sera par contre évaluée sur la base des enseignements appris le long de l'étude théorique, avec une application concrète dans un territoire d'étude. La partie pratique, et en particulier le quatrième chapitre, concernera idéalement l'évaluation au niveau suisse des phénomènes urbains, métropolitains et ruraux. Avec l'étude des éléments appris lors des réflexions à ce sujet et des stratégies en cours au niveau suisse, je souhaite pouvoir conduire mon travail à une évaluation plus concrète au sein d'un territoire plus restreint, c'est-à-dire le Canton du Tessin. Je vise donc à rediriger mes raisonnements vers une région d'étude qui correspond à un espace complexe, hybride et affecté par une gestion territoriale entre l'urbain et le rural : il s'agit du terrain d'étude de la Plaine de Magadino. Cette réduction d'échelle me permettra de mieux saisir les problématiques réelles et les acteurs qui caractérisent un territoire hybride. Pour ce faire j'ai d'abord effectué une dérivation rurale (dans les annexes) dans la plaine pour me rendre compte à l'avance des enjeux territoriaux de la plaine. Successivement j'ai récolté environ huit heures d'interviews obtenues à l'aide d'une série d'entretiens avec des acteurs territoriaux. Il s'agit en particulier de syndics des communes de la région d'étude, des responsables des associations actives dans la région, d'acteurs de l'administration cantonale (transport, développement territorial) et d'autres personnes compétentes dans l'évaluation des dynamiques territoriales de la Plaine de Magadino. Avec les voix récoltées je souhaiterais donner une structure plus ordonnée au travail et confirmer ou non les hypothèses et certaines réflexions de recherche prévues à l'avance. Dans le sixième chapitre (en particulier 6.2. et 6.3.) j'essaierai de prévoir des scénarios et un développement territorial cohérent avec les enseignements appris dans les chapitres précédents. L'évaluation des projets territoriaux en cours dans la région, qui seront traités d'une manière complète et suffisante, me permettra, vraisemblablement, de mieux apprécier les bonnes pratiques de l'aménagement territorial des espaces hybrides. Une analyse subjective sur la base des éléments acquis sera nécessaire pour achever le travail.

2. Changement des dynamiques urbaines : métamorphose de la ville

« Questo racconto implica due sequenze : la prima costruita sull'esperienza della progressiva concentrazione urbana, la seconda su quella della frammentazione e dispersione della megalopoli entro territori di sorprendente dimensione. Se ci si limita ad osservare la città europea, le due sequenze sembrano dividere l'asse del tempo in un prima e dopo, implicando quindi un punto di passaggio tra l'uno e l'altro generalmente collocato tra gli anni Sessanta e Settanta del secolo, anni che assumono, da questo punto di vista, un'importanza del tutto eccezionale. Ma ad uno sguardo più attento che investa tutti i continenti le due sequenze appaiono correre parallele, affondando entrambe le proprie radici in tempi che precedono il ventesimo secolo. Tutto fa prevedere che siano destinate ad un importante percorso nel secolo successivo.» (Secchi, B., 2005, p.15).

2.1. La ville, un système qui change : le régime d'urbanisation

La ville est un système qui change. La variable du temps dans la mutation de la ville est un élément fondamental pour sa connaissance. Le système évolutif de la ville récupère des traces et les transforme en héritage. Cette évolution est influencée ou mieux correspond au résultat des changements sociétaux. Les caractéristiques de chaque société contraignent et façonnent les formes et les pratiques urbaines. La ville est donc un système réel et évolutif conçu par des formes qui se modifient. L'urbain est une réalité transgénérationnelle, mémoire d'éléments du passé, inscrits dans le présent et forcément précurseurs du futur. Les formes sont conditionnées par le remaniement du cadre de vie, par le changement des besoins et par la mutation des structures et des dynamiques sociales. Les héritages du passé aboutissent souvent à de nouvelles fonctions et à des nouveaux usages de la ville et des espaces urbains. (Da Cunha, 2009) La notion du temps est liée d'une façon très étroite à la notion d'espace. Les traces laissées dans le passé conditionnent et établissent les traits physiques des territoires actuels. Les signes, présents à chaque échelle territoriale, ne peuvent pas être traités séparément. La singularité de réflexion dans un système urbain est inconcevable. La ville est forcément entrelacée à d'autres structures urbaines, à d'autres systèmes balancés qui définissent des interactions spatiales. Cette pluralité de systèmes, formes et trames imbrique ces structures d'une façon complexe. Les différents niveaux et échelles d'analyse de chaque système urbain, rendu plus complexe par un système évolutif souvent imprévu, conditionnent le territoire. Ce dernier peut donc être défini comme le résultat de l'enchaînement entre le rôle des acteurs sociétaux, du choix des actions prises dans le temps et de l'espace physique à disposition. La somme des éléments issus de l'application des notions de temps et d'espace à l'intérieur du raisonnement sur la métamorphose urbaine, explique la définition de régime d'urbanisation. Avec cette expression on cherche à visualiser le concept de « configuration des conditions *générales [...] définissant l'organisation, la structure, le fonctionnement, les dynamiques et la régulation d'un système urbain durant une période donnée* ». (Da Cunha, 2009, p.9). Il s'observe une spécification des concepts temporels et spatiaux.

2.1.2. Concept temporel : photographie et film

La dimension temporelle joue un rôle fondamental dans le système – ville. La prise en compte d'une part de l'imagination fixe dans une période donnée, et d'autre part de l'évolution dans le temps de la ville, nous permet de visualiser les éléments temporels de deux façons différentes : je les appellerai photographie territoriale et film territorial. La dimension fixe représente une image de la société dans un moment précis dans un territoire donné. A l'intérieur de l'évolution temporelle ? elle peut être conçue à l'aide d'une seule représentation fixe dans une période déterminée. Cette iconographie du territoire peut se déterminer dans le passé et dans le présent, mais en ce qui concerne l'avenir, une prévision exacte ne peut pas être effectuée. Dans la pratique, l'utilisation d'images pour évaluer et comprendre un territoire, et d'une manière générale le régime d'urbanisation qui l'affecte, permet de déterminer les éléments (descripteurs) qui définissent le territoire, et de reconnaître une situation statique, descriptive. Au contraire, la mise en commun de plusieurs images fixes du territoire nous permet d'observer une évolution dans le temps. Cette évolution permet de mettre en évidence les changements les plus significatifs transmis à l'intérieur d'un territoire déterminé en observant les problèmes les plus évidents et y concevoir d'éventuelles solutions. Une séquence ordonnée d'image, comme dans les films, permet d'observer différemment chaque photographie effectuée singulièrement. La cinématographie permet d'observer 25 images chaque seconde, mais en réduisant d'autant le poids émotionnel de chaque image. Au contraire, une image nous permet de réfléchir infiniment sur les éléments qu'on peut y observer, car elle ne bougera pas. L'élément dynamique du visuel nous permet d'observer la métamorphose urbaine, mais un autre élément est fondamental dans cette vision : la vitesse. Cette caractéristique des changements territoriaux permet de concevoir d'une façon plus réelle les modifications en cours, en évitant un sous- ou surdimensionnement du phénomène étudié. Dans l'étude du régime d'urbanisation, l'observation de chacune des deux pratique s'avère opportune, l'une pour donner une structure fixe et intelligible des âges historiques de la ville, (à trois moments différents) l'autre pour établir les problèmes et les questions non résolues de chaque entité territoriale en préconisant des possibles solutions, grâce à l'observation continue dans la dimension territoriale. L'exemple de la tâche d'huile, qui sera repris successivement par

Yves Chalas, peut très bien montrer la différence entre la photographie et le film. Cette image peut bien s'appliquer à l'étalement urbain, seulement si on arrive à poser les images avec une séquence logique, c'est-à-dire en expansion. D'où l'utilité de la représentation cinématographique. Avec de seules images fixes, on ne peut pas déterminer l'évolution, à savoir l'extension de la tâche, mais au contraire on peut même penser que le phénomène a réduit sa taille. C'est la connaissance des propriétés propres de l'huile qui nous permet de concevoir une extension dans l'espace, mais l'urbain doit-il forcément se comporter de la même manière de l'huile ? Une propagation vers l'extérieur peut-elle s'arrêter voire réduire ? Où placer la limite entre l'huile et le non-huile ? Il est donc fondamental de connaître l'histoire de ces photos / film, pour connaître l'évolution, observer le présent et imaginer - peut-être - le futur.

2.1.2. Concept spatial

Dans un premier temps, il est intéressant de constater la visualisation spatiale de la métamorphose urbaine. L'espace joue un rôle fondamental dans la dimension pratique du régime d'urbanisation. La mise en réel des concepts flous liés aux conditions générales (aspects sociaux, politiques, économiques,...) peut être confirmée à l'intérieur d'un territoire donné. Lorsqu'on parle de forme, de structure et d'organisation on prévoit une application concrète des conditions préalables. L'aspiration générale est celle de pouvoir concevoir une mutation et de la réaliser dans un espace donné. Au travers de différents projets, il s'agit donc de concrétiser les idées et les conceptions imaginées dans l'abstrait. Les éléments qui définissent réellement un régime d'urbanisation ne sont donc pas seulement une liste de notions et d'intentions, mais aussi des applications concrètes de ces prévisions dans l'espace. Un projet territorial bien conçu repose nécessairement sur des éléments spatiaux. L'espace joue donc un rôle fondamental car, si on reprend l'exemple de l'huile, la connaissance des propriétés physiques de la surface où cette huile se propage est nécessaire. Quelle pente a-t-elle, quel vecteur de friction ? Y a-t-il des trous ? Quelle est sa taille ? L'huile peut-elle se propager à l'infini ? Il faut donc connaître l'espace et ses caractéristiques afin de pouvoir bien évaluer les actions qui se passent

dans un territoire donné, en particulier pour ce qui sera le leitmotiv du travail, à savoir l'étalement urbain et surtout le rapport entre la ville et la campagne.

Les notions d'espace et de temps reviendront logiquement à chaque nouveau raisonnement, car les deux entités définissent les changements de la structure et des dynamiques territoriales. L'application au cas concret de l'urbanisation sera expliquée d'une manière plus détaillée dans les chapitres suivants, afin de mieux comprendre l'importance des concepts spatiaux et temporels dans cette thématique. D'ores et déjà, nous pouvons généralement dire qu'ils sont à la fois le temps et l'espace qui définissent, ensemble et séparément, un territoire donné.

2.2 Âges de la ville : déclinaisons temporelles et facteurs de transformation

Comme l'indique F. Hartog (2003), la relation entre espace et temps est fondamentale, car l'ordre du temps définit l'organisation de l'espace. Ce sont donc ces « régimes d'historicité » qui définissent les phases de conscience personnelle face à un nouveau rapport avec la société, qui correspond, dans un discours spatial urbain, aux régimes d'urbanisation décrits auparavant. Une division classique des différents âges de la ville est exprimée par Ascher (1995), qui rend lisible le développement de l'urbain. Il distingue effectivement trois différentes phases : la première va de la fin du Moyen Âge au début de la révolution industrielle ; la deuxième période se prolonge jusqu'à la fin des Trente glorieuses ; la troisième phase nous ramène à l'ère métropolitaine, phase du monde contemporain en occident (Da Cunha, 2009).

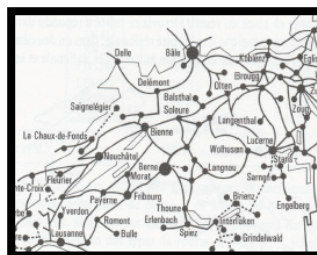
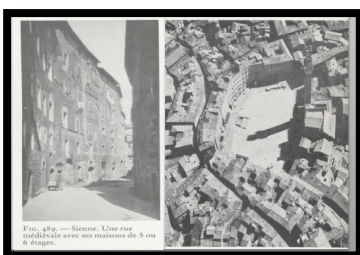


Fig.1 : Les trois phases d'Ascher exprimées par des images. (Da Cunha, 2009)

Ces longues périodes historiques, avec des caractéristiques intrinsèques particulières, peuvent être anticipées depuis une phase zéro ou l'émergence de la notion de ville s'instaure dans la société antique. Il faut souligner que chaque phase ne sera pas analysée dans le détail : mon objectif sera plutôt celui d'articuler l'évolution dans le temps des changements spatiaux, en prévision d'une meilleure compréhension de la ville de la modernité. Les espaces urbains dans la ville du vingtième siècle ont subi une métamorphose radicale dans la période à cheval entre la deuxième et la troisième phase ascherienne. En particulier, ces changements seront l'objet de l'étude du premier chapitre théorique du travail. A chacune de ces périodes correspond différents acteurs, modes de production des biens, moyens de transport, approvisionnements énergétiques, etc., qui indistinctement conditionnent les structures et l'organisation de l'urbain. La notion de régime d'urbanisation sert à résumer schématiquement les éléments et à lier les différents facteurs de chaque phase avec la ville. La complexité des discours temporels et spatiaux concernant l'urbain sont dus à la multitude d'interactions qui ont lieu à l'intérieur du système considéré. Les rapports entre le choix des acteurs et les modes d'actuations ont des conséquences dans des périodes différentes et à des échelles particulières. Ces différences jouent un rôle primordial dans l'étude des interactions de la société métropolitaine car les mutations engendrent des conséquences diverses, dans différents secteurs d'analyse. Les facteurs de transformation sont de plus en plus différenciés, tandis que la croissance de la population et des opportunités des individus conditionnent les structures et les dynamiques de l'urbain métropolitain. L'accélération des changements ainsi que la contraction espace-temps laissent présager une transition vers un nouveau régime d'urbanisation. Le trait d'union entre la phase actuelle et celle du futur pourrait correspondre à la nécessité de repenser le rôle de l'humain dans les villes modernes. Une conscience environnementale et écologique semble émerger dans l'organisation des structures et des dynamiques urbaines, ce qui pourrait ramener à une révision du rapport entre l'urbain et le non-urbain, entre la nature et la ville et entre la métropole elle-même, qui rendrait le régime urbain plus global et consciencieux de son rôle dans le monde actuel.

2.2.1. Phase 0: émergence de la notion de ville

La notion de ville est créée par l'homme. Une invention de l'être humain, pas une nécessité naturelle. La ville se forme en réunissant l'habitat. La structure de l'habitat en petits hameaux ou villages existait comme forme logique d'exploitation des ressources naturelles. Selon les besoins primordiaux dans l'antiquité, l'accessibilité des biens était circonscrite au site. L'héritage de ces structures est désormais observables seulement dans les villages qui ont gardé une dimension restreinte et assez « intime », à savoir les villages de montagne ou de côte, seulement où d'autres événements n'ont pas changé les nécessités de départ. Ces besoins sont fondamentalement liés à la société de la chasse et de la cueillette, mais il s'agissait encore d'une société assez nomade ; le premier motif de sédentarité a été l'exercice du culte, qui a commencé à rendre intéressant l'instauration dans un site plutôt qu'un autre. Mais c'est bien sûr à partir de la sédentarisation liée à la société agricole et de l'élevage, que les premières structures urbaines qu'on peut effectivement appeler ville ont vu le jour. C'est dans les plaines alluviales du Tigre et de l'Euphrate, dans le Proche-Orient que les premiers villages deviennent ville : il s'agit d'établissements humains plus complexes et dont l'organisation sociale et économique dépend de l'approvisionnement des zones environnantes (Da Cunha, 2009).

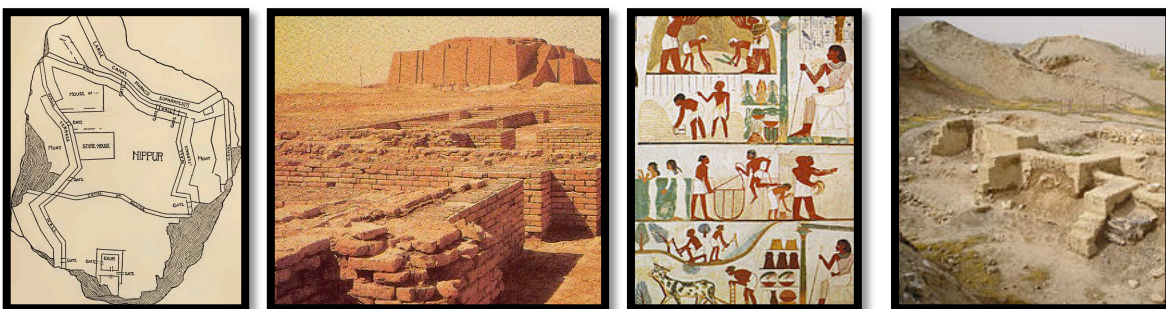
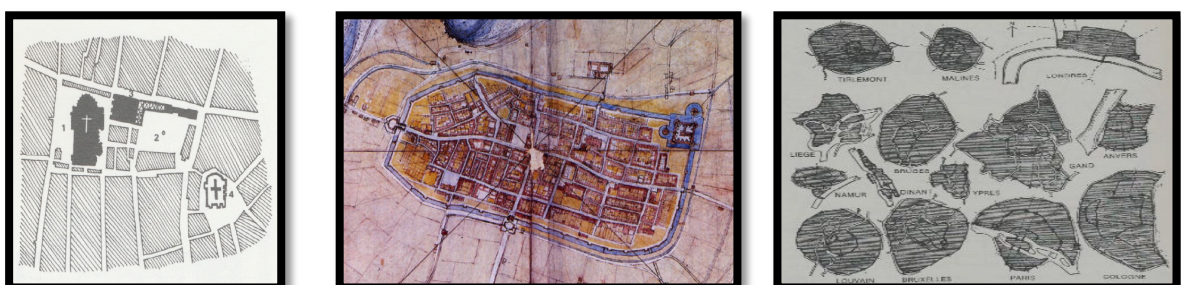


Fig.2 : Exemples de ville de l'antiquité (web)

Il s'agit que de méga-hameaux, mais dans leur intérieur les dynamiques ont fortement muté par rapport à la structure villageoise. Les villes, comme on les connaît, ont commencé à exister après la sédentarisation agricole, et non avec ; car seulement la division du travail rendue possible par les surplus agricoles et l'apprentissage des pratiques artisanales, ont permis la complexification des dynamiques urbaines. Fondamentalement, quand les besoins des citoyens ont changé et élargi par rapport à

une simple relation avec la nourriture, les premières villes sont apparues. L'aspect intéressant de l'émergence de la ville correspond à sa corrélation avec les changements sociaux et économiques, c'est-à-dire avec l'évolution des nécessités des personnes. L'apparition des villes en contrepoids identifie la première séparation effective entre la ville et la campagne, car c'est avec ce changement que la structure sociale et économique (dans le sens original de « gestion intérieure d'une maison, d'une famille ») se modifie irréversiblement. Avec la maîtrise des ressources primaires (énergie et eau) et la domestication des ressources nutritives, la sédentarisation devient peu à peu le système d'habitat dominant dans le monde entier, dont la ville est le principal témoignage. La technique du « mur droit » rend ainsi possible un développement de la construction en hauteur ainsi qu'en largeur, en répondant à la croissance de la population et aux besoins accru de l'agriculture et l'élevage (stockage alimentaire) (Hénaff, 2008). Comme anticipé auparavant, le lien entre la ville et la religion est très important. En effet, la ville antique, comme projection spatiale sur la terre du monde divin, doit connaître des règles de disposition des éléments urbains. Ces normes posent des limites primordiales dans l'évolution de la structure urbaine, par exemple avec l'importance de privilégier la création d'une place centrale symbolisant l'exercice du pouvoir temporel. L'organisation spatiale des formes et des dynamiques au sein de la ville s'instaurent peu à peu dans le raisonnement des hommes et si d'abord la structure est plutôt chaotique et désordonnée, des règles plus strictes conditionneront l'évolution de la ville. Ce passage entre un système antique pas ou peu raisonné et la nécessité de poser des règles de l'urbain correspond à la principale transition qui nous amènera à la ville moderne. Le parcours entre la première définition de l'urbain et la ville actuelle est complexe et, chaque fois, parsemé de différents éléments évolutifs qui caractérisent chaque phase.

Fig.3 : Exemples de villes médiévales (Da Cunha, 2009 et Tranda-Pittion, 2010)



Dans l'antiquité, on reconnaît certaines villes de grande taille au niveau mondial, mais le concept de ville européenne comme cité-Etat, apparaît au milieu du Moyen Âge, à partir de la fin du X^{ème} siècle en corrélation avec la renaissance économique de l'Europe (Benevolo, 1983). Dans la ville médiévale, les espaces urbains prédominants sont les cathédrales, c'est-à-dire un renforcement du lieu du culte, la place du marché comme démonstration du rôle que la ville-marché commence à acquérir au niveau local et continental. Avec la structure médiévale, on commence à observer une complexification de la structure et des dynamiques urbaines en Europe à cause de la diversité des nouvelles centralités et de la juxtaposition de quartiers en développement (Benevolo, 1983).

La structure logique de la ville commence forcément à sortir des frontières closes. Si dans l'antiquité ces limites entre la campagne et la résidence urbaine avaient été souvent floues, les bords de la ville ont commencé à s'instaurer au fil du temps, pour des raisons de sécurité et de défense des citoyens. Dans cette période, étant l'espace délimité par son enceinte, la ville préindustrielle – compacte et organique – vit dans une relation étroite avec les espaces naturels environnants. Les distances sont limitées et le rapport avec les structures agricoles environnantes est restreint par le déplacement piéton ou éventuellement par la mobilité animale (cheval). Ce rapport se transforme peu à peu, modifiant la relation entre la ville et son espace environnant. De plus en plus, comme l'indique Choay (2006), qui reprend des idées de Mumford (1938) « *la ville du Moyen Âge n'était pas simplement dans la campagne mais de la campagne* » (Mumford, 1938, p.306, cité dans Choay, 2006, p.169). Cette thématique, qui correspond au fil rouge du travail, mérite un petit approfondissement.

2.2.1.1. La colonisation du territoire agricole

Les motifs qui poussent la ville à se développer en dehors des limites des murs d'enceinte sont liés en premier lieu à la croissance de la population et conséquemment au marché du travail. La hausse démographique produit un manque de travail, surtout à la campagne et donc ces populations migrent vers les villes. La ville fortifiée et entouré est désormais trop petite pour accueillir cette croissance urbaine ; des faubourgs se forment aux portes des villes, extensions urbaines souvent incohérentes par rapport à ce qu'on trouve à

l'intérieur des murs. Pour donner une structure plus claire aux structures environnantes, des enceintes successives sont construites et les faubourgs sont complétés par d'autres établissements qui vont enrichir l'extension résidentielle. Le rapport avec l'extérieur change, les limites des villes se dissipent et l'ajout d'enceintes ultérieures ne fait que repousser le problème d'extension urbaine, en anticipant bien à l'avance la phase de développement de la révolution industrielle. Plusieurs étapes doivent encore être achevées avant d'arriver à la phase du régime d'urbanisation industriel, mais la relation de base entre la ville et la campagne subit une mutation radicale. Le rapport de la ville en direction de l'extérieur commence à s'instaurer et en conséquence le rapport entre la ville (ou l'urbain) et le non-urbain démarre son processus d'élargissement. Comme l'indique Benevolo, cette phase joue un rôle important. *«Le développement des villes provoque et hâte les transformations de la campagne. La ville marchande importe des vivres et des matières premières et exporte les produits de l'industrie et du commerce. La campagne – à cause des exigences de ces échanges et de l'accroissement général de la population – doit augmenter la production agricole : coloniser de nouvelles terres et exploiter plus rationnellement celles qui sont déjà cultivées»*. (Benevolo, 1983, p.173). Comme on le verra, dans le futur il ne s'agira plus seulement du rapport avec la production agricole (même si cette relation reste souvent prépondérante), mais aussi avec d'autres espaces ruraux. L'aspect qui se modifie le plus est le type des exigences et en conséquence des échanges entre la ville et la non-ville, tenu compte de l'évolution des besoins humains et de l'accroissement continu de la population. Le long des siècles, la ville subit une métamorphose continue: les fonctions des espaces changent, l'extension urbaine éclate et les usages mutent avec une rapidité et une expansivité sans précédents. Ce fait est le précurseur des changements qui auront lieu dans les phases suivantes, notamment avec la révolution industrielle – avec une transformation radicale des formes et des réseaux urbains - et encore après avec la métropolisation du territoire urbain.

2.2.2. Phase 1 : de la ville de la révolution industrielle à la ville fordiste

Pour observer la phase d'urbanisation suivante il faut avancer jusqu'à la moitié du XVIII^e siècle. Les périodes précédentes ont été fondamentales pour l'histoire de la société

occidentale, mais en ce que concerne la ville, les changements n'ont pas été radicaux. C'est seulement avec la diffusion des pratiques industrielles que la ville subit une mutation profonde, qu'on peut même définir de révolution urbaine (Benevolo, 1983). Partout en Europe, en se propageant à partir de l'Angleterre, les changements ont été profonds. Le régime urbain change les activités économiques, les structures sociales, les modes de vie des personnes et en général la société urbaine. La question de la production touche désormais le quotidien des personnes qui habitent dans une réalité urbaine qui a modifié fonction de la ville : de lieu de marché, la ville est devenue lieu de production et en conséquence ville industrielle. La population urbaine explose, car la nécessité de main-d'œuvre attire les populations rurales. La machine productive accélérée de la ville industrielle provoque donc un exode rural massif et une croissance spatiale continue (Mumford, 1973; Frey, 1986). Dans le processus qui mène de la ville classique à l'agglomération urbaine et encore à l'urbain métropolitain actuel, une transition urbaine se produit par plusieurs cycles de croissance économique qui caractérisent et définissent les propriétés urbaines (Da Cunha, 2009). Chaque cycle nous permet de comprendre l'allure de la ville et de le cadrer dans un contexte précis de développement économique et successivement urbain.

2.2.2.1. L'apparition de la périphérie : la ville en « doigts de gants »

La période comprise entre 1820 et 1870 correspond à une phase de croissance économique considérable. La population urbaine s'accroît grâce à l'arrivée de la main-d'œuvre provenant des terres agricoles ; en général, les liens ville-campagne se distendent. Le progrès et le développement économique issu du capitalisme industriel engendrent une croissance désordonnée de la ville. La concentration des usines autour des villes, et la construction de cités ouvrières en lien avec ces fabriques, produisent une ségrégation socio-économique intense (Da Cunha, 2009). L'extension de la ville se développe le long des voies de circulation, en particulier en lien avec le réseau ferré qui est en train de se construire. De nouveaux pôles de croissance se multiplient en correspondance avec les nœuds du réseau: il s'agit de villes à caractère industriel. Cette croissance extrêmement rapide des villes, provoque le développement le long du réseau

et successivement l'essor d'une nouvelle implantation compacte autour des noyaux denses des grandes villes, à savoir les périphéries.

À l'intérieur du cœur urbain, plusieurs problèmes de caractère social, économique et territorial touchent la réalité des citoyens. Des urbanistes comme I. Cerda à Barcelone et

Fig.4 : Eléments de la ville industrielle (Da Cunha, 2009)



surtout G.-E. Haussmann à Paris (entre 1851 et 1870) prévoient une organisation spatiale avec l'objectif d'éviter toute ségrégation, permettre l'hygiène publique et faciliter les relations sociales grâce à des circulations plus fluides (Da Cunha, 2009). Le but de la structure «régulariste» est donc celui de redessiner la ville en posant des limites plus claires, notamment entre l'espace privé et l'espace public. Cette planification prévoit donc une limitation de la densité en ville avec une organisation plus ouverte et salubre représentée par des larges voies de communication (les grands boulevards parisiens), par des places et des parcs urbains (le Bois de Boulogne à Paris). L'objectif de ces voies était ainsi celui de desservir les nouvelles gares ferroviaires. Souvent ces boulevards étaient ainsi parcourus par un réseau de tramways qui se développait dans certaines villes de l'époque. Le système urbain qui s'instaure correspond donc à une ville des transports publics «en doigts de gant» à travers une ramification réticulaire ou radiocentrique structurée par la desserte des transports publics (Da Cunha, 2009). Cette «vidange» de la population a été appuyée par le renforcement des espaces avec une fonction publique (commerces, loisirs,...) qui étaient souvent placés dans les bâtiments le long des boulevards. En effet comme l'indique Benevolo, « dans le noyau central des villes, où prédominent les fonctions commerciales, la disposition plus adéquate pour la nouvelle urbanité est la rue-corridor, qui sert à la fois de canal de circulation et de dégagement pour les magasins situés aux rez-de-chaussés » (Benevolo, 1983, p.380). Au contraire, le rapport entre public et privé est au fur et à mesure plus caché en profondeur, dans « l'arrière-pays ». C'est dans les zones périphériques, où domine le résidentiel, que les

inconvenients issus du rapport étroit du privé avec le public (bruit, promiscuité, faible rapport avec les éléments naturels,...) n'existent pratiquement plus. Le faible prix du terrain dans les nouvelles zones résidentielles en périphérie permet une exploitation des grandes aires vides. Les acteurs qui ont davantage la possibilité d'utiliser les espaces périphériques sont à la fois les logements à faible densité par les populations riches (villas), et l'habitat à forte densité pour les logements plus économiques (immeubles à plusieurs étages). Une telle organisation de la périphérie entraîne forcément une augmentation du coût des logements, car la demande de zones exclues des nuisances urbaines augmente systématiquement. Il s'avère donc nécessaire, grâce au majeur regard social de l'époque, de garder un certain nombre d'habitations précaires pour les classes les plus démunies (Benevolo, 1983). La périphérie tend à devenir compacte et ne laisse plus de place aux implantations de grande taille telles que les industries, les entrepôts,... Ces éléments typiques de la ville industrielle mais incompatibles avec la vision régulariste et salubre de la ville de l'époque, sont « *repoussés vers une troisième zone concentrique, la banlieue, mélange de ville et de campagne, qui se trouve repoussée toujours plus loin au fur et à mesure que la croissance de la ville s'accroît* » (Benevolo, 1983, pp.381-382). Ce témoignage de Benevolo démontre la relation toujours complexe entre la ville et la campagne ou généralement avec son espace environnant. Les espaces périphériques, dans ce cas la banlieue, deviennent des lieux où l'on place les établissements encombrants; l'attribution fonctionnaliste des secteurs publics et la relation plus étroite entre la ville et la périphérie sont le prélude aux piliers de ce qu'on appellera la ville moderne.

2.2.2.2. De la production de masse à la crise économique : le fonctionnalisme urbain

Cette phase de développement urbain commence avec un achèvement de la puissance industrielle européenne. Cette tendance se développe dans d'autres nations, en particulier dans l'outre-mer américain. Le progrès technologique et industriel engendre une production de masse dans plusieurs filières de production et contribue à la constitution des grands marchés internationaux. L'organisation des espaces urbains a été fortement influencée par toute une série d'inventions majeures qui ont changé les modes de vie des personnes (dynamo [1869], téléphone [1876] ou encore l'ascenseur [1887]). Ces renouvellements permettent une croissance urbaine et le renouvellement du cadre

bâti (Da Cunha, 2009). C'est la période des premiers moteurs à explosion, prélude de l'invention de l'automobile. Cette mutation profonde du style de vie des citoyens urbains modifie ainsi la ville même; avec l'interconnexion des différents réseaux (voies de communication, systèmes d'égouts, distribution) la ville commence à devenir un réseau commun, un ensemble urbain. Le rôle principal de la dynamo est celui de permettre d'utiliser l'électricité comme force motrice ; il s'avère donc fondamental dans l'extension de la ville en horizontal (réseaux de tramways) et en vertical (ascenseurs). La circulation augmente fortement, avec la mise en réseau des lignes de chemin de fer, d'abord à vapeur et ensuite à partir du début du XX siècle en utilisant la traction électrique. Ce processus d'expansion urbaine est forcément aidé par les vitesses plus élevées atteintes par les moyens de transport modernes. Avec l'essor de la production automobile on observe le développement des besoins de la mobilité individuelle mais surtout l'augmentation de la vitesse de la production économique. Le fordisme permet d'augmenter la productivité et en conséquence la production, qui devient *de masse* avec les avancées technologiques. La taille de la ville augmente, le volume des échanges et de la distribution s'agrandit, notamment dans de nouveaux pôles urbains entre les maillages ferroviaires. La performance du système augmente, mais aussi sa complexité, car les enjeux et les acteurs qui interagissent à l'intérieur des espaces urbains se multiplient. La structure urbaine se métamorphose et se complexifie. La ville acquiert plusieurs adjectifs, qui la définissent comme un noyau central entouré par des zones périphériques densifiées le long des axes ferroviaires structurants (Da Cunha, 2009). Cette composition complexe nécessite la recherche d'une partition spatiale ordonnée des espaces urbains. Comme l'indique Secchi (2005) «*crescita e dissoluzione della città costruiscono un racconto noto, che [...] dà la propria impronta alla maggior parte dei progetti del secolo ventesimo, assegnando loro il compito [...] di dare un ordine a ciò che appare come incomprensibile disordine*» (Secchi, 2005, p.15). La croissance de la ville et de la production urbaine méritent une méditation ultérieure de la structure urbaine, et une régulation des espaces de la ville. Plusieurs architectes et urbanistes de l'époque, dont le célèbre Le Corbusier, définissent une séparation spatiale des fonctions urbaines dans des

zones distinctes de la ville. Il s'agit d'une régulation basée d'abord sur les espaces pour circuler, mais aussi travailler, habiter et se distraire. Cette volonté de régulation des espaces est le signe avant-coureur de l'urbanisme moderne marquant le visage de l'après-guerre, où ces pratiques vont se développer fortement.

2.2.3. Phase 2 : des Trente Glorieuses à la ville étalée

Dans les années 1930, la crise devient évidente, mais c'est dans la crise « *que sont forgés aussi les conditions de la plus forte croissance économique de l'histoire* » (Da Cunha, 2009, p.16). Le capitalisme de consommation de masse qui émerge des ruines laissées par la « Grande dépression » n'est pas seulement de type fordiste, c'est-à-dire n'est plus une production standardisée et mécanisée. Afin de sortir de la crise, l'esprit visionnaire d'entrepreneurs créatifs mène à une réflexion importante sur le rôle de la productivité et de la production. Des produits nouveaux sont désormais disponibles, avec la démocratisation de l'accès aux biens marchands, par l'invention du marketing et par l'essor de la publicité. Après la crise, l'économie qui sort du conflit mondial est donc renforcée, avec la production de nouveaux biens de consommation. Les nouvelles activités industrielles et tertiaires liées à la production d'installent dans les villes qui offrent des marchés et des connexions de plus en plus faciles. (Da Cunha, 2009). L'entité qui se fortifie et se renforce en premier lieu est donc la ville. L'efficacité de la planification urbaine est alimentée par la hausse des équipements collectifs et la densification du maillage urbain. Il s'agit des lignes de transport en commun de plus en plus performants, des services aux citoyens (écoles, hôpitaux, etc.) et d'une façon générale de ceux que l'Etat-providence fournit à la collectivité. La mise en place des structures urbaines respecte encore une certaine logique, car la régulation des espaces est encore gérée par les fonctions qu'ils ont. Cette croissance du rôle de l'urbain augmente les connexions et



Fig.5: Images représentant le fonctionnalisme urbain (Tranda-Pittion, 2010)

les potentiels d'interaction et possède l'avantage de regrouper plusieurs activités dans un même lieu, c'est-à-dire l'économie d'agglomération. La polarisation des activités et de l'emploi attire aussi de nouveaux habitants, car la nécessité de main d'oeuvre urbaine augmente. L'exode rural mais surtout les migrations internationales alimentent la croissance permanente du système urbain (Da Cunha, 2009). Comme l'indique Secchi (2005) « *i trasferimenti di popolazione dalla campagna alla città, dall'agricoltura all'industria, dal Sud al Nord, dal mondo e dalle tradizioni rurali al mondo e alla cultura urbani, hanno dato luogo [...] ad importanti cambiamenti nelle relazioni tra le diverse città [...]* » (Secchi, 2005, p.19).

2.2.3.1. Du développement urbain à l'entassement des centres : une nouvelle stratégie résidentielle

Avec ce flux de personnes vers la culture urbaine, les centres deviennent vite encombrés, tandis que la croissance économique qui caractérise cette évolution ne perd pas de vitesse. Les centres se remplissent et on ne trouve plus la place pour le logement, car les espaces dédiés aux habitations migrent vers des activités tertiaires. La société urbaine se trouve face à une densification du centre par entassement et verticalisation des constructions, engendrant la rénovation voire la démolition des bâtiments et un remplissage des espaces interstitiels. En conséquence il faut passer à l'étape suivante en évitant les centres, avec une extension urbaine plus ou moins continue et compacte autour des noyaux denses. La concentration urbaine progressive met en compétition les activités et les populations pour l'occupation de l'espace limité par les techniques de mobilité, à savoir les centres urbains (Secchi, 2005). Comme l'indique Secchi (2005) « *Alcune sue parti [della grande città], solitamente le più centrali, sono state sottoposte ad un'enorme pressione [...]. Questa si è di volta in volta espressa in una più intensa utilizzazione dello spazio urbano, nella sostituzione di funzioni e ruoli da tempo consolidati con ruoli e funzioni nuovi* » (Secchi, 2005, p.16). Cette intensité et la nouvelle fonction des espaces centraux voient l'arrivée de nouveaux espaces de production, tandis que les logements doivent trouver une place ailleurs. En outre, ces nouveaux logements doivent être construits assez rapidement et doivent être bon marché pour permettre aux immigrants de la ville de pouvoir les occuper facilement. Cette extension périphérique donne lieu à l'habitat de masse, la ville fordiste qui reflète la production à grande échelle.

Comme l'indique Allain (2004) repris par Da Cunha (2009) «*la ville fordiste désigne ce passage à l'industrialisation des formes urbaines, à la répétitivité industrielle et aux grandes séries, à la consommation extensive de l'espace au milieu du XXème siècle*». (Allain, 2004, p.43, cité dans Da Cunha, 2009, p.17). Cette notion renvoie donc à la réalisation de grandes ensembles bâtis dans les zones suburbaines en croissance rapide, selon les principes de l'urbanisme fonctionnaliste (Da Cunha, 2009). La production standardisée des logements permettait donc de confirmer une certaine logique du fonctionnalisme urbain, notamment pour la fonction de «l'habiter». Cette laideur des banlieues tristes a mené successivement à une revendication et un besoin de qualité urbaine.

Avec l'amélioration des techniques de transport, la construction du réseau ferré et du tramway et - comme on le verra par la suite – par l'énorme diffusion de l'automobile, la *pressione* indiquée par Secchi (2005) explose et s'étend sur une vaste périphérie, identifiée comme le produit le plus évident de la croissance urbaine du vingtième siècle (Secchi, 2005). Si on reprend les mots de Koolhaas, grand architecte contemporain, «*le centre n'est plus réellement le centre, mais un mirage hypertrophié en voie d'implosion* ». Ceci ne fait que confirmer cette «*obsession centripète*» (Koolhaas, 1995, p.723). Cette force interne toujours plus puissante, additionnée au rêve de changement de la figure du logement, moins industrielle et répétitive, mène à la recherche d'un système d'habitat plus convivial et personnalisé. Il s'agit ainsi d'échapper à la dégradation urbaine et d'aller à la recherche d'une identité, d'une sécurité et ainsi de se rapprocher de la nature. La solution plus adéquate à cette époque, à savoir les années 1950 – 1960 était la maison individuelle à la campagne; l'analyse des territoires actuels est forcément liée à l'héritage laissé par cette nouvelle stratégie résidentielle qui posera beaucoup de questions sur la structure du territoire urbain actuel.

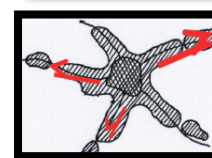
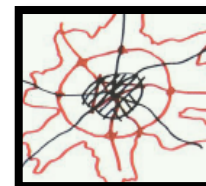


Fig.6: Images des changements de la ville fordiste (Da Cunha, 2009)

La phase d'exode urbain commence avec l'invasion de la campagne par les citadins et en conséquence par l'acquisition du nouveau modèle résidentiel lié à la maison individuelle. La périurbanisation et l'étalement urbain, souvent appelé *urban sprawl* si lié au modèle américain, sont les nouvelles figures du nouveau régime d'urbanisation. Ce phénomène, exprimé habituellement avec le rapport ville-campagne, se limite seulement à une relation spatiale. Il comporte ainsi des caractéristiques intrinsèques du point de vue social, économique et démographique. Comme l'indique Ghorra-Gobin (2006) «*l'urban sprawl ne se limite en aucun cas à un simple processus d'absorption de la campagne par la ville mais se veut le résultat de l'invention d'un phénomène inédit ne relevant ni de la ville ni de la campagne*» (Ghorra-Gobin, 2006, p.147). Ce *phénomène inédit* est tout à découvrir, le long des discours liés à la dimension qui caractérise cette région transitoire entre la ville et la campagne. Le rôle de la maison individuelle (*single-family house* pour Ghorra-Gobin) et son rapport avec la démocratisation de l'automobile, correspondent aux deux piliers ou figures centrales de l'*urban sprawl*. Cette relation se manifeste avec le territoire urbain qui se tourne vers l'extérieur, cherchant de nouveaux espaces à occuper. La ville se dilate, elle devient diffuse et ses limites deviennent plus incertaines que jamais (Da Cunha, 2009). Le nouveau régime d'urbanisation voit la ville changer de forme et d'échelle. Il ne s'agit plus d'un système fermé, clos comme il était celui reconductible à la notion de ville ancienne: les dynamiques qui affectent le territoire urbain sont multiples et se traduisent avec une métropolisation du territoire. Cette métamorphose radicale du concept territorial impose une analyse approfondie du nouveau régime d'urbanisation et de toutes nouvelles dynamiques affectant le territoire concerné.

3. Le territoire contemporain : la métamorphose du rapport ville-campagne

« Le territoire contemporain est considéré comme un phénomène complexe et hybride, dominé par la primauté d'une urbanité générique s'étalant sur un fond de campagne dans laquelle toute nature originelle aurait disparu » (Versteegh, P., 2008, p.87).

3.1. La notion de métropolisation : un nouveau phénomène territorial

Pour définir brièvement la notion de métropolisation, l'évaluation conceptuelle du phénomène s'avère nécessaire, en l'inscrivant dans une dynamique plus étendue. « *La métropolisation n'est pas seulement l'accroissement du poids démographique des grandes villes dans les réseaux urbains, [mais] [...] plutôt par un accroissement de la sélectivité et du poids des fonctions économiques stratégiques de commandement et de desserte urbaine dans les centres urbains majeurs* » (Da Cunha, 2009, p.19). Ce discours découle du raisonnement de Bassand qui avance que la métropolisation est « *la croissance et la concentration de populations et d'activités se redéployant peu à peu dans un ensemble de communes autour d'une ville* » (Bassand, 2004, p. 23). Selon lui, la métropole « *se définit par l'exercice d'une centralité économique* » (Bassand, 2004, p. 23) et que « *son activité économique tend à rayonner sur le monde entier et à être influencé par lui* » (Bassand, 2004, p. 24). La relation entre les villes et la connexion de chaque agglomération au réseau global et leur arrière-pays respectif détermine les facteurs de reconnaissance du phénomène métropolitain. La définition de ville globale proposée par Sassen (1991) reflète assez bien les aspects de base d'un réseau métropolitain, car la relation entre les pôles urbains est fondamentale. La notion de la distance joue ainsi un rôle important, ce qui augmente l'ampleur des espaces métropolitains par la contraction espace-temps. Pour Moriconi-Ebrard (1996) la métropolisation résulte d'un processus logique permettant la concentration des activités et des hommes dans des lieux donnés: il s'agit d'une application dans la pratique de l'économie d'agglomération. La notion d'archipel métropolitain définit ce territoire comme champ d'opportunités. L'économie mondialisée tirerait des bénéfices du phénomène métropolitain, grâce à l'essor des fonctions majeures destinées à la mise en réseau des entreprises qui dominent le panorama des économies mondiales; il s'agit de la concentration des services, des centres décisionnels, politiques et économiques ainsi que la présence des plateformes multimodales de transport. La structure métropolitaine met en avant le rapport entre le centre et l'espace environnant: si les lieux centraux sont favorisés par ces facteurs avantageux, les lieux

périphériques devraient subir davantage la faible connectivité des activités économiques. Au contraire, surtout dans les années qui suivent le début de la métropolisation en Europe et aux Etats-Unis, à savoir les années 1970, de nouveaux phénomènes apparaissent. On est face à une mutation fonctionnelle, où les plus grandes villes engendrent des systèmes urbains de plus en plus évolutifs, hiérarchisés et contrastés. Il s'agit ainsi de considérer que les métropoles ne sont pas seulement des territoires, «*ce sont aussi des modes de vie et des modes de production*» (Ascher, 1995, p.33-34). Cette évolution du concept métropolitain a été définie de différentes façons («*métropole*» par Ascher, 1995 comme on verra dans la suite du travail), mais a généralement été décrite comme une victoire de l'urbain face à l'effacement de la ville. Cette victoire du concept urbain et d'une façon générale la multiciplité de figures possibles qui peuvent être formées pour désigner une même réalité urbaine «*ne fait que souligner l'importance acquise par cette réalité*» (Chalas, 2000, p.109).

3.1.1. Le régime métropolitain : l'essor de l'urbain

Dans le recueil des textes rédigé par Françoise Choay intitulé *Pour une anthropologie de l'espace*, elle reprend toute une série d'articles écrits précédemment, dont le célèbre *Le règne de l'urbain et la mort de la ville* du 1994. Cet article, éclatant à l'époque, s'inspirant d'Henri Lefebvre (1968), proclamait expressément la «*mort de la ville et affirmait l'émergence d'une réalité nouvelle, qu'elle appelait «l'urbain», et qui la remplaçait*» (Bassand, 2004, p.12). Dans l'article Choay indiquait encore comment l'urbain pouvait être défini lors de la relation avec le territoire:

«Un système de références, physique et mental, constitué par des réseaux matériels et immatériels ainsi que par des objets techniques [...], retentit dans un circuit bouclé sur le rapport que nos sociétés entretiennent avec l'espace, le temps et les hommes. Ce système opératoire valable et développable en tous lieux, dans les villes comme dans les campagnes, dans les villages comme dans les banlieues est appelé l'URBAIN» (Choay, 2006, p.191).

Cette notion, en relation toujours avec les notions de temps et d'espace, est fondamentale si l'on considère l'essor de l'urbain comme «*échelle unique d'aménagement*» (Choay, 2006, p.197). En effet, dans la suite du travail, il s'avèrera intéressant d'appliquer le discours lié à l'urbain à la dimension du projet territorial visant l'aménagement durable du territoire. Parler de la victoire de l'urbain, c'est résumer en un seul concept la métamorphose qui a mené de la ville préindustrielle à la ville d'abord industrielle et ensuite à la nouvelle forme métropolitaine du territoire urbain, à savoir la région métropolitaine. Dans les années 1960, un étalement urbain important réorganise les villes sur le territoire environnant. Ce que Choay appelle l'urbain ce sont donc ces nouvelles réalités urbaines devenues des entités complètement nouvelles, à savoir des agglomérations urbaines définies comme métropoles. Les réseaux de communication connectent ces différentes entités territoriales et la contraction espace-temps permet de les rapprocher de plus en plus, d'autant plus qu'à l'heure actuelle, grâce à la télécommunication, la contraction est réduite à un point zéro. Nous sommes donc dans une société nouvelle, la société de l'information, qui «*génère la métamorphose d'un réseau de villes [...] en un réseau d'agglomérations urbaines et de métropoles*» (Bassand, 2004, p.12).

Fig.7: Images du régime métropolitain et de l'urbain (Da Cunha, 2009)



3.1.2. La morphogenèse du territoire métropolitain : ville étalée et dépendance automobile

L'accroissement des vitesses génère un exode urbain continu. Les populations urbaines partent à la campagne, dont les limites avec la ville deviennent de plus en plus floues. Il s'agit du phénomène de la ville étalée, dont on observe un élargissement continu de l'aire d'influence du territoire urbain. De nouvelles entités géographiques apparaissent, à savoir

la région urbaine et métropolitaine comme nous l'avons observé auparavant, mais aussi entourés par des couronnes suburbaines et périurbaines (Da Cunha, 2009). Selon Ascher (1995) ce nouvel espace agrandi ne peut pas être défini seulement comme une métropole, car ce terme «*n'introduit ni l'idée d'une nouvelle structuration des espaces urbains, ni l'idée de la formation d'un nouvel espace des activités économiques et sociales quotidiennes*» (Ascher, 1995, p.33). La complexité des nouveaux espaces urbains rend difficile sa définition géographique et statistique, ainsi que sa représentation. Ascher dans son livre *Métabolis ou l'avenir des villes* (1995), définit cet espace comme «*métropole*» pour rendre compte du phénomène métropolitain et des espaces engendrés par ce phénomène. Ascher définit la métropole comme «*ensemble d'espaces dont tout ou partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien d'une métropole*» (Ascher, 1995, p.34). Cette définition répond à la dimension temporelle liée au quotidien, car le lien avec l'espace est toujours difficile à considérer, notamment à cause de l'augmentation de la contraction espace-temps. Il distingue ainsi que «*les espaces qui composent une métropole sont profondément hétérogènes et pas nécessairement contigus*» (Ascher, 1995, p.34). Il s'agit donc d'un territoire varié, différent mais fondamentalement lié - comme on le verra ultérieurement - à des modes de vie et formes analogues. La notion de complexité des espaces commence ainsi à apparaître, étant donné qu'il s'agit d'un territoire hétérogène, avec plusieurs définitions et caractéristiques intrinsèques.

Une définition claire de la ville semble à l'heure actuelle très difficile à conceptualiser, puisque l'extension de l'urbain sans limites précises pose plusieurs problèmes. Y. Chalas (2000) se pose ainsi la question: s'agit-il encore de ville? Nous sommes donc maintenant persuadés du fait qu'une nouvelle entité apparaisse dans le panorama urbain de l'après-guerre en Europe. Ce que Ascher pouvait appeler «*métropole*» est exprimée de différentes façons par d'autres auteurs, à savoir «*ville illimitée*» par Geneviève Dubois-Taine, ou encore «*ville-archipel*» par Jean Viard ou même «*région urbaine*», «*ville-diffuse*» ou «*ville-étalée*». Y. Chalas dans son livre *L'invention de la ville* et plus particulièrement dans le chapitre intitulé *La ville émergente*, appelle cet espace «*ville-territoire*», en exprimant cette relation entre l'espace urbain et la campagne. Toutes ces appellations exprimées par différents auteurs sont pour Chalas à quelque chose «*près des synonymes de la ville-*

territoire ou, pour le moins, se rangent sous la figure bannière de la ville-territoire» (Chalas, 2000, p.109). La définition choisie par Y. Chalas veut faire valoir que la ville est devenue «*coexistante*» au territoire et que le lieu de la ville n'est plus seulement la ville mais aussi la campagne ou même ailleurs (Chalas, 2000) et que, par conséquent, «*il n'y a plus [...] cette séparation entre ville et territoire*» (Chalas, 2000, p.109). Il ajoute que la ville territoire «*présente non seulement des étendues et des démographies très contrastées, [...] mais également, à la différence de la ville traditionnelle [...], des périmètres ou des limites à leur territoire qui restent fort imprécises : la ville-territoire est une étendue au contour flou* » (Chalas, 2000, p.111). La question des limites et des formes surviendra plus en détail dans les chapitres suivants. Les habitudes et les modes de vie urbains confirment à nouveau l'idée de Choay et le triomphe de l'urbain. Les justificatifs de cette transmutation s'appuient sur les mêmes fondements exprimés par Ascher et Choay, à savoir l'essor des transports rapides collectifs et individuels et en conséquence la contraction espace-temps. Cette évolution spatiale rend l'habitant des périphéries actuelles pleinement urbain. Chalas exprime ce concept avec un exemple typiquement américain que je résume avec le terme de «*syndrome du Wall Street Journal*». Il s'agit du nouvel habitant néo-urbain, représenté par le *yuppie* (*young urban professional*) américain qui «*fuit les centres-villes pour aller vivre à la campagne, mais sans se séparer de son portable, de son ordinateur ou de sa livraison matinale du Wall Street Journal*» (Chalas, 2000, p.110). C'est l'expression humaine d'un nouveau phénomène qui apparaît surtout aux Etats-Unis à partir des années 1960: l'acquisition de la maison individuelle (*single-family house* pour Ghorra-Gobin). Ce phénomène est accompagné d'une métamorphose du système territorial des espaces périphériques urbains - *suburbs* en USA - où ces populations *yuppies* «*n'oublie pas la ville. Ils font en sorte d'installer la ville, ou leur ville, à la campagne*» (Chalas, 2000, p.110). Ces changements ont apporté des conséquences importantes, notamment dans le rapport entre les différents espaces, urbains et non.

L'autre aspect qui apparaît inéluctablement avec la croissance du phénomène urbain n'est pas seulement la naissance d'entités spatiales nouvelles, telles que les métropoles, mais l'aire d'influence qui s'amplifie. Nous avons toujours remarqué que la variable spatiale dans l'analyse du territoire urbain est très difficile à conceptualiser, mais une

caractéristique certaine de cette analyse est l'extension de cette sphère d'influence. Rem Koolhaas dans son article éblouissant nommé *The Generic City* (la ville générique en français) décrit d'une façon technique et très complète les caractéristiques de la métropole d'aujourd'hui. Il indique ainsi que cette extension « dilue inéluctablement la force et l'autorité du «cœur»: la distance entre centre et circonférence grandit inévitablement, jusqu'à atteindre le point de rupture » (Koolhaas, 1995, p.723).

La limite entre le centre urbain et la périphérie déconcentrée atteignant les espaces campagnards et naturels est floue et en expansion. À cause du fait que cet espace



Fig.8: Ville-territoire et métropole (Da Cunha, 2009)

s'agrandit, on se trouve inévitablement face à des nouvelles figures de l'urbain aux marges périurbaines de la ville. Il ne s'agit pas seulement des populations qui fuient à la campagne comme exprimée par Chalas, mais - comme l'exprime Da Cunha (2009) qui reprend des idées de Newman et Kenworthy (1996)-, cette mesure s'applique aussi aux industries, aux équipements et à des services consommateurs d'espace. La notion d'«*écartement fonctionnel*» désigne l'implantation de ces espaces dans des extensions urbaines, généralement à proximité des nœuds de communications. Cet étalement urbain est donc accompagné d'une restructuration de l'espace intraurbain, d'où une réévaluation des caractéristiques des notions qui définissaient cet espace. Le rôle de l'automobile et du réseau de transport individuel, de préférence motorisé, reste prépondérant. La ville étalée, fortement dépendante de ce moyen de transport, supplante avec vigueur la morphogenèse de la ville industrielle. Surtout à l'échelle intraurbaine, ce changement des formes est évident. L'étalement révèle une amplification et une dilatation des zones urbaines définie par une extension plus distendue des tissus urbains et l'essor de nouvelles centralités secondaires. Comme l'indique Da Cunha, la métropolisation et la ville étalée impliquent la formation d'une structure interne

«*discontinue et hétérogène*» (Da Cunha, 2009, p.22) où s'alternent dans les espaces périphériques des zones de faibles densité et des noyaux secondaires représentés par les *edges-cities*, centres commerciaux, technopôles, etc. Cette «*distribution des densités*» (Dureau et al., 2000), concept repris par Da Cunha (2009), désigne donc cette diffusion particulière selon les caractéristiques de la périphérie.

Dans la partie introductive du travail on discutait du concept spatial, à savoir l'image liée à la tâche d'huile décrivant l'évolution d'un phénomène spatial. Yves Chalas, dans son ouvrage *La ville émergente* reprend ce concept mais il l'améliore en discutant plus particulièrement la définition de l'adjectif *étalée* appliqué au discours sur les changements de la ville. Il écrit :

«La ville-étalée suppose un développement en tâche d'huile plus ou moins continue et au détriment de la campagne ou la nature. Ce que n'est pas le cas avec la ville émergente, qui n'est pas continue et qui ne s'étend pas contre la campagne et la nature mais, au contraire, en les intégrant. C'est la raison pour laquelle la figure de la ville-diffuse, qui suppose une diffusion ou, mieux, un essaimage des modes de vies urbains dans les territoires les plus éloignés des centres-villes anciens, paraît plus juste » (Chalas, 2000 p.109).

Cet essaimage peut, à mon avis, être applicable bien évidemment aux modes de vies urbains mais aussi à la distribution non équivalente dans le territoire périurbain métropolitain. La diffusion discontinue à l'intérieur de cet espace métropolitain met en évidence le caractère fragmentaire de la ville et ainsi de l'espace urbain. Secchi indique que dans la deuxième partie du vingtième siècle, en Europe Occidentale, une certaine continuité était envisagée par les urbanistes dans les territoires urbains, mais elle a été «*fortemente contrastata da due fenomeni tra loro intimamente connessi: la dispersione [dispersion ou mieux diffusion en français] e la frammentazione [fragmentation] dello spazio urbano*» (Secchi, 2005, p.33-34). En ce qui concerne la fragmentation des espaces urbains, Bassand indique effectivement qu'«*une caractéristique importante des métropoles est la fragmentation de leur espace*» (Bassand, 2004, p.37). Cette fragmentation modifie forcément le rapport des localisations résidentielles et des

activités par rapport au centre-ville. La relation entre la notion de densité et de fragmentation mène à la création d'un espace urbain discontinu, fonctionnellement disjoint, mais aussi composé par les interdépendances entre résidents, pendulaires, activités et usagers à l'échelle des agglomérations (Da Cunha, 2009, p.23 qui reprend des idées de May et al. 1998). La notion de ville éclatée imaginée par May détermine une dissolution des règles physiques, sociales, économiques et politiques inhérentes à la ville. Cette multidimensionnalité du territoire et l'ensemble de ces processus conduit à la formation d'espaces urbains complexes et variés. L'élément qui nous intéresse le plus dans l'analyse territoriale correspond à la morphologie de ces espaces métropolitains et aux changements d'ordre physique et spatial touchant le territoire. Cette complexité du territoire est définie par un étalement continu, par une polycentralité des densités, par une fragmentation spatiale, par une réticulation des connexions et surtout par une indéfinition des limites de l'espace urbain dans les nouvelles configurations territoriales. Cet éclatement de la ville et cette complexité des formes est résumée par Ascher (1995) dans sa description de la «*métapole*» en disant qu'elles (et généralement les métropoles préexistantes) «*sont mono ou polynucléaires, plus ou moins agglomérées ou éclatées, hétérogènes, polarisées ou segmentées, denses ou étalées; elles suivent des dynamiques de croissance radio-concentriques, en doigts de gants, linéaires, en grappes, ou encore «métastatiques»* » (Ascher, 1995, p.34). Cette croissance discontinue à l'intérieur de la région métropolitaine ou métropolitaine et les transformations spatiales sont en partie liées au développement des transports rapides. En conséquence la contraction de l'espace-temps et en conséquence l'expansion des espaces de mobilité urbaine, implique une redistribution des centralités. Ce polycentrisme métropolitain modifie le rapport entre le centre et la périphérie : comme l'indique Chalas (2000) elle «*s'équipe de plus en plus de fonctions jadis dévolues au centre et, par là, s'imprègne de centralité, d'édifices, de lieux, de pratiques et de représentations centrales*» (Chalas, 2000, p.116). Cette métamorphose et distribution des densités amplifie fortement l'utilisation du transport individuel motorisé (TIM), à savoir la voiture, avec une démarche cumulative. Cette dépendance automobile intensifie l'étalement urbain et d'une façon générale confirme et consolide le système morphologique complexe affectant les régions métropolitaines.

Cette complexité est due à la multitude de facteurs interagissant à l'intérieur de l'espace métropolitain: le lien entre l'étalement urbain et l'accroissement des déplacements motorisés semble être le «moteur» de cette machine cumulative. Un lien étroit se développe en effet entre l'expansion spatiale des villes (donc la diffusion même des espaces urbains), et la croissance des déplacements (fréquence du trafic et distance parcourue). La mobilité automobile facile «*a ouvert un vaste territoire à l'urbanisation en permettant d'être encore lié de diverses façons à la ville agglomérée sans y habiter*» (Wiel, 1999, p.21). Si on reprend les idées de Y. Chalas, les TIM permettent de développer le «*syndrome du Wall Street Journal*», à savoir vivre l'urbain sans habiter la ville. La démocratisation de la motorisation des ménages, à partir des années 1960, a permis de développer le commerce et surtout les ventes foncières: la voiture permettait et permet souvent encore actuellement d'accéder à une vaste offre foncière à moins d'une demi-heure environ des emplois et de la totalité des services nécessaires (Wiel, 1999). Comme l'indique ainsi Da Cunha qui reprend des idées de Dupuy (1995), les zones périphériques se trouvent maintenant dans le «*champ d'opportunités foncières*» (Da Cunha, 2009, p.24) et enregistrent une forte croissance démographique. Cette opportunité permet aux citoyens d'«*arbitrer entre les coûts du logement et coûts de transport*» (Da Cunha, 2009, p.24) permettant donc de choisir quel mode de vie adopter. Ce choix purement économique a conditionné plusieurs espaces métropolitains, souvent avec des conséquences néfastes pour le territoire et pour les citoyens habitant la métropole. Une compétitivité «*déloyale*» en faveur de l'automobile et au détriment des autres moyens de transport conditionne la totalité de la mobilité intraurbaine avec une domination des équipements routiers et autoroutiers consommateurs d'espace et avec une forte emprise au sol. Ces facteurs multiples auront des conséquences diverses dans l'organisation et la structuration territoriale des espaces affectés. Comme l'indique Bassand «*elle [l'automobile] est devenue un obstacle à l'existence de certains autres moyens. Elle met en crise la mobilité dans les villes industrielles et compromet leur organisation spatiale*» (Bassand, 2004, p.48). Cette organisation spatiale a fortement influencé les espaces métropolitains, jusqu'à devenir un vrai problème pour la gestion même du territoire. Comme l'indique encore Bassand «*les agglomérations urbaines et métropoles doivent affronter la crise générée par l'automobile, qui s'est exacerbée par l'étalement et la fragmentation des métropoles*» (Bassand, 2004, p.48). La relation entre utilisation de la

voiture et dispersion de l'habitat, et plus généralement des espaces bâtis, est désormais confirmée. Comme l'indique ainsi Secchi (2005) – qui reprend des idées de Hall (1997) – «l'automobile diviene [...] la maggior responsabile della dispersione nell'ultima parte del secolo» (Secchi, 2005, p.24)

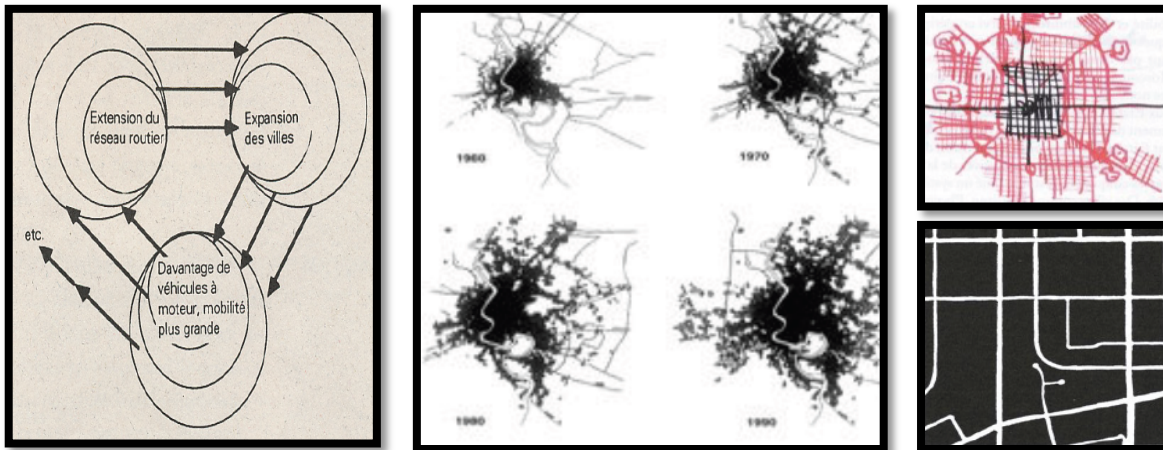


Fig. 9 : Le rôle de l'automobile dans la structure urbaine (Da Cunha, 2009, Tranda-Pittion, 2010)

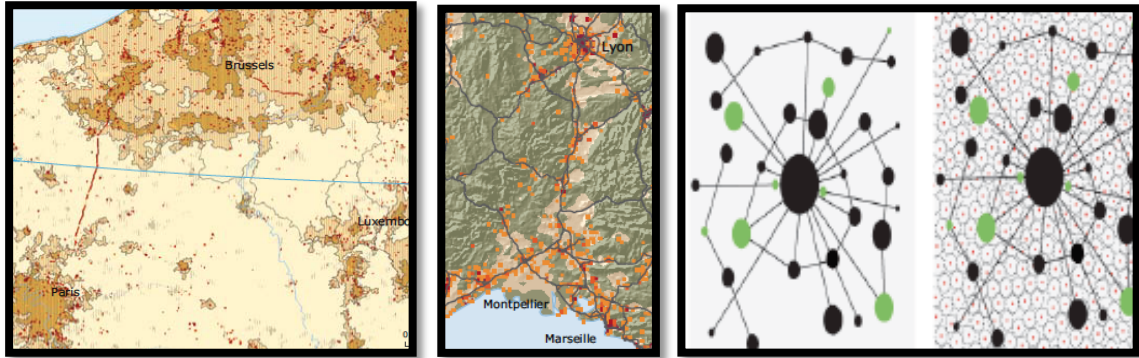
Tous les facteurs énoncés auparavant, à savoir l'automobile, la compétitivité foncière, la maison individuelle, ou encore le changement des modes de vie, nécessitent une définition plus complète. Il ne s'agit pas seulement d'un phénomène spatial, mais aussi économique, social et politique. On a observé qu'effectivement la dispersion et l'expansion des aires urbaines ne peuvent être exprimées qu'avec la seule notion de ville-étalée, car suivant le cas il ne s'agit pas forcément de la meilleure définition (comme démontré par Chalas). De plus, d'autres définitions semblent incomplètes. On essaye de rédefinir le concept de ville-étalée en éclaircissant des concepts flous à partir d'une analyse en général plus approfondie de l'étalement urbain, exprimée parfois avec le terme d'*urban sprawl*. Il s'agira ainsi d'éclaircir les formes, la structure et en général les caractéristiques qui définissent ce concept, en essayant de répondre plus ou moins d'une façon complète, aux questionnements sur l'étalement urbain.

3.2. L'étalement urbain : définition, causes, forme et structure

La dispersion urbaine et la métropolisation du territoire ont été jusqu'à présent décrites comme se basant sur le modèle américain. L'avantage des Etats-Unis, par rapport à certains cas européens, est l'uniformité des pratiques et des habitudes sur une très vaste échelle. En outre les théories de Chalas et de Ghorra-Gobin, sont fortement caractéristiques du sol américain, où l'automobile joue un rôle peut-être encore plus prépondérant par rapport aux pays européens. Du point de vue spatial et temporel, les répercussions territoriales observables aux Etats-Unis sont plus faciles à observer, ainsi que pour l'histoire des villes et pour les différences entre l'histoire de l'Europe et l'histoire des Etats-Unis. Néanmoins dans la plupart des pays européens les changements décrits dans les chapitres précédents ont modifié la société et créé de nouvelles configurations économiques et sociales dans des paysages de plus en plus urbanisés. La notion d'étalement urbain apparaît comme un descripteur de la nouvelle géographie des agglomérations à l'échelle intra-urbaine, de la même manière que la notion de métropolisation émerge comme clef d'interprétation majeure à l'échelle inter-urbaine (Both, Da Cunha, 2004). Cette notion d'étalement urbain, moins définie que la notion de ville-étalée ou de ville-diffuse, traduit au niveau spatial l'organisation du territoire définie par le nouveau régime d'urbanisation. Il s'opère un « redéploiement *des zones urbaines fondé sur une dispersion progressive de l'habitat et des infrastructures sur des zones de plus en plus éloignées des noyaux des agglomérations* » (Both, Da Cunha, 2004, p.85). La forme de l'espace métropolitain change. On ne trouve plus seulement un centre principal entouré par une campagne continue, mais de nouvelles zones périurbaines apparaissent. La périurbanisation s'installe comme le phénomène principal et prédominant désignant les espaces urbains émergents caractérisés par « *la diffusion de l'habitat individuel, une faible diversité sociale et fonctionnelle et une forte dépendance automobile* » (Da Cunha, Both, 2004, p.85). Aux théories de la *single-family house* ainsi que la démocratisation de l'automobile de Chalas ou Wiel, s'ajoute le phénomène de faible diversité sociale et fonctionnelle, qui nous intéressera moins lors du travail en cours. En ce qui concerne la forme, il faut souligner qu'autour de la ville compacte, la relation avec la campagne se renforce avec l'extension de zones d'habitat « *à faible densité de plus en plus lâches à mesure que l'on s'éloigne du cœur de l'aire urbaine* » (Da Cunha, Both, 2004, p.86). La

croissance de l'habitat dans les couronnes urbaines, dans le monde entier, confirme le processus d'étalement lié à la diffusion de l'habitat individuel et de l'automobile. Ces couronnes ne deviennent plus seulement des récepteurs des fonctions résidentielles, mais aussi des nouvelles activités se développent. A l'inverse, les zones rurales au-delà des couronnes suburbaines confirment nettement leur rôle résidentiel au détriment des activités agricoles. On observe donc un éloignement de certaines activités économiques et d'activités tertiaires classiques des centres, en raison aussi de la hausse du foncier au centre-ville. Pour les populations rurales certaines communes des couronnes semblent jouer un rôle de centre principal de l'agglomération, tant qu'elles « *deviennent des espaces urbains à part entière, associant à leur vocation résidentielle originelle des emplois et des fonctions économiques nouvelles* » (Da Cunha, Both, 2004, p.87). On observe donc une croissance des zones suburbaines aux dépens des centres-villes d'une part, et l'essor des petites villes au détriment des plus grandes d'autre part (Da Cunha, 2009 qui reprend des idées de Berry, 1976). Du point de vue spatial, des changements importants ont survenu, mais une métamorphose touche par contre le *règne de l'urbain généralisé* théorisé par Choay. Les populations à la limite du rural sont désormais urbaines : « *des zones urbaines et périurbaines se sont ainsi développées par une extension plus distendue des tissus urbains et de nouvelles centralités secondaires se sont formées à l'intérieur des champs urbains dilatés* » (Da Cunha, 2009, p.22). Il s'agit donc d'un étalement urbain étalé en direction d'espaces très éloignés des centres-villes. De nouvelles formes territoriales apparaissent, telles que la polynucléation de villes, la réticulation des centres secondaires, etc. Ces nouvelles formes urbaines définissent une organisation spatiale complexe à la base du nouveau régime d'urbanisation. Il peut ainsi se traduire par la « *formation d'une nébuleuse de centralités secondaires et d'espaces urbains plus ou moins fragmentés sans véritable limite et dont la cohérence est maintenue au prix d'une intensification des mobilités* » (Both, Da Cunha, 2004, p.93).

Fig. 10 : Éléments de l'étalement urbain (Da Cunha, 2009, EEA, 2006)



La forme urbaine conditionne fortement l'évolution de la mobilité ; la contraction espace-temps redistribue les densités résidentielles en proximité des noeuds d'interaction spatiale. Mais une cohérence et une limite entre habitat et mobilité n'est pas observable partout dans les espaces métropolitains. En effet « *les agglomérations ne parviennent pas à se limiter elles-mêmes. Elles se dilatent, épousant les limites des relocalisations périurbaines et le dessin des flux pendulaires qui les débordent* » (Both, Da Cunha, 2004, p.93). Cet étalement urbain peut donc s'expliquer d'une façon assez linéaire : le changement des besoins humains a conditionné leur implantation dans l'espace. Il a été identifié par une modernisation des pratiques urbaines ;

« la croissance démographique et économique, le changement des structures familiales et des standards de confort induisent une augmentation de la demande des surfaces, qui se traduit en partie par l'extension spatiale de la ville. L'extension spatiale des agglomérations est liée aussi à la solvabilité en matière d'accès à la propriété d'une partie de la population urbaine et à une certaine individualisation du social, qui s'exprime sous forme de choix spatiaux d'habitat axés sur la valorisation du logement individuel » (Both, Da Cunha, 2004, p.93).

Les causes peuvent donc se reconnaître, mais quelles solutions peuvent être imaginées ? Il faut ainsi souligner que l'étalement urbain pose plusieurs inquiétudes par rapport aux enjeux environnementaux. La conscience environnementale des dernières décennies impose une réflexion nouvelle du rôle de l'homme sur le territoire. La consommation de ressources finies, dont le sol, obligent une meilleure gestion de ces espaces. En particulier la perte du sol à cause de l'étalement urbain, agricole ou naturel, fait réfléchir en

direction d'une gestion durable de ces ressources. En conséquence, les responsables des politiques d'aménagement accroissent leurs préoccupations de l'impact de tous les phénomènes liés à l'étalement urbain sur l'environnement naturel et agricole. « *L'étalement et le morcellement des espaces construits entraînent une perte des sols agricoles, un accroissement des coûts supportés par la collectivité pour la construction, l'exploitation et l'entretien des réseaux techniques et des équipements collectifs et une dépendance de l'automobile* » (Both, Da Cunha, 2004, p.93). Ce travail ne vise pas à se concentrer sur les aspects environnementaux liés aux théories du développement durable, même si cette notion doit résulter en un trait d'union qui puisse lier les différentes thématiques du travail en cours. Il faut d'ailleurs souligner que dans l'espace métropolitain étalé, on s'intéresse ici principalement sur la prise en compte du phénomène spatial. Le caractère socio-économique exprimé par F. Choay de *l'urbain* a été traité déjà de manière satisfaisante. Les aspects environnementaux liés à la consommation de ressources induit par une forme spatiale étalée, dont l'empreinte écologique et le métabolisme urbain ne seront traités que d'une manière superficielle. La définition d'étalement urbain s' imagine principalement par la notion de densité et de l'occupation de l'espace disponible qui sera principalement traitée: une densité faible dans un espace métropolitain exprime le phénomène d'étalement. A l'inverse, la ville compacte s'exprime par un noyau central dense. Cette variation de densité pourrait ainsi déterminer la limite à laquelle une définition de « ville », même étalée, se différencie par rapport à l'espace rural. Une analyse approfondie dans cette direction sera effectuée dans les chapitres suivants. Pour mieux définir le concept d'étalement ou de *sprawl*, comme l'indique l'article de la EEA (European Environment Agency), *l'urban sprawl* « *is the physical pattern of low-density expansion of large urban areas, under market conditions, mainly into surrounding agricultural areas* » et encore « *sprawling cities are the opposite of compact cities – full or empty spaces that inefficiencies in development and highlight the consequences of uncontrolled growth* » (EEA, 2006, p.6). Les éléments observés auparavant apparaissent à nouveau, et s'ajoute ici le facteur très important des espaces agricoles. Ce qui peut se traduire comme une « croissance incontrôlée » (*uncontrolled growth*), pose ainsi des problèmes dans la gestion de ce territoire. Le terme *sprawl* utilisé dans la littérature anglo-saxonne à partir de la moitié du XIX^{ème} siècle, dérive de l'utilisation du verbe *to sprawl* qui signifie à la base « s'affaler » (*sdraiarsi* selon Ingersoll,

2004), mais qui désormais peut se définir comme «s'étaler, s'étendre» selon la définition plus habituelle appliquée à la ville et au territoire en général. Cette image d'une entité urbaine qui se couche sur le sol est opposée à l'image de la ville verticale exprimée par Secchi (2005) se basant sur l'oeuvre de Céline (1932) «*Bardamu, il personaggio principale di «Voyage au bout de la nuit», arrivando a New York nei primi anni Trenta vi vede «une ville débout, absolument droite» una città verticale, ritta in piedi »* (Secchi, 2005, p.22-23). Si on reprend le discours sur le temps et l'espace écrit dans la première partie du travail, il s'avère intéressant d'observer comment ces images peuvent jouer un rôle important dans la différence entre photographie et film, car les deux images (comme des photographies) pourraient être interprétées «*come una cesura, come un passaggio tra due epoche distinte o come una dissolvenza, quasi il trascolorare di un'immagine nell'altra*» (Secchi, 2005, p.23), tandis que le film pourrait reproduire d'une façon plus fidèle l'évolution du phénomène. L'analyse de la dispersion urbaine s'avère donc très complexe, en termes d'espace comme on l'a vu, mais ainsi en termes de temps et d'évolution temporelle. Généralement, l'évolution pourrait s'observer avec une série d'images reproduites l'une après l'autre afin d'y reconnaître une séquence logique. Si l'on imagine la transposition de ce qu'on peut observer (c'est-à-dire l'étalement urbain) avec une vision de la tâche d'huile, le film qui pourrait se reproduire s'agira d'un repoussement vers l'extérieur de la limite entre l'espace urbanisé et l'espace non urbanisé. La création et l'agrandissement de centralités secondaires pourrait ainsi émerger dans un continuum de l'expansion spatiale. Le territoire de la ville étalée se définit donc par un rapport continu entre différents espaces. La limite entre ces espaces pose les fondements de la question liée à la distribution des densités, à savoir les territoires urbains séparés des territoires ruraux. Nous allons donc maintenant aborder plus dans le détail la question de la limite entre les espaces concernés.

3.3. La frontière et le concept de limite : histoire d'un dualisme territorial

L'étalement infini, présumé par certains auteurs dont Chalas, pose des inquiétudes sur la notion même de finitude et, par conséquent, de limite. Tout territoire limité avec des frontières prévoit un espace fini. Mais où placer cette frontière ? Cet étalement, apparemment sans limites, pose des problèmes ultérieurs dans l'analyse de cette limite floue, à savoir la relation entre l'urbain et le non-urbain, entre la ville et la campagne. La limite entre l'espace urbain et l'espace non-urbain est généralement fondée, au niveau politique, sur l'instrument du zonage. Il nous permet de détecter quel type d'affectation devrait avoir chaque zone du territoire de l'Etat. Comme l'indiquent Carron, Cavin et Ruegg (2009), le zonage est mobilisé, en l'occurrence, pour limiter les utilisations du sol liées à l'urbanisation, à savoir les bâtiments et les infrastructures de transport ou toute autre surface pouvant se trouver en dehors des villes (par exemple les surfaces dédiées aux activités de sport et de loisirs). Mais pourquoi se posent-ils des questions sur la notion de limite au niveau territorial si une définition semble déjà établie clairement ? Il s'avère qu'au contraire la zone à bâtir et le zonage sont des instruments peu efficaces pour limiter les utilisations du sol qui ont un effet irréversible dont l'étalement urbain ; on est face, au niveau global, à l'avancée incessante de l'urbanisation (Carron, Cavin, Ruegg, 2009). Le concept de limite mérite donc une reconsidération postérieure, afin de mieux le localiser à l'intérieur des processus territoriaux.

Il faut d'abord considérer que la notion de limite ainsi que celle de frontière, qui définissent et donnent une structure spatiale à l'instrument du zonage, sont la conséquence d'un choix. Comme l'indique Raffestin (1986) «*toute limite, toute frontière est intentionnelle: elle procède d'une volonté ; elle n'est jamais arbitraire et l'on s'efforce de la légitimer originellement par un rituel religieux et plus tard par un procès politique*» (Raffestin, 1986, p.3) c'est-à-dire que la volonté du positionnement de la limite est basée sur un choix humain. Souvent cet intention est définie de la manière la plus simple (par une droite), qui donne un caractère moral ainsi que matériel à la limite. La droite est en effet historiquement opposée, dans l'ordre moral, à ce qui est tordu, courbé (Benveniste, 1969, p.14 cité dans Raffestin, 1986, p.3). Le choix qu'impose la délimitation d'une

frontière le fait par une volonté déterminée par les acteurs intéressés. Selon Carron, Cavin et Ruegg (2009), qui reprennent des idées du géographe Raffestin (1986), « *la limite [...] est toujours le fruit d'une négociation, quasi permanente entre des projets distincts d'utilisation du sol* » et encore « *l'existence même d'une limite est donc révélatrice de l'équilibre qui existe – à un moment donné – entre les projets qui se trouvent de part et d'autre de celle-ci* » (Carron, Cavin, Ruegg, 2009, p.20). La pensée typique de Raffestin ressort dans cet extrait, à savoir la relation continue entre espace et temps lors de la définition de limite. La question d'équilibre révèle la recherche d'un consensus, d'un compromis entre les différents acteurs (ou *projets*) de chaque partie de la limite, au travers d'une négociation souvent conflictuelle mais qui oblige ces acteurs à discuter entre eux et de trouver une solution qui puisse perdurer dans le temps. Raffestin confirme ce choix pondéré entre les acteurs par le fait que « *la frontière [ou la limite] est conventionnelle mais en aucune manière arbitraire* » (Raffestin, 1986, p.10). Cette convention est permise par des choix et des régulations de nature juridico-institutionnelles, ce qui permet une structuration raisonnée et logique des frontières.

La limite détermine un territoire. Le territoire est structuré par des zones, dont la limite préconise toute sorte de conflits territoriaux entre les différentes zones. « *Le maillage territorial est une manifestation du pouvoir ; [...] la délimitation territoriale informe d'une part sur le pouvoir qui l'a mise en place et informe d'autre part sur les intentions de ce même pouvoir* » (Raffestin, 1986, p.16). Ces mots du géographe expriment ces intentions en indiquant la frontière entre les Etats, mais une similitude avec le zonage territorial peut facilement s'exprimer. Ces zones définissent à chaque moment un territoire donné, et par conséquent, un pouvoir peut s'appliquer d'un côté et ne pas s'appliquer de l'autre de la frontière entre ces zones. La limite est donc une « *régulation parce qu'elle délimite non seulement des territoires mais encore des « réservoirs » c'est-à-dire des poches à temps* » (Raffestin, 1986, p.19). La délimitation d'une frontière impose donc des conséquences non seulement d'ordre spatial, mais comme l'indique encore Raffestin, « *la limite est tout à la fois une régulation politique, économique, sociale et culturelle : elle démarque des aires relationnelles à l'intérieur desquelles ont cours des pratiques et des connaissances, des instruments et des codes qui sont en adéquation avec les projets collectifs* » (Raffestin, 1986, p.19). En exprimant cette notion il indique bien évidemment les

différences entre les nations et donc des diverses régulations entre les Etats, mais certains concepts peuvent ainsi s'appliquer aux projets territoriaux. Les pratiques, les connaissances, les instruments et les codes diffèrent très fortement par exemple d'une zone agricole à une zone à bâtir, ou encore d'une zone à protéger ; le partage des aires relationnelles peut facilement trouver une correspondance au zoning territorial. La structuration du territoire est donc exprimée par cette manifestation du pouvoir sur un espace donné. « *Tout maillage est l'expression d'un projet et les limites constituent une information structurant le territoire* » (Raffestin, 1986, p.5). Ainsi, un territoire peut-il se définir, se délimiter et se démarquer (les trois étapes de fixation des frontières selon Raffestin) par ses limites ? La structuration par la limite peut-elle permettre le développement d'une stratégie innovante et gagnante durable du territoire ? Il semble que la délimitation stricte du zonage n'a pas réussi à résoudre la problématique de l'étalement urbain ; en conséquence une révision conceptuelle est nécessaire dans l'analyse des projets territoriaux.

Il est opportun de comprendre que la limite est nécessaire, dans le but de définir les espaces : elle nous permet en effet de définir un « au-delà » et un « dedans » qui détermine toutes les caractéristiques indiquées auparavant. Dès qu'il existe un territoire défini, une limite se conçoit. Comme l'indique Raffestin, « *les systèmes de limites et de frontières, qu'ils soient matérialisés ou non, horizontaux ou verticaux, constituaient invariablement une nécessité* » (Raffestin, 1986, p.16). De même, les formes des limites peuvent être très diverses, « *limites et frontières prennent des formes extrêmement variées, délimitent des mailles de dimension également variable mais néanmoins elles sont toujours présentes* » (Raffestin, 1986, p.16). La limite définit donc une règle, une cohérence, un ordre et en conséquence elle est nécessaire pour une délimitation territoriale. Cette vision ordonnée de l'espace permet de fixer, comme nous l'avons dit auparavant, des régulations dans différents domaines, à savoir des régulations d'ordre politique, institutionnels. « *La limite est différenciation* » (Raffestin, 1986, p.19). Au contraire, si on reprend encore les mots de Raffestin « *le chaos c'est l'indifférenciation, c'est l'absence de limite* » (Raffestin, 1986, p.19), c'est-à-dire que l'instauration d'une limite ne permet pas le développement incontrôlé au niveau spatial du chaos. Une frontière, quelque soit sa nature, détermine donc une régulation, ou mieux définit à l'intérieur d'un territoire donné ce qu'on peut appeler chaos. Ce que Raffestin définit comme *indifférenciation*, c'est à mon avis le *tout* ensemble, sans partage et sans règle. La

mise en place des limites signifie ramener l'ordre dans un territoire et donc définir « *les pratiques, les connaissances, les instruments et les codes* ».

Au niveau territorial et dans l'analyse de l'étalement urbain, la notion de limite acquiert en conséquence une valeur très importante. Nous pouvons théoriquement affirmer, se fondant sur la pensée de Raffestin, que lorsqu'une limite n'est pas conçue, l'*indifférenciation* peut se développer, tandis qu'à l'endroit où la limite apparaît, le « chaos » peut se développer seulement à l'intérieur d'une zone délimitée même si un ordre et donc une régulation apparaît. L'étalement urbain et le *sprawl* européen ont été défini comme des modifications spatiales du territoire ainsi qu'un changement de la façon de vivre des personnes, à savoir l'essor de l'urbain. Dans les dernières années, comme nous l'avons observé auparavant, une volonté de réduire et de limiter cette croissance incontrôlée (*uncontrolled growth*) de l'urbain a modifié le regard par rapport à la gestion du territoire. L'étalement urbain, apparemment sans limite, et donc sans régulation, pose ensuite des problèmes lors de l'analyse territoriale. Afin d'améliorer les stratégies de lutte contre l'étalement urbain, une conscience et une connaissance de l'application de la théorie de limite dans un territoire donné est nécessaire. Le zonage territorial et la limitation des zones à bâtir n'ont pas mené aux résultats espérés lors de la limitation de l'urbanisation. Comme l'indiquent Carron, Cavin et Ruegg (2009),

« une façon de résumer la situation est de dire que les deux stratégies traditionnelles de lutte contre l'étalement urbain sont actuellement remises en cause. La première, celle de la zone à bâtir, est une stratégie «par le dedans» qui vise à définir les contours de la ville pour limiter son extension à partir de projets ayant trait aux espaces bâtis. La seconde, celle de la zone agricole – mais aussi celles des zones de protection quand elles concernent des espaces naturels – est une stratégie «par le dehors» qui vise à circonscrire la ville en protégeant les espaces non bâtis qu'ils soient naturels ou agricoles. Traditionnellement ces deux approches sont défendues par des acteurs différents. La première concerne plutôt les acteurs de l'aménagement urbain, la seconde les associations de protection de l'environnement et les milieux agricoles. De même, elles

concernent des projets et des intérêts distincts » (Carron, Cavin et Ruegg, 2009, p.12).

Ces deux stratégies de délimitation territoriale trouvent une correspondance lors du rapport avec la limite. À chaque fois, la relation entre une situation qui se trouve d'un côté ou de l'autre de cette ligne divisant l'urbain (zone à bâtir) et le non-urbain (agricole ou naturel) confirme la théorie de la frontière en tant qu'acteur nécessaire dans la régulation de l'espace. Cette division est bien évidemment simplifiée lors de l'évaluation de l'étalement urbain dans un territoire donné, mais elle nous aide à mieux comprendre les répercussions territoriales d'une manière concrète. En ce que concerne les acteurs, il faut ainsi considérer que des approches différentes prennent en considération des pensées différentes et des stratégies diverses : une cohérence entre les deux pensées est nécessaire afin de produire un projet territorial durable.

Ce dualisme territorial, à savoir la distinction continue entre l'urbain et le non-urbain, est fortement contraint par l'existence de limite. Avec cette limite la *différenciation* existe et en conséquence un ordre apparaît. Il faut néanmoins considérer l'espace territorial comme une entité commune, même si divisée en plusieurs zones, afin de considérer toutes problématiques affectant le territoire considéré. Les études sur les espaces hybrides qu'on verra dans la suite du travail, proposent en effet « *des nouvelles manières de considérer l'ensemble du territoire et non seulement une portion de celui-ci : espace bâti ou espace non bâti* » (Carron, Cavin et Ruegg, 2009, p.19). Les recherches sur la diffusion de la ville et des modes de vie urbains, à savoir les travaux de Chalas, Secchi, Ascher ou encore Koolhaas,

« interrogent la relation ville-nature non plus comme l'opposition que les modernes avaient cru pouvoir instaurer [Latour 1997] mais dans une vision du monde dialectique qui articule à la fois les liens et les limites entre ville et nature [Ost 1995]. Elles nous invitent finalement à passer les frontières [Jollivet 1992] supposées ou établies (par exemple par le zonage) entre homme et nature, mais aussi entre ville et campagne, entre bâti et non bâti et à considérer les rapports dynamiques qui les lient » (Carron, Cavin et Ruegg, 2009, p.19).

Les limites et les frontières énoncées par Raffestin doivent donc être prises en compte et étudiées lors de l'étude territoriale prévue dans ce travail, mais une considération plus générale doit ainsi être évaluée. Les limites, en effet, définissent plusieurs aspects du travail, de la limite entre les espaces bâtis et non-bâtis, le rapport entre la ville et la nature et ainsi les espaces agricoles, ainsi que les limites administratives qui vont jouer un rôle important dans l'analyse pratique du terrain d'étude. Le travail pose ses fondements sur cette prérogative et comme l'indiquent Carron, Cavin et Ruegg (2009) « *la lutte contre l'étalement urbain [...] dépend de la présence de projets viables situés de part et d'autre de la limite entre espace bâtis et espaces non bâtis* » (Carron, Cavin et Ruegg, 2009, p.20).

3.4. Une nouvelle stratégie d'interpénétration territoriale : le rapport rurbain

Dans les chapitres précédents on a observé que c'est seulement avec l'essor des pratiques industrielles que l'on commence à observer une révolution urbaine. Par sa définition, la révolution urbaine a produit des changements avec une vitesse de plus en plus accélérée. Comme l'indique encore F. Choay (2006) « *La révolution industrielle [...] a brisé la relation de complémentarité qui unissait la ville et la campagne. [...] le processus se poursuit et tend à éliminer au profit d'une entité qui n'est plus ni ville ni campagne les deux termes qui, logiquement et phénoménologiquement, existaient l'un pour l'autre* » (Choay, 2006, p.169). C'est le début de la différenciation entre ville et campagne. Cette perspective ancienne a évolué dans le temps, jusqu'à modifier sa structure en prévision des changements territoriaux des dernières décennies. Cette dualité ville-campagne, utilisée communément il y a quelques années dans les discours urbains et territoriaux, a modifié aujourd'hui son approche de référence : une dichotomie entre les deux entités territoriales n'est plus visible et observable dans les travaux sur le territoire. Selon Chalas, ces figures dichotomiques comme « *ville-nature* », « *ville-campagne* », ou inversement « *nature-ville* » ou « *campagne-ville* », [...] sont d'une part semblables, d'autre part, elles constituent, plus peut-être que les autres figures de la ville émergente, de véritables oxymorons » (Chalas, 2000, p.113). Selon une perspective territoriale, cette dualité ville-

campagne est-elle encore pertinente ? Quel discours a-t-il été proposé pour remplacer cette dichotomie ? Plusieurs éléments de réflexion permettront de répondre à ces questions. Comme l'indique Eisinger « [...] *in this collage of urban, suburban and rural elements, it is now almost impossible to describe the regional, social and economic realities using the categories « town » and « countryside »* » (Eisinger, Schneider, 2003, p.8). Comme expliqué auparavant, l'évolution contemporaine du phénomène urbain a de plus en plus exporté, d'abord en périphérie de la ville, puis littéralement en campagne, les activités traditionnellement liées à la ville. C'est le cas de l'installation des populations urbaines dans des communes rurales et aussi celui des emplois exportés au-delà de la couronne urbaine en direction des espaces ruraux, profitant de l'amélioration de l'accessibilité routière. Selon Da Cunha, « *A l'ère de l'urbain généralisé, de nouveaux rapport de la ville à la campagne reconfigurent les paysages. Dilatées par un exode urbain continu, par l'accroissement des vitesses et la contraction généralisée de l'espace-temps, les limites de la ville deviennent plus floues, plus imprécises. L'absence de limites qui défait l'ancienne opposition ville-campagne marque la prééminence des réseaux d'une ville qui s'étale et élargie son influence à l'ensemble du territoire* » (Da Cunha, 2009, p.21). Cette absence de limite, tel qu'on a pu le voir dans le chapitre précédent, impose une nouvelle réflexion du dualisme ville-campagne, ou mieux on peut annoncer que ce dualisme n'existe plus. Le nouveau paysage territorial marqué par l'urbain généralisé, a brisé l'opposition ville-campagne (ou ville-nature) :

« la ville-nature, cela signifie en premier lieu que la nature ou la campagne est en fait ville aujourd'hui et, par conséquent, que la nature et la ville, ou que la campagne et la ville, ne s'opposent plus. La ville-nature peut se définir comme le résultat d'une double dynamique : dynamique d'urbanisation de la nature, ou de la campagne, et dynamique de ruralisation de la ville à la fois » (Chalas, 2000, p.113).

Cette double dynamique explique le processus intraurbain de la nouvelle ville étalée. C'est donc l'urbanisation extensive de la nature qui se reconnaît par les « *nouvelles figures de l'urbain aux marges périurbains de la ville, où les maillages plus lâches et les césures agricoles [...] séparent encore des nouvelles implantations citadines* » (Da Cunha, 2009, p.21). Cette implantation diffuse d'habitat en zone rurale a été nommé

« *rurbanisation* » (Choay, 2006, p.190). Le nouveau rapport rurbain, qui n'est plus comparable au dualisme ville-campagne (-nature), acquiert un caractère nouveau. Les valeurs changent, ainsi que les paradigmes liés à cette nouvelle entité. Comme l'indique Perrier-Cornet « *il s'agit de bien déterminer [...] ce qui structure principalement la relation ville-campagne et comment se traduit le jeu de la spécificité spatiale ou territoriale. Loin d'être des processus indépendants ou autonomes, l'un et l'autre font système et leur combinaison, leur mode d'articulation, fournit la trame pour comprendre les dynamiques rurales* » (Perrier-Cornet, 2008, p.19). Cette dépendance entre les deux aspects ne permet plus de considérer en général une différenciation entre la ville, et le territoire urbain, et la campagne, et en général le territoire rural. Il s'avère fondamental d'accepter comme postulats ces changements nécessaires qui sont arrivés aux territoires européens, en particulier le fait que la nature d'aujourd'hui a été « *presque totalement transformée par l'intervention humaine, une évolution dont le corollaire est la disparition de l'opposition ville/nature* » (Sieverts, 2004 : 10). Cet enracinement de la ville – et de l'urbain – dans les espaces ruraux (et naturels) peut ainsi se confirmer par un renversement des rôles, à savoir l'espace rural qui devient urbain. Comme l'indique encore Chalas :

« la ville-nature c'est aussi, autre exemple concret, l'agriculture qui devient urbaine, non seulement parce que les modes de vie urbains se diffusent dans la ruralité, mais aussi parce que, de par son extension même, la ville englobe, aujourd'hui des zones agricoles entières et économiquement encore viables, ou même des zones naturelles couvrant de vastes pans de territoire, lesquelles deviennent dès lors ds morceaux de la ville. » (Chalas, 2000, p.115).

Mais comment définir ce territoire avec des caractéristiques tellement complexes ? Il faut effectivement souligner que

« la ville des « temps modernes » a, partout dans le monde pris possession de ses faubourgs en développant des formes de « paysage urbanisés » ou de « ville paysagées ». Pour respecter une tradition très ancienne, nous continuons parfois à donner le nom de « ville » à ces zones urbanisées !

Mais nous avons remarqué combien cette appellation de « ville » évoque bien d'autres associations d'idées et décrit bien mal ces zones urbanisées. » (Sieverts, 2004, p.16).

Dans les chapitres précédents on a observé plusieurs définitions différentes qui peuvent bien décrire ces nouveaux espaces rurbains, mais aucun des mots rencontrés jusqu'à présent ne semble pouvoir être plus représentatif. Afin de combler ce vide je reprends la définition proposée par Sieverts dans son livre le plus célèbre, à savoir la *Zwischenstadt*. Il indique effectivement qu'« *en absence d'un terme plus approprié, nous désignerons par Zwischenstadt cette structure constituée de « domaines » dont les usages, les constructions et les topographies restent très hétérogènes : se développent sur des terrains très étendus, elles présentent des caractéristiques à la fois urbaines et rurales* » (Sieverts, 2004, p.16). Nous allons aborder les caractéristiques du terme et du territoire qu'il représente plus en détails dans le chapitre suivant.

3.5. Le territoire hybride de la Zwischenstadt : un entre-ville complexe et hétérogène

Comme observé dans les chapitres précédents, le territoire rurbain possède certaines propriétés de la ville et de la campagne, sans être ni une ni l'autre. Cette *Zwischenstadt* donne un nom à cette entité floue rurbaine. Dans la préface de l'édition française de l'œuvre de Sieverts, René Tabouret rend compte de l'intraduisibilité de certains mots allemands dont le mot *Zwischenstadt*. En effet « *la langue allemande – par sa syntaxe et la formation des mots composés – permet d'enrouler les constats, leurs raisons et leurs conséquences, dans un emboîtement de propositions au sein d'une seule et même phrase* » (Tabouret in Sieverts, 2004, p.6). Le terme de *Zwischenstadt* montre très bien ce souci dans certaines traductions.

« Entre-ville intrigue le lecteur français qui veut comprendre d'entrée ce que le mot veut dire. Sieverts, lui, ose un néologisme pour exprimer « l'encore non conçu », quelque chose d'autre que le paysage non

urbanisé ou la ville territoire, une incertitude de al ville une ville hors d'elle même qui attend d'être vue comme telle.» (Tabouret in Sieverts, 2004, p.6).

Ce défi de laisser le mot non traduit, permet de rendre compte d'une façon claire le sens du terme. La Zwischenstadt découle forcément des modes de vie, des formes et des structures correspondantes au régime d'urbanisation postindustriel. Ces espaces peuvent se reconnaître par des traits communs universellement répandus, par exemple « *une structure apparemment diffuse et désordonnée de domaines urbains très différenciés d'où émergent des îlots singuliers, au tracé géométrique ; une structure sans aucune centralité, mais qui offre, en revanche, une multitude de zones de réseaux, de nœuds, dont la fonction est plus ou moins fortement spécialisée* » (Sieverts, 2004, p.17). Ces différentes formes peuvent se reconnaître avec les changements de structure dans le tissu urbain diffus, notamment avec la polynucléation des villes ou la fragmentation du cadre bâti explicités auparavant. La définition Zwischenstadt répond donc d'une manière satisfaisante aux changements en cours dans les territoires urbains et ceux se trouvant en dehors de ses limites. En ce qui concerne le désordre caractérisant ces territoires hybrides, Secchi propose de réguler (voir citation Secchi p. 18) le territoire en proposant des projets viables et durables, afin d'éviter une reproduction à toutes échelles des problèmes de la Zwischenstadt. Sieverts ajoute ainsi que désormais, dans la plupart des *Zwischenstädte* le rapport urbain s'est déjà souvent inversé, c'est-à-dire que le paysage qui formait le fond global, est devenu une figure façonnée (Sieverts, 2004). Inversement, « *la surface bâtie, par sa taille et son caractère ouvert, a pris les caractéristiques d'un paysage global. La Zwischenstadt est un habitat que l'on peut [...] percevoir plutôt comme la ville ou plutôt comme la campagne*» (Sieverts, 2004, p.17). Cette inversion du rapport ville-campagne, si on peut encore affirmer son existence, peut ainsi se confirmer par les mots de Choay :

« D'une part, une tendance à la concentration localise les flux humains en direction des pôles d'attraction que demeurent les métropoles nationales ou régionales ; mais les activités s'implantent dans des périphéries toujours plus largement irradiées, dont l'étalement, lié à la saturation progressive des réseaux techniques, coïncide avec le dépeuplement

*général et progressif des centres et des noyaux urbains historiques.
D'autre part, une tendance à la dispersion opère une déconcentration, ou
bien linéaire ou bien ponctuelle » (Choay, 2006, p.189).*

Où est la ville et où est la campagne, si ni la définition de ville, ni celle de la campagne n'existent plus ? Il est fondamental de définir comme central le rôle de la Zwischenstadt comme entité territoriale existant avec les deux concepts et entre les deux concepts, n'étant ni l'un, ni l'autre, ni non plus les deux ensemble. Si on retourne à la dimension temporelle, on observe que l'apparition de la Zwischenstadt sur la base de la fragmentation et de la dispersion de la mégalopole peut se situer entre les années '60-'70 au niveau européen. Autour de ces décennies, comme on a déjà vu auparavant, la recherche du meilleur prix d'un lotissement facilement accessible depuis le centre ville et ouvert sur la campagne détermine un mitage du paysage. La Zwischenstadt se crée seulement quand, l'espace étant occupé par l'habitat, des emplois se diffusent, ainsi que des commerces et autres services nécessaires à la population qui l'habite. C'est en effet à ce moment là qu'elle est « capable de se détacher de sa ville d'origine, d'assurer son autosuffisance et, bientôt, d'établir une relation de réciprocité avec la ville ancienne » (Sieverts, 2004, p.18). Le déroulement de la création de la Zwischenstadt peut se comparer un peu partout dans le monde. A une phase d'urbanisation rapide, accélérée par un exode rural massif, précède une phase de ralentissement avec le seul solde démographique qui modifie les effectifs urbains. Dans des phases ultérieures, les soldes migratoires (éventuellement de l'étranger) augmentent à nouveau et plus tard un vieillissement de la population urbaine et un départ des familles avec des enfants (pour le besoin de la *single-family house*) touchera les villes. (Sieverts, 2004). En ce qui concerne l'espace intraurbain, les nouvelles extensions urbaines dues à la diffusion de l'habitat et des emplois, feront atteindre à la Zwischenstadt la « taille adulte ». « Une implantation nouvelle ne pourra, et ne devra, résulter que de la densification, de la reconversion ou la réaffectation d'une friche » (Sieverts, 2004, p.20). Il faut néanmoins considérer ce que Pierre-Cornet soutient, à savoir qu'au contraire « La périurbanisation moins intense aujourd'hui, a tendance à laisser la place à une diffusion plus générale de l'étalement urbain dans l'ensemble de l'espace rural plutôt qu'à une densification du périurbain » (Perrier-Cornet, 2008, p.20). La question liée à la densification sera abordée dans les

chapitres suivants. Les modèles théoriques sur lesquels le concept de Zwischenstadt est basé sont les mêmes partout dans le monde entier. Malgré les différences culturelles et socio-économiques au niveau international, on retrouve dans les Zwischenstädte autour du monde les œuvres des grands architectes théoriciens des années vingt et trente : de Le Corbusier à Wright, en passant par Hilberseimer et son *Grossstadtarchitektur*. Cette parenthèse théorique nous permet d'identifier par exemple que chaque élément du territoire de l'entre-ville, ainsi que le niveau d'interpénétration de l'urbain dans les espaces non bâtis et le paysage permettent de caractériser chaque Zwischenstadt. (Sieverts, 2004, p.23). Une des caractéristiques principales de la Zwischenstadt est ainsi sa lisibilité dans le territoire global. Cependant, malgré le fait que la plupart des agglomérations mondiales possèdent des énormes Zwischenstädte, il faudrait encore essayer de différencier ce territoire des territoires centraux et des territoires entièrement ruraux. Comme l'indique encore Sieverts

« la Zwischenstadt peut contenir le foisonnement de formes urbaines et architecturales, pour autant que l'ensemble formé avec son réseau de communication reste lisible et, surtout que son paysage conserve une cohérence perceptible, tout comme un « archipel » dans son « océan ». Le paysage doit devenir le véritable lien de la Zwischenstadt alors même que sa conception et son évaluation cristallisent certaines des oppositions qu'elles suscitent » (Sieverts, 2004, p.24).

Le rôle du paysage comme lien entre les éléments du territoire de l'entre-ville est fondamental. Sieverts défend la consommation du sol selon sa définition, la « consommation du paysage » car il soutient qu'il ne s'agit pas d'une perte de territoire ou mieux d'espace, mais d'une reconversion, d'une transformation, pour souligner l'importance des espaces non bâtis, par exemple dans la « cité-jardin » de Howard, ou plus simplement les espaces de loisir ou de compensation écologique dans le système de la « ville compacte ». Ce chapitre essaie de déterminer le caractère complexe et hétérogène de la Zwischenstadt. Il semble normal que l'auteur du livre cherche à défendre sa propre création au détriment des autres modèles d'urbanité, dont la ville compacte. Il nous semble peu pertinent d'insister maintenant sur les avantages d'une ou les avantages de l'autre, même si l'auteur reconnaît une majorité des bonnes raisons du

modèle européen dense et compact (dont les aspects écologiques et sociaux, ainsi qu'une délimitation distincte entre la ville et la campagne). Pour déterminer l'essence de cette complexité il semble envisageable d'articuler le discours sur la base de certains concepts que l'auteur met à l'épreuve, dont on ici choisi une partie, c'est-à-dire le concept d'urbanité et de centralité. Le concept de densité sera étudié ultérieurement, tandis qu'on laissera de côté pour le moment les concepts de mixité et d'écologie. Ils serviront en tant « *qu'instruments de compréhension et d'intervention sur la Zwischenstadt* » (Sieverts, 2004, p.35). Ces instruments nous seront utiles afin de développer les chapitres suivants, car, comme l'indique l'auteur, « *ces notions occupent actuellement un rôle central dans les discussions théoriques et politiques autour de la planification du projet* » (Sieverts, 2004, p.35). En ce que concerne l'urbanité, Sieverts décrit les éléments qui définissent l'urbain. Centre ville, espaces publics, socialité et contact entre les gens, même si les services et les commerces distribués dans les rues sont tous des composantes qui la déterminent, bien que superficiellement, parce qu'elle décrit un sentiment commun au départ.

« Invariablement opposée à la provincialité, l'urbanité évoque la connaissance du monde, l'ouverture d'esprit et la tolérance, l'acuité intellectuelle et la curiosité. Mais appliquée à la société cette notion est trop souvent associée à la déambulation affairée dans les rues, sur les places et les marchés, à ces petits cafés qui invitent à la conversation ou à cette infinie profusion de marchandises et de services » (Sieverts, 2004, p.36).

Ces éléments, ou encore l'opposition à la provincialité, témoignent de la large diffusion du sentiment d'urbanité dans l'Europe, en particulier dans certaines nations où l'urbain est répandu d'une façon homogène dans le territoire. Cette évolution de la pensée humaine et l'essor de l'urbain a été déjà grandement traité précédemment, et on ne l'abordera plus par la suite. La notion de centralité est fortement liée à celle d'urbanité. « *Le « centre de quelque chose » désigne un lieu où l'on peut atteindre l'essentiel des faits concernés et d'où émanent les développements principaux* » (Sieverts, 2004, p.41). Le fait d'atteindre ce qui est nécessaire dépend des changements des besoins humains. Dans le monde actuel, les nécessités ont beaucoup évolué par rapport aux populations du passé

et souvent ces besoins ont trouvé une localisation extérieure, en dehors des classiques centres ville de la ville ancienne. La division de cette ville du passé était basée sur un principe structuré et ordonné, avec une hiérarchisation de lieux centraux. Cette planification logique et régulière est maintenant complètement dépassée. En effet, comme l'indique encore Sieverts, « *les notions de centre ou de centralité ont perdu une grande partie de leur contenu, et la réalité s'est organisée en fonction d'autres structures* » (Sieverts, 2004, p.42). Désormais, le système urbain est plus similaire à un réseau maillé de nœuds. (Sieverts, 2004 qui reprend des idées d'Alexander, 1965). Avec l'absence de supériorité hiérarchique, chaque partie de la ville peut se considérer porteuse d'une tâche centrale et par conséquent, une redistribution de centralités pourrait affecter les territoires urbains de la ville moderne. Cette constellation de centralités secondaires n'est pas encore développée partout, mais on constate pourtant depuis un certain temps que « *le développement de nos villes s'oriente vers un démantèlement de la hiérarchie spatiale au profit d'une spécialisation, sur la base d'une équipartition de l'espace, de la fonctionnalité et de la division du travail* » (Sieverts, 2004, p.42). Ainsi, la structure urbaine de la Zwischenstadt perd les éléments caractéristiques de la ville historique et par là même la lisibilité de la notion centre/périphérie – ville/campagne, qui deviennent des dichotomies en déclin. « *Cette évolution est parfois très violemment critiquée, aussi bien parce qu'elle conduirait à l'évidement des centres que parce qu'elle renforcerait la poursuite de la périurbanisation et effacerait toute limite entre la ville et la campagne* » (Sieverts, 2004, p.42). Cette différenciation des centralités dans la Zwischenstadt pose des problématiques multiples au sein de son organisation spatiale. La complexité de sa structure résulte donc de cette absence de hiérarchie, typique des villes historiques. Le manque de centralité et en conséquence l'abandon des fondements de la ville ancienne mènent à l'inconnu, à l'angoisse : comme l'indique Secchi, « *il timore, per molti versi opposto, della dissoluzione dello stesso concetto di città, della sparizione entro territori dagli incerti confini* » (Secchi, 2005, p.14). La définition de centralité acquière donc un sens nouveau : son rôle dans les projets d'aménagement doit être réévalué. « *Même lorsque de grands projets d'extension urbaine permettent de créer une forte centralité, les formes urbaines qui y sont planifiées se caractérisent par des domaines urbains assez semblables* » (Sieverts, 2004, p.19). Ces deux concepts (urbanité et centralité) nous seront donc très utiles par la suite pour confirmer le rôle du

développement de certains projets territoriaux dans la région d'étude en tant qu'instruments d'intervention.

3.5.1. Une interprétation de la Zwischenstadt

Nous pouvons donc affirmer que la ville se transforme en quelque chose de nouveau. Comme nous l'avons montré plus tôt, l'urbain se développe, tandis que la ville morte, se métamorphose. La ville ancienne n'existe plus : l'essor de la Zwischenstadt est prédominant et sa transformation en cours. La ville du passé laisse des traces avec lesquelles il faut vivre, d'une façon ou d'une autre, comme avec un héritage positif ou négatif de l'histoire urbaine. Comme l'indique encore Sieverts, « *bien que la destruction du paysage par les métastases de la périphérie ait été universellement vouée aux gémonies, on assiste depuis peu au revirement d'une certaine « école » d'architectes et d'urbanistes inspirées par Learning of Las Vegas de Venturi [...]. Cette évolution se manifeste par une admiration dépourvue d'esprit critique pour la « profusion fractale » et la « dynamique anarchique » de la Zwischenstadt* » (Sieverts, 2004, p.71). Il semble donc opportun de recenser les potentialités de l'entre-ville sievertsienne afin d'évaluer comment ces espaces hybrides et complexes pourraient être réhabilités. Le constat qu'on doit reconnaître pour pouvoir évaluer d'une manière transparente la Zwischenstadt est fortement lié à la réalité de la ville actuelle. « *Que pourrions-nous alors constater ? Entre autres que la campagne ouverte qui bordait la ville a absorbé la masse des cités, que le cœur des villes prend des allures de centre commercial alors que les shopping centres s'efforcent d'afficher l'urbanité propre aux centres villes* » (Sieverts, 2004, p.71-72). C'est comme dire qu'actuellement les centres des grandes villes sont seulement de gros marchés de souvenirs et que les *malls* américains et les centres commerciaux du monde entier constituent le centre de la socialité du vingt-et-unième siècle ? C'est en partie vrai, mais on ne peut pas réduire le discours seulement à ces concepts. L'importance des espaces périurbains a augmenté fortement, les intérêts économiques tournent de plus en plus dans des centralités secondaires ou dans les *edge cities*. « *Les centres historiques ne constituent plus qu'un petit fragment de la ville, et que la périphérie a vu apparaître de nouveaux pôles d'attraction* » (Sieverts, 2004, p.72). Sieverts défend entre autres la Zwischenstadt comme créatrice de l'espace non bâti autant que liant du paysage urbain,

ainsi que déclencheur de nouvelles activités culturelles. Il soutient ainsi que « *plutôt que pleurer la perte du centre, nous pourrions identifier dans cet archipel urbain une « structure de réseau », dégagant ainsi des nouvelles formes mieux adaptées à notre socialité pluraliste et démocratique que l'ancien modèle centralisé* » (Sieverts, 2004, p.72). Il faut reconnaître qu'il arrive à ressortir des motivations valables, même si le modèle avec une centralité prédominante devrait rester, à mon avis, le fil rouge du travail, pour pouvoir bien répondre aux hypothèses de recherche principales. L'auteur soutient encore qu'actuellement la politique agricole des espaces ruraux dans ou en dehors de la Zwischenstadt repose principalement sur le financement public aux agriculteurs. Sieverts propose davantage au système potentiel de la Zwischenstadt. Il conseille en effet de rattacher le domaine d'intervention agricole à la planification de la ville, surtout en ce qui concerne la redistribution des finances publiques. Il avertit : « *ne serait-il pas temps de rattacher ce domaine d'intervention politique à la planification de la ville afin de mettre en œuvre une agriculture adaptée à la Zwischenstadt, créant un nouveau paysage culturel dans lequel la production de l'alimentation, les loisirs et les mesures de compensation écologiques entre espaces bâtis et non bâtis constitueraient une nouvelle unité ? Une telle démarche ferait assurément ressortir les avantages cachés de la Zwischenstadt tout en réduisant progressivement les inconvénients* » (Sieverts, 2004, p.73 qui reprend des idées de Neumann, 1995). La qualification de la Zwischenstadt repose donc sur des objectifs culturels et écologiques dont il faut tenir compte, au détriment des seuls critères de fonctionnalité ou d'économie. Selon Sieverts ces qualités seront bientôt considérées comme facteurs économiques décisifs car « *caractéristiques uniques et non reproductibles (comme la diversité culturelle et la beauté du paysage)* » (Sieverts, 2004, p.74). Elles seront donc appréciées car elles deviendront des véritables fondateurs de développement et constitueront des facteurs d'attraction économique (Sieverts, 2004). Cette qualification de l'espace doit passer par la résolution de certaines questions centrales, à savoir la question du temps, de l'attitude à prendre face à la nature et l'analyse de la pluralité des modes de vie. En premier lieu, le rôle du temps est nécessaire pour comprendre la structuration de la Zwischenstadt. En effet Sieverts confirme que l'organisation du territoire actuel repose sur des principes de préservation du patrimoine ou encore sur la conservation des constructions existantes. Cet aspect est aujourd'hui nécessaire pour sauvegarder la dimension temporelle et historique de la ville, mais

Sieverts se demande cependant « *comment donner alors espace à l'avenir ?* » (Sieverts, 2004, p.74). Il se questionne surtout sur la garantie d'une marge de manœuvre à la Zwischenstadt, qui lui permettrait de s'adapter et de se renouveler. La question des contraintes imposées lors des projets territoriaux ne permettant pas la création d'un territoire de développement potentiel (après une phase de friche) sera traitée de manière centrale dans les chapitres suivants. « *Quel sera le statut de ces friches qui, intégrées dans un développement cyclique comme « espace de reconstitution » de la nature, offrent des marges de manœuvre culturelles et économiques à l'ensemble de la population ?* » (Sieverts, 2004, p.74). Le rapport entre la Zwischenstadt et la nature, ou bien la protection et la conservation d'une partie plus « historique » semble être un autre point central de l'organisation de l'entre-ville. Sieverts propose un nouveau concept moderne concernant le rapport entre homme-urbanité et nature :

« ne devrions-nous pas plutôt [...] dépasser cette ancienne contradiction opposant le méchant-aménagement-du-territoire-qui-détruit-la-nature, et la bonne-mère-Nature-qui-répare-tous-les-dégâts, afin de lui substituer des nouveaux concepts plus créatifs. Ne peut-on attendre d'une « écologie du développement » qu'elle produise de nouvelles formes de paysage avec l'espoir qu'elles seront appréciées et protégées par les générations futures, autant que nous-mêmes apprécions et protégeons nos anciens paysages culturels ? Ne devrions-nous pas, encore, nous fixer comme objectif de créer et de développer une nouvelle symbiose entre l'espace bâti et le paysage culturel ? » (Sieverts, 2004, p.75).

Cette longue citation met en avant un changement de perspective personnelle face à la nature. Cette thématique a été traitée d'une manière complète dans l'ouvrage de Carron, Cavin Ruegg, 2009 et on ne s'aventurera pas trop dans sa discussion, mais cette thématique ressortira forcément dans la partie pratique du travail. Le dernier questionnement de Sieverts repose sur la pluralité culturelle et des modes de vie dans la Zwischenstadt. Il faudrait selon l'auteur éviter que les populations habitant une Zwischenstadt toujours plus dispersée et polycentrique ne se perdent dans l'égoïsme. Cette thématique socio-économique et culturelle ne sera pas abordée dans ce travail, car elle est à la limite du cadre de travail initial. Ces trois questions proposées par Sieverts

interrogent sur l'identité de la Zwischenstadt, c'est-à-dire qu'avec cette notion on envisage de mieux connaître ce territoire en proposant des aménagements possibles. Sieverts, qui reprend des idées de Ganser propose d' « *y aménager des points de repère, d'y projeter des images afin de rendre une certaine lisibilité à ce paysage crypté. Une démarche qui permettrait d'envisager une nouvelle approche de la planification régionale* » (Sieverts, 2004, p.76). Cette nouvelle planification est donc l'objectif ultime, l'espoir pour le futur. Mais pour pouvoir achever la connaissance de cet espace hybride sievertien et proposer une planification cohérente, il nous faut encore connaître et analyser certains autres aspects fondamentaux, dont la notion de densité et les possibles conflits à l'intérieur de cet espace complexe.

3.6 La mensuration de l'espace rural : pas seulement une question de densités

La densité est une notion aussi importante que la centralité ou l'urbanité. La question liée à la densité est à la base des rénovations en cours dans les villes modernes, car c'est seulement avec une augmentation de la densité que l'on peut réduire l'impact au sol des bâtiments, tout en préservant la nature. Comme l'indique Sieverts, « *l'augmentation de la densité a été revendiquée comme moyen de préserver un terrain précieux et de limiter la consommation du paysage* » (Sieverts, 2004, p.45). Il faut ainsi souligner qu'en urbanisme la définition de densité est utilisée dans différents domaines : on parle tantôt de densité du bâti (surface construite par unité de surface), tantôt de densité apparente (degré de fermeture visuelle de l'espace) ou encore de densité sociale (quantité et probabilité de relations sociales par unité urbaine). Pour le travail en cours, la notion de densité peut nous intéresser pour comprendre une différence entre espaces urbains et espaces ruraux. La densité de la Zwischenstadt et des espaces rurbains devrait se trouver dans une situation médiane par rapport aux deux autres valeurs, à savoir une densité urbaine ou rurale. Il s'agit donc plutôt de privilégier les discours liés à la densité du bâti et la notion de coefficient d'occupation des sols. Cet indice, souvent abrégé COS, décrit la « *surface de plancher brute ramenée à la surface du terrain* » (Sieverts, 2004, p.45). Il faut faire

attention au fait que le COS français s'appelle CUS ou IUS en Suisse (Coefficient ou indice d'utilisation du sol). Au contraire le COS suisse correspond à l'emprise au sol des bâtiments sur le terrain. Comme nous l'avons déjà observé auparavant, la densification urbaine est également revendiquée du point de vue de la protection des sols. Selon Sieverts, une compensation écologique dans des terrains de al Zwischenstadt « *n'est possible qu'avec des coefficients d'occupation des sols inférieurs à 0,8. Dès que la densité du bâti excède ce chiffre, on peut à juste titre considérer que le terrain est entièrement « recouvert »* » (Sieverts, 2004, p.46). À mon avis, un seuil du COS (CUS) à 0,8 pourrait bien délimiter la densité idéale pour définir la Zwischenstadt, pour la raison liée à la compensation écologique en milieu urbain. Il faut néanmoins considérer que la même densité peut correspondre à des formes urbaines très différentes. (Da Cunha, 2009). Avec des densités et des emprises au sol identiques, on peut trouver une distribution de l'habitat et une morphologie extrêmement différentes. La différence entre la densité réelle et la densité apparente (ou perçue) est ainsi très importante lors des études sur la notion complexe de densité, par le fait que des formes très différentes peuvent être répertoriées. Il semble donc que la notion de densité, bien que nécessaire dans un discours plus général, ne permet pas d'évaluer complètement la mensuration des espaces ruraux voir urbains. Dans la littérature, on peut trouver d'autres exemples de définition de ces espaces : un des plus intéressants semble être l' « urban permeation ». Il est plus souvent utilisé pour évaluer le mitage du paysage, mais il peut être à mon avis intéressant aussi pour connaître le degré de perméabilité, de « transparence », des espaces de la Zwischenstadt. Une équipe de chercheurs dirigées par Jochen Jaeger, du Département des sciences de l'environnement de l'EPF de Zürich, a développé un indice qui permet de comparer le mitage du paysage en termes quantitatifs. Il permet aussi de comparer des paysages de tailles très différentes. L'« urban permeation » (UP) indique non seulement la taille de la surface bâtie, mais aussi son niveau de dispersion. L'unité de la pénétration urbaine est l'unité d'occupation par km². L'aspect intéressant de cet indice est la possibilité de calculer la dispersion (dont la valeur est incluse dans le valeur d'UP) à diverses échelles. L'équipe du projet a choisi une échelle de cinq kilomètres, c'est-à-dire à peu près le rayon du paysage que le promeneur embrasse du regard. Selon les résultats obtenus lors du travail de Jaeger, on observe que la construction de nouveaux habitats dispersés l'a emporté sur une densification des habitats existants. (Programme national

de recherche PNR 54, 2007). Des explications plus approfondies sont disponibles dans les travaux de l'équipe. Avec ce travail, on peut effectivement démontrer une augmentation de l'urbanisation et de la dispersion de l'habitat, sans par contre évaluer en termes quantitatifs les valeurs de la Zwischenstadt. Je mentionne ici deux autres exemples de mensuration des espaces ruraux. La première étude, « *defining and measuring rurality* » de Smith et Parvin (1973), repose sur une analyse multicritère de certains indicateurs de l'« urbain » et du « rural ». « *Nine factors were used in the construction of the index [...]. These factors were selected to reflect « ruralness » at one end of their range, and the « urbanness » at the other end* » (Smith & Parvin, 1973, p.110). L'objectif de cet étude « *is to report the result of research conducted to evaluate existing definitions of ruralness, and to develop a new measure of rurality that is better suited to current needs* » (Smith & Parvin, 1973, p.109). Cette étude a été conduite sur les 159 comtés de l'Etat de la Géorgie aux Etats-Unis. Bien qu'assez anciens, cette étude permet d'évaluer ce qui est rural et ce qui est urbain. Cette distinction toujours très nette n'est désormais plus actuelle. Cette étude a été réévaluée en 2007, toujours aux Etats-Unis, par le Stats Indiana, Indiana (measuring rurality). L'UP a été reconsidéré comme « indice de relative ruralité » (IRR). Comme l'indiquent les auteurs, « *it does not answer the question « is a county urban or rural? » but instead addresses the question « what is a count's degree of rurality? »* » (Stats Indiana, 2007, p.5). Ce traitement plus moderne ne pose pas une dichotomie entre le rural ou l'urbain. L'aspect probablement plus intéressant de l'étude est en effet « l'entre-deux » à savoir la recherche de ce qui se trouve entre l'espace urbain et l'espace rural. L'IRR s'agence avec la notion d'espace métropolitain:

« rurality plays differently for counties within the influence of a metropolitan area versus places that are far away from a metropolitan area. [...]. The IRR can capture the rurality of a place based on a set of widely accepted characteristics (small size, low density, remoteness) [...]. Coupling the IRR with the urban influence code captures the idea of a rural-metropolitan interface, as they are responsive to both rurality and metro-accessibility » (Stats Indiana, 2007, p.6).

En donnant des catégories pour chaque valeur rencontrée, on est capable de détecter trois niveaux (à savoir D, E et F) « *where the metropolitan sphere meets the rural sphere.*

These levels are considered the rural-metropolitan interface » (Stats Indiana, 2007, p.7) (voir annexe). Cette « interface » répond très bien et d'une manière satisfaisante aux valeurs nécessaires pour détecter d'un point de vue quantitatif l'entre-ville, où le métropolitain (ou mieux l'urbain) rencontre le rural, c'est-à-dire l'espace hybride de la Zwischenstadt, du rurbain, du complexe. L'étude conclue en disant que « *helping these counties in the rural-metro interface and the rural sphere succeed in a era of increasing urbanization and global competition will be a key factor in Indiana's future economic vitality* » (Stats Indiana, 2007, p.8). Cette approche peut être facilement utilisée lors de l'étude sur les interfaces suisses, bien que d'énormes différences existent entre les Etats-Unis et la Suisse. Avant de mieux évaluer le contexte national, il est encore nécessaire d'évaluer une deuxième fois ces espaces hybrides, comme espaces complexes, en particulier en analysant les conflits existant à l'intérieur de ces espaces, qu'ils soient politiques, institutionnels ou territoriaux.

3.7. Les espaces hybrides : réflexion sur sa complexité et ses conflits

Le territoire métropolitain d'aujourd'hui est complexe. Il est désormais dominé par un continuum hybride, avec une distribution de centralité changée par rapport aux postulats de la ville ancienne. Cette complexité est due à la gestion difficile des acteurs et des intérêts qui touchent le territoire concerné. Elle mène donc à des conflits entre les espaces, car les besoins sont différents et souvent inconciliables les uns avec les autres. Quelle est donc cette complexité ? Est-elle toujours présente dans un territoire hybride ? Le constat de la complexité est-il utile pour le projet urbain ? Il s'agit donc connaître cette complexité. Jusqu'à présent on l'a retenue comme une certitude des discours territoriaux. En effet les expériences des auteurs ont mis en avant l'aspect extrêmement complexe des territoires hybrides : l'entre-ville touche une bonne partie des intérêts des acteurs territoriaux, sans par contre privilégier l'un ou l'autre. Cette situation instable peut effectivement mener, à une grande échelle, à une incertitude et donc à des conflits. En revanche, les espaces dédiés exclusivement à un usage ou une fonction particulière sont

plus « simples », car ils ne doivent pas faire face à une multitude d'intérêts. Yellowstone est à usage exclusif de la nature, tandis que New York de l'urbain. Mais si on commence à discuter des espaces dont on ne connaît pas la destination où arrive-t-on ? Dans ce chapitre on essaie de mieux évaluer ces différences. Le « complexe » est-il donc une situation inconnue? Selon Versteegh c'est effectivement le cas :

« contrairement au compliqué [...] la complexité n'est jamais une finalité, ni un état : il s'agit de systèmes dynamiques dont le comportement est fatalement imprévisible et incertain, ce qui est dû à deux faits. Premièrement il est impossible d'en connaître toutes les causes à un moment donné. Deuxièmement, l'influence de ces causes n'est pas forcément proportionnelle à leur action initiale. Or la complexité n'est pas chaotique : elle se distingue du chaos de la mesure où elle se maintient en équilibre » (Versteegh, 2008, p.88).

Cet équilibre donne donc un ordre aux structures qui reposent sur la complexité. On a toujours affirmé que les espaces hybrides sont en désordre. Par conséquent, la volonté de Secchi de « *dare un ordine* » peut ainsi se baser sur l'équilibre et donc la régulation imposée au travers de la complexité. Mais le désordre est-il effectivement un aspect négatif ? Selon d'autres auteurs ce désordre n'est que un ordre différent. Zardini, notamment, développe la question différemment :

« nous avons considéré jusqu'à ce jour l'hétérogénéité, le désordre apparente des villes contemporaines comme l'un de ses aspects négatifs, sans comprendre que ce sont nos préjugés qui nous poussent à lire comme désordre ce qui est en réalité un ordre de type différent. L'hétérogénéité est au contraire l'une des qualités spécifiques, génétiques des villes contemporaines et une de ses qualités qui nous offre des nouvelles possibilités d'intervention. Il s'agit d'adopter une sensibilité différente, basée sur le contraste et la tension, sur la fragmentation et la discontinuité, sur l'hybridation et la superposition, et non plus sur une vague idée d'harmonie » (Zardini, 2000, p.7 cité dans Frank, 2009, p.96), Et encore « la dissymétrie et la variété, l'irrégularité, l'insolite,

l'enchevêtrement, la variété, la disharmonie, le rapprochement incongru de morceaux divers, la fragmentation, la dispersion, l'indétermination, la matière grise, les valeurs tactiles deviennent les qualités du pittoresque [...]. Non pas la précision, mais l'approximation, non pas la netteté mais le flou, non pas la retenue mais le relâchement sont les qualités et les caractères de ces nouveaux paysages » (Zardini, 2000, p. 27-28 cité dans Frank, 2009, p.96).

J'ose émettre des doutes quant à ces propos, notamment pour ce que l'on a vu précédemment, mais il faut néanmoins considérer que la complexité correspond au nouveau paradigme des espaces de la ville moderne. Même par rapport aux espaces hybrides et au paysage hybride, les mots de l'architecte méritent une considération ultérieure. Il développe à cet effet le concept de « paysage hybride » : « *il nuovo concetto di paesaggio corrisponde invece a una diversa idea della città, un'idea che privilegia la molteplicità, l'eterogeneità, il contrasto, l'accostamento di elementi diversi tra loro. Non si tratta di costruire di ipaesaggi omogenei, ma dei « paesaggi ibridi » concepiti a partire da una nuova idea dello spazio.* » (Zardini, 1996, p.23, cité dans Frank, 2009, p.96). Ces raisonnements de Zardini nous permettent de mieux évaluer ces espaces hybrides. Il faut à mon avis lui concéder ce caractère pittoresque des ces espaces de la modernité, mais à l'échelle territoriale, et surtout à l'échelle du projet territorial, une reconsidération classique pratique est nécessaire. Dans une dimension réelle il faut donc sûrement examiner la question des conflits, car marqueurs des vraies dynamiques au sein de l'analyse territoriale. La complexité, on l'a vu, mène à une coexistence de plusieurs acteurs et de plusieurs intérêts à l'intérieur d'un même espace. Comme l'indique Torre « *les innovations lourdes aux niveaux économique, social et environnemental, peuvent conduire à des conflits territorialisés impliquant de nombreux acteurs* » (Torre, 2008, p.37) ; c'est le cas de l'entre-ville, où les changements et les innovations sociétales importantes dans les dernières décennies ont conduit à une métamorphose des rapports entre les parties affectant les territoires concernés. Torre, dans son article apparu dans Deschenaux, Monteventi-Weber, Tranda Pittion (2008), décrit en particulier les conflits dans les espaces ruraux et périurbains. Il met en avant certains conflits par rapport aux autres :

« Parmi les neuf types d'usages principaux des espaces ruraux et périurbains le plus souvent repérés (activité agricole, activité industrielle, activité tertiaire, production d'énergie, construction d'infrastructures, gestion des déchets et problèmes d'épuration, protection et réservation de la nature, activités récréatives, activité résidentielle), trois sont principalement concernés par les conflits quelle que soit la zone étudiée : il s'agit de l'usage industriel, de l'usage résidentiel et de l'usage de protection et de gestion de la nature » (Torre, 2008, p.38).

Ces trois types d'usages, ainsi que d'autres, seront traités lors du travail pratique, car l'expérience acquise dans la réalité nous a permis de détecter certaines spécificités dans les conflits d'usage. Ces conflits apparaissent donc comme centraux dans l'analyse de l'entre-ville : souvent certains usages essaient de prévaloir sur les autres pour différentes raisons (économiques, pratiques,...) et par conséquent une régulation de ces conflits est nécessaire à une échelle supérieure, à savoir dans les processus de décision. Si on se trouve dans un mécanisme démocratique, les pouvoirs publics auront toujours une légitimité majeure, au sein du respect des règles, car les institutions privées devront toujours suivre certaines lignes directrices qui imposent des limitations quelque part. Il ne s'agit pas d'imposer les propres règles de l'Etat dans tout le territoire avec la force, mais de faire respecter des règles définies et acceptées par la majorité de la population. Torre montre un exemple :

« Certains acteurs qui mobilisent des arguments en faveur des usages de protection et de gestion de la nature se veulent défenseurs du patrimoine naturel et de la qualité des milieux, qu'ils considèrent mis en danger par des pratiques industrielles. Il en résulte des conflits entre défenseurs du cadre de vie et industries ou pouvoirs publics (responsables de donner des autorisations d'installation et de production industrielles) qui semblent s'aiguiser en zones périurbaines où la pression foncière se conjugue aux effets du syndrome nymby (not in my backyard). En ce qui concerne la gestion de la nature, les conflits opposent souvent des associations représentantes de tout ou partie des intérêts des utilisateurs de la nature, et là encore des industriels ou des services de l'Etat responsables de la

définition des périmètres des zones et de leur protection » (Torre, 2008, p.39).

Dans la Zwischenstadt, ou en général dans le périurbain, une telle situation est en réalité facilement observable et un peu partout. La pression du résidentiel est donc souvent en conflit avec la production industrielle, et les deux le sont aussi souvent en ce qui concerne la gestion de la nature. Ce choix de l'Etat d'imposer des limites, des périmètres, est nécessaire, car comme nous l'avons discuté plus haut, l'existence de la limite entraîne la différenciation et ainsi apparaît un ordre. Ces idées vont en désaccord avec la digression de Zardini, mais il faut répéter que lorsqu'on parle d'un projet territorial, une structuration avec des règles est nécessaire. Ces conflits sont surtout basés sur les différents usages de l'espace que chaque acteur / activité consacre à son propre territoire. Mais dès que chaque activité est confinée à son espace de compétence, délimité par des frontières claires, peu de problèmes se posent, en particulier si les distances entre les diverses « autorités » est grande. Quand la séparation entre ces espaces est réduite, c'est là que le plus souvent les conflits apparaissent. Comme le confirme Torre, « *Les conflits éclatent entre des agents qui se trouvent dans des situations de superposition, de contiguïté, de connexité, de proche voisinage, ou encore qui prétendent à des usages différents du même espace ou de même lieu* » (Torre, 2008, p.40). Ce voisinage est donc souvent présent dans des territoires restreints, où plusieurs activités (en augmentation aussi) doivent forcément cohabiter dans un espace toujours limité et mis en pression par différentes activités qui « poussent » vers l'extérieur, dont le *sprawl* urbain. Il sera intéressant, à mon avis, d'évaluer ces espaces, où les tensions potentielles sont nombreuses. Dans ces cas il s'agit de l'absence d'espace pour développer les activités de chaque acteur qui en limite leur empreinte sur le territoire. La gestion du sol revient donc comme problématique principale lors du traitement des conflits territoriaux. Mais comme précise Torre, « *ce n'est pas seulement une question de rareté d'espace, mais également de l'usage qui lui est attribué* » (Torre, 2008, p.40). L'espace peut donc être limité, mais disponible pour plusieurs utilisations: c'est l'usage qu'on fait avec cet espace qui est plus important pour sa gestion. Une harmonie entre les parties est possible avec des solutions viables et durables. Le dernier aspect considérable

que je vise traiter lors des discours sur le conflit est la nature même du conflit. Torre soutient en effet que

« Le conflit est préventif parce que sa survenance n'est pas soumise ou postérieure à celle d'un acte technique. On ne s'engage pas dans le conflit parce que l'autre partie a réalisé telle ou telle action, mais plutôt parce que l'on anticipe qu'elle va réaliser. Le conflit est alors un moyen d'empêcher la survenance de l'acte technique ou de l'action » (Torre, 2008, p.41).

Une réflexion préalable sur les conflits est donc une solution viable, tel que conseillé par le proverbe : *mieux vaut prévenir que guérir*. Imaginer un conflit potentiel est utile afin d'anticiper les gestes des acteurs concernés. Lors d'un projet contesté, les parties en conflit avec celui-ci développent une série de mesures afin de limiter voire d'empêcher le projet. Une anticipation permet donc de concevoir une action consensuelle qui puisse trouver le compromis entre les parties concernés. C'est, à mon avis, le but des projets territoriaux. La question des conflits, notamment dans les espaces ruraux et périurbains, permet de réfléchir sur les caractéristiques de ces territoires et leur gestion, ainsi que le rôle qu'ils assurent dans les processus de gouvernance et de planification.

4. La Suisse urbaine :

différentes typologies territoriales au service de la ville

« Pour la plupart des Helvètes, aujourd’hui encore, la Suisse est un pays agricole, habité par une population proche de la « nature ». Montagnes, lacs, troupeaux, champs et vignes constituent la substance même du territoire, la réalité fondamentale – dans laquelle, certes, il y a des exceptions (villes, industries, réseau ferré, autoroutes, etc.) mais qui n’entament pas le mythe » (Corboz, A., 1997, p.1).

« L’urbanité spécifique à la Suisse se révèle être une sorte de culture du refus, une esquivance de la densité, de la hauteur, de la masse, de la concentration, du hasard et de presque toutes particularités que l’on souhaiterait voir dans une ville et que les Suisses également adorent passionnément mais surtout le plus loin possible, en dehors de leur territoire », (Diener, R., Herzog, J., Meili, M., de Meuron, P., Schmid, C., 2005, p.17-18).

4.1. L'urbanisation et la métropolisation de la Suisse : historique d'un processus séculaire

Il faudrait partir d'une idée générale : comment les concepts d'urbanisation et de métropolisation se différencient l'un l'autre ? Y a-t-il effectivement des différences ? A l'heure actuelle il faut apprendre à distinguer les deux aspects : une évolution du phénomène a désormais touché les dynamiques urbaines de la Suisse. La phrase de Corboz, citée en avant-propos de ce chapitre, bien qu'acceptée et partagée encore par la plupart de la population nationale, doit évoluer, passer à un niveau supérieur, c'est-à-dire savoir accepter les changements territoriaux en cours. Comme l'indique Bassand (2004), qui reprend une définition de l'Association Métropole Suisse (2002), « *la Suisse est constituée dorénavant d'un réseau d'agglomérations urbaines plus ou moins grandes, regroupant environ cinq millions d'habitants [...] ce que certains appellent la métropole suisse* » (Bassand, 2004, p.11). Les mutations ont été profondes dans la société contemporaine : dans la première partie pratique du travail on a observé ces changements du point de vue territorial et traité les aspects qui nous intéressent le plus lors de ces changements. Ce nouveau réseau d'agglomérations urbaines et de métropoles, aussi conséquence de la société informationnelle, a changé radicalement le territoire urbain suisse. Le changement primordial a été, comme on l'a vu auparavant, l'étalement urbain qui redéploya les villes sur le territoire environnant. « *La ville était constituée d'une commune. [...] [Aujourd'hui les villes] sont [...] devenues une réalité complètement nouvelle, métamorphosées en agglomérations urbaines et dont certaines sont gigantesques, c'est-à-dire qu'elles avoisinent le million d'habitants. Ce sont les métropoles* » (Bassand, 2004, p.13). Voilà donc la Suisse actuelle : une Suisse métropole et métropolitaine. Il faut ainsi ajouter que « *ce réseau métropolitain n'est plus seulement national, il est devenu mondial* » (Bassand, 2004, p.13). Il s'agit de sortir des frontières nationales pour concevoir la métropole suisse, au niveau européen, voire global.

Pour connaître la métropole il faut néanmoins comprendre l'historique du phénomène urbain et donc connaître ce qu'on nomme urbanisation. Dans le cas de la Suisse, on entend par urbanisation la construction d'un réseau de villes. « *En Suisse, une ville est une commune, une seule, dans laquelle se concentre une population d'au moins 10 000*

habitants et de nombreux emplois secondaires et tertiaires » (Bassand, 2004, p.23). Ces villes deviennent plus attractives grâce à une haute concentration d'activités. Elles se développent en réseaux, grâce notamment à un système ferroviaire performant. Comme on l'a vu dans la théorie, les communes se trouvant autour d'une ville deviennent peu à peu plus attractives, et les populations et les activités se redistribuent ainsi dans ces communes de la couronne. Comme l'indique encore Bassand, « nous appelons cette collectivité multicommunale une « agglomération urbaine » » (Bassand, 2004, p.23). Cette agglomération correspond donc à une zone urbaine, constituée par une ville-centre et des communes d'agglomération (Da Cunha, 2009). Les critères que les communes de la couronne doivent satisfaire pour faire partie de l'agglomération sont généralement cinq : « *continuité du bâti, forte densité habitants/emploi, croissance de la population supérieure à la moyenne, faible population agricole, taux élevé de pendulaires vers la zone centrale de l'agglomération* » (Gigon, 2008, p.53). L'Office fédéral de statistique dénombre 50 agglomérations de plus de 20 000 habitants, auxquels doivent s'ajouter les 5 villes isolées situées en dehors de ces agglomérations. En conséquence des 979 communes situés en zone urbaine (un tiers des communes suisses), (données 2000), seulement ces 5 villes (Martigny, Davos, Einsiedeln, Langenthal et Lyss) peuvent être encore appelées « villes ». Le reste des communes en zone urbaine fait désormais partie des agglomérations urbaines. (Da Cunha, 2009 et Bassand, 2004). « *Le phénomène qui*

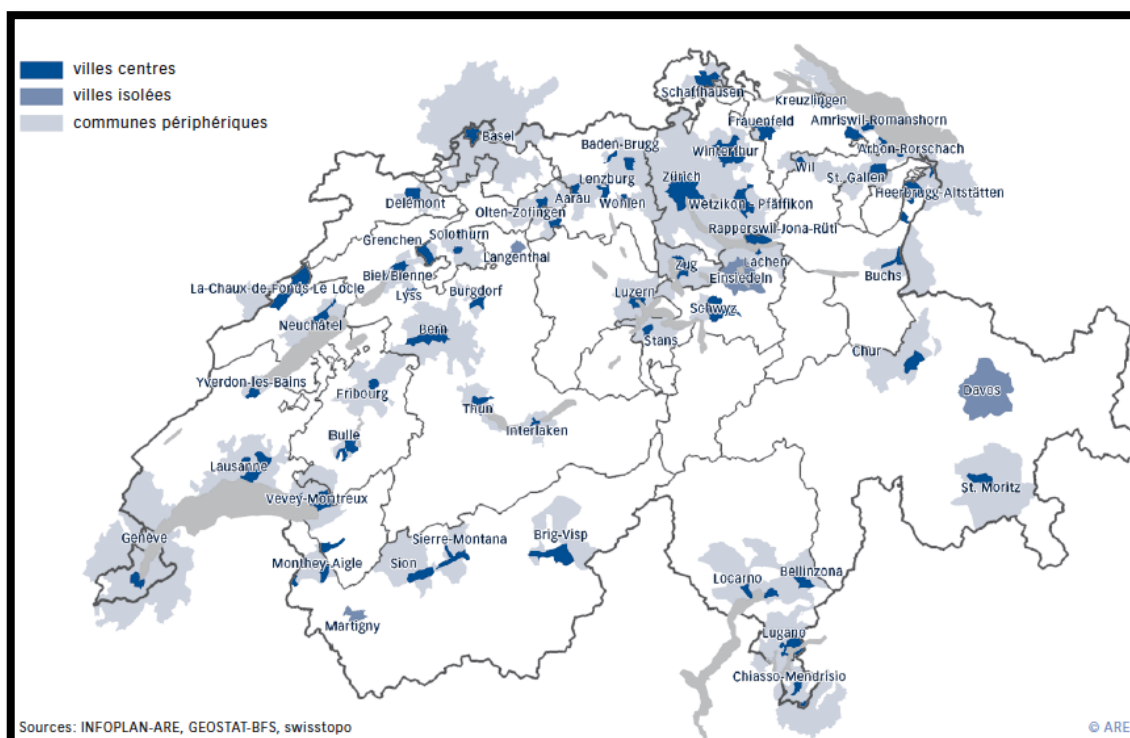


Fig. 11: Les agglomérations suisses et les villes isolées, selon les critères de délimitation actuels 2000 (ARE, 2009)

domine, c'est donc un réseau d'agglomérations urbaines et de villes comptant [...] le 73.3% de la population Suisse » (Bassand, 2004, p.30). Le terme de métropole dérivant de la notion d'agglomération résulte d'une « très grande agglomération. Elle avoisine et dépasse le million d'habitants, mais [...] une métropole se définit par l'exercice d'une centralité mondiale » (Bassand, 2004, p.23). Selon Bassand, « ce réseau d'agglomération est dominé en Suisse par cinq métropoles : Zürich, Bâle, Berne, Genève-Lausanne, Tessin du Sud » (Bassand, 2004, p.30). D'après les chiffres, seulement Zürich et la métropole du Léman avoisinent voire dépassent le million d'habitants, mais il faut néanmoins considérer l'attractivité et la centralité économique au niveau mondial de chaque métropole considérée. Bassand complète son raisonnement en indiquant que

« Nous entendons donc, par métropolisation de la Suisse, la formation d'un réseau à deux niveaux : celui des 50 agglomérations urbaines, et parmi elles, le réseau des cinq plus grandes. Etant donné de plus la petitesse de la Suisse, c'est ce réseau d'agglomérations urbaines et de métropoles, connectées par des excellents moyens de transport et de télécommunication, que nous appelons la métropole suisse » (Bassand, 2004, p.30-32).

D'un point de vue historique, la Suisse devient principalement citadine à la fin des années 1950. Il faut néanmoins considérer qu'en 1850 déjà, 44,9% de la population suisse résidait dans les périmètres des zones urbaines tels qu'ils sont définis actuellement. (Da Cunha, 2009). Dès les années 1960, tel qu'on l'a étudié dans la partie théorique, les villes ne réussissent plus à contenir leur croissance. C'est donc le début, aussi au niveau helvétique, de l'étalement urbain. « *La suburbanisation, puis la périurbanisation [...], mettent en branle un étalement urbain qui, aujourd'hui encore, ne semble pas à son terme. La ville s'est repositionnée sur les territoires des communes voisines, donnant naissance aux agglomérations urbaines. Dès lors le phénomène urbain ne s'est plus incarné dans « la ville » » (Bassand, 2004, p.24). Quelles sont donc les solutions au niveau suisse pour résoudre cette situation complexe ? Quelle est la matière de la nouvelle phase qui explique les recompositions spatiales du territoire helvétique ? Nous aborderons cette question par plusieurs portes d'entrées.*

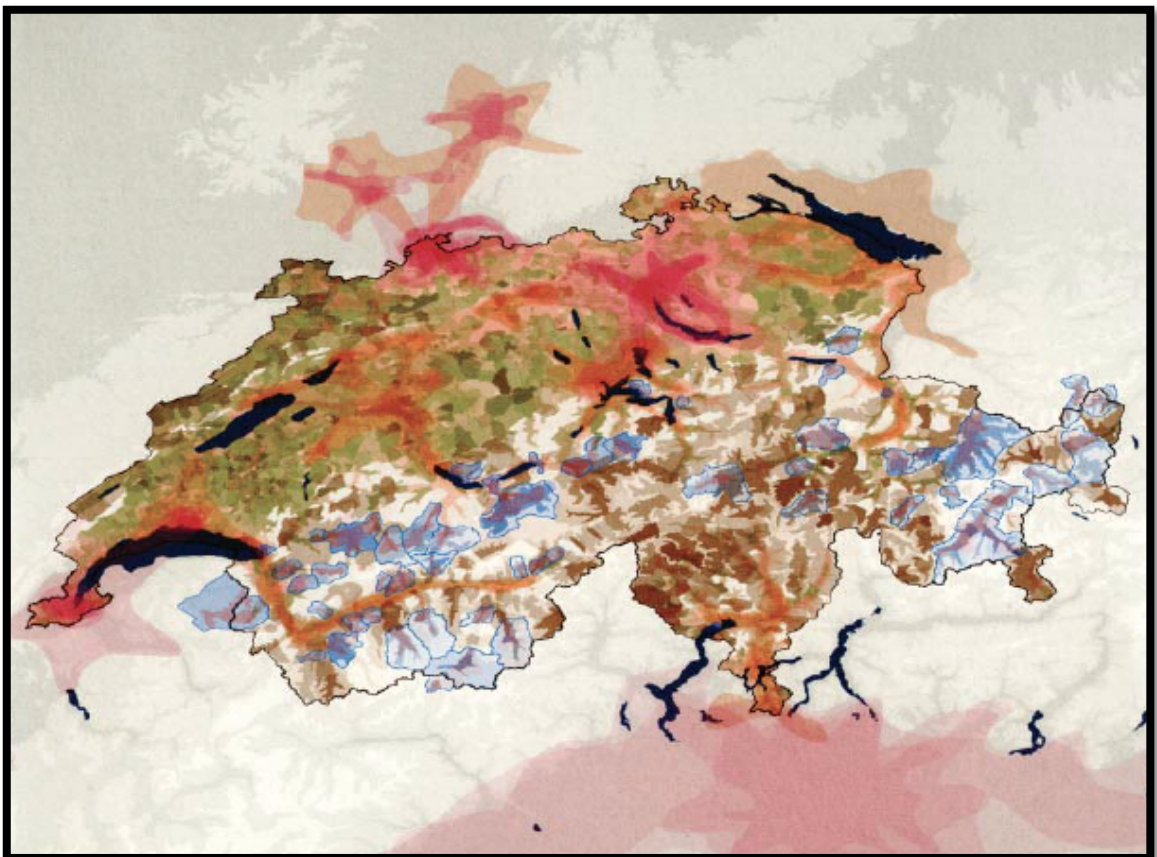
4.1.1. La typologie d'une Suisse urbaine

Est-il encore envisageable de distinguer une Suisse urbaine et une Suisse rurale ? L'*urbain* de Choay touche désormais la plupart de la population helvétique. La métropolisation décrite par Bassand, bien que restreinte aux 50 agglomérations, est fortement répandue au niveau national, dans le sens que la connectivité, informationnelle et des transports, touche toute la société nationale. C'est peut-être provocateur de donner un caractère urbain à la Suisse entière (nous sommes quand même traversés par les Alpes), mais c'est envisageable de soutenir que « *tous les territoires de la Suisse sont impliqués dans le processus d'urbanisation et ont de ce fait subi des transformations fondamentales* » (Gigon, 2008, p.55).

Cela correspond à la thèse développée dans *La Suisse. Portrait urbain* (Diener, R., Herzog, J., Meili, M., de Meuron, P., Schmid, C., 2005). Cette étude, connue aussi sous le nom d'*ETH - Studio Basel* et par la célébrité de certains auteurs, a été développée par des architectes, des urbanistes et des grands connaisseurs des dynamiques urbaines de la Suisse. Il s'agit donc « *d'un projet radicalement nouveau qui encourage et renforce les différences mais également abolit les frontières. Le projet est aussi simple et presque évident, puisqu'il met en valeur ce qui existe déjà et renforce les tendances disponibles.* » (Diener, R., Herzog, J., Meili, M., de Meuron, P., Schmid, C., 2005, p.18). La question de l'abolition des frontières (et donc des limites) est importante aussi pour le travail en cours car « *cette approche rompt avec l'opposition ville-campagne puisqu'elle considère que la Suisse est complètement urbanisée* » (Gigon, 2008, p.55). Les notions de frontière, ainsi que de réseau et de différence ont permis de « *réaliser un projet, une représentation pour une future topographie urbanistique qui repose sur cinq typologies : les régions métropolitaines, les réseaux urbains, les zones calmes, les friches alpines et les « resorts »* » (Diener, R., Herzog, J., Meili, M., de Meuron, P., Schmid, C., 2005, p.18). Selon l'étude, la structure gagnante de la Suisse est dominée par deux grandes régions métropolitaines fortement connectées à l'économie globale, c'est-à-dire Zürich et la métropole lémanique. Ces deux régions, avec les agglomérations d'abord de Bâle puis de Berne, définissent l'armature urbaine de la Suisse (en rose). Cet espace métropolitain est complété par des sous-systèmes urbains régionaux multipolaires différenciés, c'est-à-dire

des ensembles de centres situés en dehors des zones d'influence des zones métropolitaines (en orange). On trouve ensuite des régions calmes, comme des « trous verts » dans le tissu urbain en dehors des Alpes (en vert), les resorts alpins à forte intensité touristique (en azur-violet) et les friches alpines (en brun), à savoir des « enveloppes » de zones insulaires urbaines et touristiques (en gros ce que reste...). (Da Cunha, 2009). En conclusion, il faut quand-même souligner que « l'approche qui est privilégiée dans cette étude, à domination territoriale de l'urbain, débouche cependant sur des résultats parfois ambivalents. Ne pourrait-on pas dire que les zones calmes et les friches alpines, sans nier la complexité des interrelations ville-campagne, relèvent davantage du territoire rural que du territoire urbain ? » (Gigon, 2008, p.55). Est-ce donc vraiment du « rural » qui ressort dans cette approche ? Comment peut-on évaluer les territoires ruraux en Suisse, et donc vérifier s'il y a encore « la campagne » en Suisse ? On va l'observer par une deuxième approche.

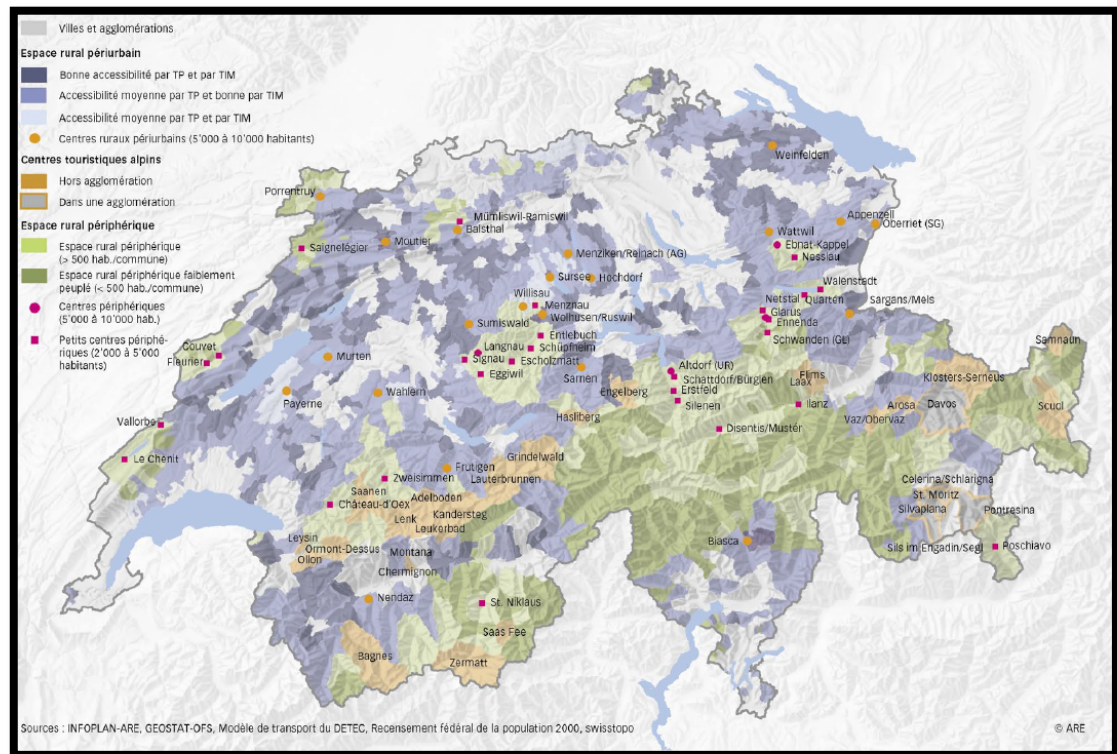
Fig. 12: Typologie d'une Suisse urbaine (Diener, R., Herzog, J., Meili, M., de Meuron, P., Schmid, C., 2005)



4.1.2. Dynamiques spatiales dans les espaces ruraux : quelle typologies

« Le processus d'urbanisation dispersée a affaibli la distinction entre villes et campagnes. Cette évolution remet en question la définition de « l'espace rural » comme espace de vie d'un monde paysan qui a longtemps joué un rôle emblématique pour l'identité helvétique » (ARE, 2005, p.21) Il faut d'abord souligner que la distinction ville/campagne est traitée de la même manière que le rapport entre l'urbain et le rural, au moins pour le cas helvétique. L'espace rural suisse existe aujourd'hui encore statistiquement, car il occupe toujours la plus grande partie de l'espace national. Il existe en tant que « le reste », c'est-à-dire la Suisse moins l'espace urbain, tel que le définit l'Office fédéral de la statistique. Par rapport aux 979 communes inclus dans l'espace urbain, 1917 sont au contraire inclus dans l'espace rural, pour un total d'environ 31'000 km², c'est à dire 77% de la superficie du pays. L'espace rural abrite actuellement 26,7% de la population suisse et seulement 18% des actifs en Suisse (ARE, 2005). Dans les dernières décennies les agglomérations urbaines ont « prélevé » du territoire à l'espace rural, en termes de communes, de population et d'emplois. Bien que la dépendance économique des zones urbaines soit très importante, l'espace rural garde des éléments fondamentaux pour sa survie. « Il héberge non seulement la majorité des exploitations agricoles, mais aussi de nombreuses petites et moyennes entreprises (PME) de l'industrie, de l'artisanat et des services. De plus, l'espace rural remplit un rôle essentiel pour la détente, les loisirs et le tourisme, ainsi que pour la compensation écologique et pour le maintien des bases naturelles de la vie » (ARE, 2005, p.5).

Fig. 13: Typologie spatiale de l'espace rural en Suisse (ARE, 2005)



Il est donc important de garder ce territoire rural, notamment pour les caractéristiques qu'il possède : sa structure statistique semble passer en deuxième plan. Il faut préciser que désormais, la plupart des espaces ruraux est fortement dépendante des activités au service des agglomérations urbaines. On arrive encore à distinguer différentes typologies pour observer le degré de corrélation entre l'urbain et le rural. Trois typologies ont été élaborées par l'ARE, afin de déterminer dans le détail les différences entre les communes rurales. Elles reposent sur trois critères : l'accessibilité de l'agglomération ou de la ville la plus proche, les potentiels économiques et le nombre d'habitants. On définit en conséquence trois espaces-types: l'espace rural périurbain, les centres touristiques alpins et l'espace rural périphérique. « Cette typologie de l'espace rural ne rend pas compte des relations entre l'urbain et le rural. On peut regretter que [...] le choix des critères de classification ne soit pas explicite, ce qui permettrait d'en comprendre les motivations et de mieux interpréter la démarche » (Gigon, 2008, p.54-55). Selon Gigon, cette modalité de traitement n'est pas extrêmement pertinente car elle ne tient pas compte de l'évolution du raisonnement sur la relation entre espace rural et espace urbain. « Si l'espace rural s'entend comme contrepartie à l'espace urbain, il devient alors toujours plus insignifiant » (ARE, 2004, p.87). Il faut donc appliquer les raisonnements effectués dans la partie

théorique, comme ceux sur la Zwischenstadt, aussi au niveau suisse et observer ce qui a été fait jusqu'à maintenant.

4.1.2.1. *Réflexions sur le rapport urbain / rural en Suisse*

Nous avons confirmé que désormais « *cette opposition urbain / rural est toujours moins évidente* » (ARE, 2005, p.21). Cette dichotomie en déclin, comme soutenu par Sieverts, doit être remplacée par un sentiment nouveau. Ce dualisme nécessite donc une réflexion nouvelle « *dans l'ensemble, l'espace rural peut être considéré comme un espace à la fois autonome et complémentaire de l'espace urbain. Ce n'est que dans une combinaison et un partenariat ville-campagne que ces deux espaces peuvent valoriser au mieux leurs atouts respectifs* » (ARE, 2005, p.23). La proposition de la Zwischenstadt peut bien répondre aux disputes sur le thème, mais en Suisse une approche complète dans cette direction n'existe pas actuellement. En Suisse, une partition entre espaces urbains et espaces ruraux est encore bien déterminée, même si ces derniers ont des caractéristiques très différentes les unes aux autres. Il y a des régions rurales qui n'ont rien à voir avec les espaces ruraux préconisés dans le sentiment populaire qui équivaut à l'espace naturel. En effet « *quasiment toutes les régions rurales sont voisines d'une région dans laquelle se trouve une agglomération et que les ramifications existant entre les régions rurales du pays et les unités territoriales urbaines sont fortes et nombreuses* » (ARE, 2004, p.87). Il s'agit du réseau de communication performant de la Suisse (qui soit le rail où la route), qui permet inmanquablement une mobilité importante en direction des agglomérations. Seulement certains espaces ruraux entièrement périphériques (certaines régions alpines en dehors des centres touristiques, la région de Napf dans le canton de Berne et une partie de la chaîne jurassienne), peuvent être considérés hors de l'influence directe des agglomérations et en perte démographique depuis plusieurs décennies. Au contraire, dans les communes de l'espace rural périurbain, proches des agglomérations, aucun signe de stagnation démographique n'est observé. Dans ces communes rurales et dans les communes urbaines limitrophes se joue le dualisme territorial entre ville et campagne. Ces communes en dehors des agglomérations possèdent donc des caractéristiques urbaines, surtout si l'on observe les déplacements pendulaires en qualité de ce qu'on a appelé plus tôt le syndrome du Wall Street Journal ou éventuellement du *Tages Anzeiger* au niveau Suisse. A l'inverse, les habitants des premières couronnes urbaines, pourtant

relativement denses « *sont nombreux à considérer qu'ils habitent « à la campagne » par opposition aux centres-villes* » (ARE, 2005, p.21). On peut donc imaginer des « campagnes urbaines » et des « villes rurales ». Ces deux oxymores compliquent trop la question. En conclusion, les discours dichotomiques actuels permettent de traiter d'une manière plus simple les problèmes urbains d'une part, et ruraux de l'autre. Il convient de

« parler d'une répartition territoriale inégale des chances et des handicaps et d'un dynamisme de développement différent selon les régions. [...]. En outre, les différences internes entre régions rurales sont telles que les voies du développement sur lesquelles elles sont engagées ne sont pas comparables. La subdivision sommaire en ville/agglomération et espace rural est par conséquent insatisfaisant pour aborder les problèmes du développement territorial et régional susceptibles de faire l'objet d'une prise de décision » (ARE, 2004, p.93).

Par conséquent, le but du développement territorial de la Suisse correspond à autre chose, à savoir une collaboration plus étroite entre les deux domaines et l'élimination de ce dualisme persistant. Comme l'indique le Projet de Territoire Suisse (2011) « *Il s'agit également de renforcer la collaboration et, partant, la solidarité et la complémentarité entre villes et campagne par la création de plates-formes et de projets concrets communs* » (DETEC, 2011, p.29). C'est dans cette direction que se réoriente maintenant le travail.

4.2. Le projet de territoire et le développement territorial durable : quelles réponses pour les espaces hybrides suisses?

Ces projets concrets dans le territoire doivent forcément se fonder sur une série d'objectifs préconisés par le développement territorial suisse, cohérents entre eux. En général, pour les objectifs et les discussions sur le projet de territoire, on s'adresse au Rapport 2005 sur le développement territorial, en particulier le chapitre 5. « *Projet de*

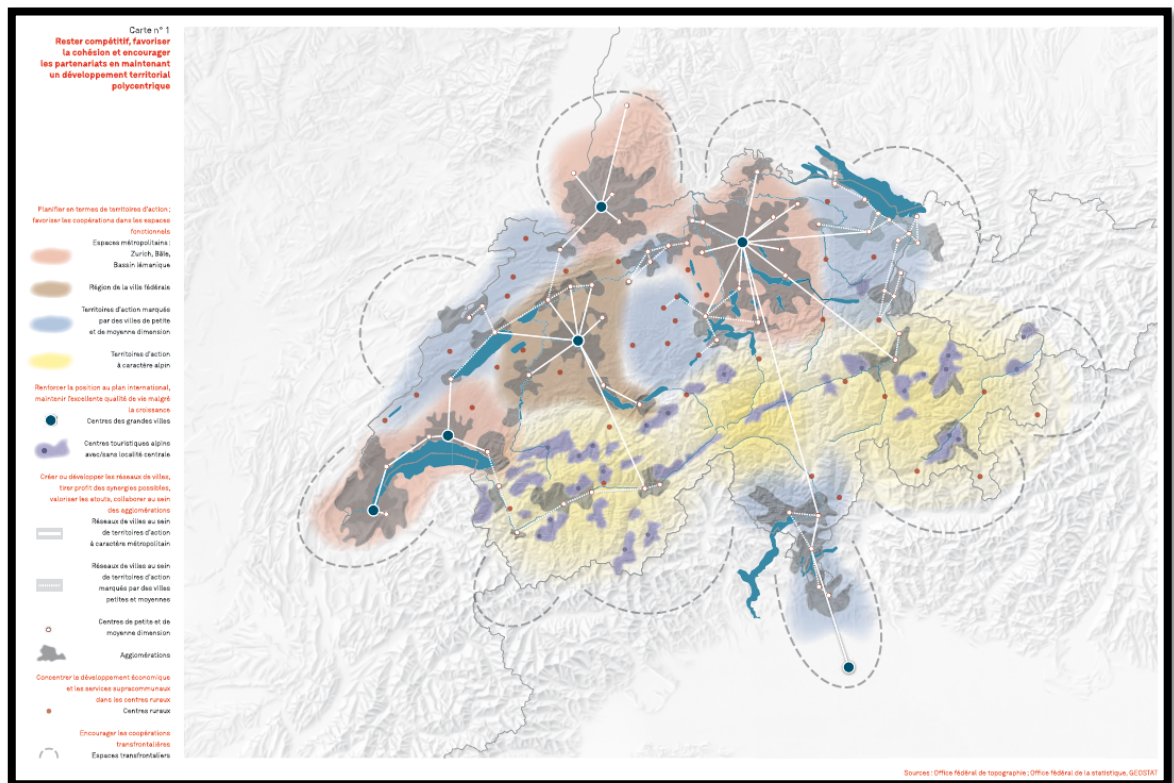
territoire: une Suisse dynamique et solidaire » (pp. 87-101). Dans ce chapitre nous pouvons observer les stratégies préconisées pour une meilleure organisation et un développement durable du territoire national. « *Les tendances lourdes actuelles conduisent le pays vers une métropolisation qui donnerait un trop net avantage aux plus grandes villes au détriment des autres parties du pays, tout en perpétuant le processus de mitage du territoire. Pour infléchir cette évolution vers un développement plus équilibré et plus durable, il faut une intervention des autorités publiques* » (ARE, 2005, p.87). Il faut donc changer les paradigmes, invertir la tendance et imaginer des projets nouveaux. En 2011 un premier dossier avec le titre « *Projet de territoire Suisse* » a été produit par plusieurs éditeurs dont le DETEC, l'ARE et encore d'autres. Une collaboration entre différentes parties intéressées a mené à un avant-projet ; une version remaniée est désormais disponible depuis mai 2012. Ces documents reprennent en partie et améliorent les stratégies générales écrites dans le rapport sur le développement territorial de l'ARE du 2005. Nous analyserons les différents dossiers et en particulier les domaines qui nous intéressent plus particulièrement lors du rapport ville-campagne ; il s'agit donc de considérer les projets urbains ainsi que les projets des espaces ruraux, afin de trouver les meilleures solutions pour traiter et analyser la problématique des espaces hybrides. Un préambule est nécessaire pour comprendre le projet de territoire suisse : ce projet met en œuvre les principes du développement durable que l'on n'analysera pas dans le détail dans ce travail de mémoire. Il nous suffit de confirmer que chaque projet « *vise à construire une Suisse dynamique et solidaire, en même temps forte de la vitalité de ses moteurs économiques et attentive au partage de la prospérité entre toutes les parties du pays* » (ARE, 2005, p.87). Pour des informations supplémentaires nous renvoyons au chapitre 3 du rapport sur le Développement Territorial, 2005 (pp. 57-66).

4.2.1. Le développement d'un réseau urbain polycentrique : le scénario pour une Suisse durable ?

Pour infléchir la tendance actuelle, qui mène à une surévaluation des grandes villes helvétiques, il faut trouver une solution viable du point de vue économique, sociale et environnementale. Selon les scénarios proposés dans le Rapport sur le Développement

Territorial du 2005, le but est donc celui d'inverser la tendance en stimulant « *la réflexion politique sur les grandes orientations à suivre pour l'avenir du pays* » (ARE, 2005, p.67). L'ARE propose donc un premier scénario tendanciel « une Suisse des métropoles » (2030) qui correspond au scénario prévu en l'absence de toute mesure correctrice. Mais comme nous avons observé, il faut essayer d'invertir cette tendance en direction d'un développement plus équilibré. Parmi les trois autres scénarios (dis « 2031 » car liés à des changements et donc différents du scénario 1), proposés à partir « *de séries d'hypothèses cohérentes sur des futurs possibles pour le pays* » (ARE, 2005, p.68) le troisième semble le plus convenable pour le projet de territoire suisse. Il s'agit donc « *du réseau de villes du scénario 3 «Une Suisse urbaine polycentrique», seul moyen de garantir des dynamiques urbaines suffisantes pour aller vers un développement plus durable* » (ARE, 2005, p.87).

Fig. 14: Réseau urbain suisse polycentrique (DETEC, 2011)



Un tel réseau polycentrique repose sur la structure fédéraliste de la Suisse. Avec une multitude de centres moyens et petits, il permet de réduire les déplacements entre l'habitat et les lieux de travail, d'approvisionnement, de formation, de services et de loisirs. Selon les hypothèses cohérentes proposées dans le rapport de l'ARE, 2005, la bonne gouvernance suisse et le fédéralisme ont mené à des politiques d'aménagement

du territoire et de protection de l'environnement qui ont réussi à « *arrêter l'étalement des constructions et à préserver des paysages et des zones naturelles exemplaires* » (ARE, 2005, p.78). Le développement contenu des villes, ainsi que la gestion des espaces ruraux a abouti à des

« relations entre villes et campagne [...] considérées comme exemplaires. Le contrôle strict des constructions [...] a permis de préserver un fort contraste entre les agglomérations aux frontières nettes et des campagnes peu bâties. L'armature urbaine suisse offre une version à maillage fin du modèle européen du « réseau de villes » moyennes et petites, [...] s'opposant aussi bien aux grandes métropoles concentrées qu'aux villes étalées du continent américain (« urban sprawl ») » (ARE, 2005, p.78).

Il s'agit en conséquence des résultats espérés afin d'obtenir une relation ville-campagne fonctionnelle, ou encore le rapport rural souhaité et expliqué dans les chapitres théoriques. Une Suisse avec ces caractéristiques répond donc à un maillage polycentrique du réseau urbain. Selon les projections de l'ARE, les transports publics seront fondamentaux pour une bonne desserte entre les réseaux des villes. Dans le rapport rural en dehors des agglomérations, selon le scénario « *chaque agglomération est entourée d'une première campagne, fonctionnant comme une ceinture verte, aux constructions strictement limitées et respectueuses de l'environnement. Plus loin, les campagnes sont affectées principalement l'agriculture et à la protection de la nature* » (ARE, 2005, p.79). Une limite entre espace urbain et espace rural apparaît donc, dont chaque partie possède des fonctions et des usages bien définis. Des problèmes entre espaces urbains et espaces ruraux sont néanmoins prévisibles, car les tensions et les conflits potentiels sont nombreux. En effet « *les espaces périurbains, situés dans la première couronne urbaine, sont les lieux de plus grande tension entre logiques urbaine et rurale. C'est là que les campagnes sont, au plus haut point, « multifonctionnelles », supports de multiples usages ruraux et urbains* » (ARE, 2005, p.80). Ces espaces nécessitent donc des projets, des perspectives territoriales, afin de comprendre et résoudre les problèmes qui persistent à l'intérieur de cette entre-ville. Ces espaces s'inscrivent aussi dans des espaces fonctionnels élargis, car le cadre de vie quotidien et les

besoins des personnes dépassent désormais les frontières institutionnelles. Comme l'indique le Projet de Territoire Suisse dans sa version remaniée du 2012, « *il s'agit dès lors de favoriser les collaborations de ces espaces. En effet, à cette échelle, la mise en place de stratégies communes qui dépassent les frontières institutionnelles et sectorielles est à même d'atteindre le développement territorial souhaitée. Des synergies sont possibles, tant entre espaces urbains et espaces ruraux* » (DETEC, 2012, p.14). La marge de manœuvre dans les espaces de la Zwischenstadt est plus importante, car notamment, certains territoires peuvent se superposer ; « *ils peuvent comprendre des régions à empreinte rurale ou urbaine* » (DETEC, 2012, p.14). Ces synergies, ces coopérations et en général les changements souhaités pour le futur seront ainsi stimulés et encouragés par la mise en œuvre de projets concrets. Comme nous avons déjà vu, « *des nouvelles formes de collaboration devront être mises en place entre les régions urbaines et les régions rurales* » (DETEC, 2012, p.15).

4.3. Les synergies entre espaces urbains et espaces ruraux : quelles stratégies de développement en Suisse?

Dans ce chapitre, on vise à constater les objectifs et les stratégies possibles à effectuer dans le territoire suisse. Le discours reposera sur la conception générale et sur les stratégies de l'Office du Développement territorial et du document « *Projet de territoire Suisse* » dans les versions 2011 et 2012. Nous n'entrerons pas dans le détail de la formulation des objectifs, mais nous aborderons ceux qui nous intéressent particulièrement pour la rédaction du travail. Les cinq objectifs généraux du rapport de 2012 sont : préserver la qualité du cadre de vie et la diversité régionale, ménager les ressources naturelles, gérer la mobilité, renforcer la compétitivité et encourager les collaborations. Il s'agit donc de réévaluer tous les domaines ; de l'économie au social, de l'environnement au cadre de vie. Pour une meilleure gestion des espaces hybrides il faudrait théoriquement traiter toutes les thématiques, car comme nous l'avons vu, la complexité de ces espaces ne permet pas un traitement sectoriel, mais bien évidemment nous ne pouvons pas aborder tous les aspects. Il s'agit au contraire de mieux évaluer certaines thématiques qui jouent un rôle principal dans le rapport ville-campagne, à savoir la gestion de la mobilité et des espaces urbains et ruraux périurbains.

4.3.1. La gestion de la mobilité: objectifs et stratégies pour une coordination entre le développement des infrastructures de transport et le développement territorial

Les projets concrets à l'intérieur de l'entre-ville sont souvent liés à la gestion de la mobilité. Il est démontré que le transport est fondamental pour faire fonctionner l'économie, la société et un réseau de villes. La Suisse, se localisant au centre de l'Europe, nécessite ainsi des excellentes liaisons de transport terrestre et aérien vers l'étranger, grâce à la dimension globale des échanges (personnes, capitaux, marchandises) du monde actuel. Il faut donc prévoir une performance du système de transport en collaboration avec les questions environnementales et énergétiques, en évitant en même temps un mitage du territoire qui affecte la Suisse. Il faudrait imaginer un système de transport attentif aux principes du développement durable, à savoir « *un réseau de transport efficace, respectueux de l'environnement, de la société et de l'aménagement du territoire, tout en reposant sur une base économique solide* » (DETEC, 2011, p.17). L'aspect le plus intéressant pour la relation ville-campagne est ainsi la coordination entre les transports et l'urbanisation. Dans les décennies passées, cet aspect n'a presque jamais été traité. L'étalement urbain et la dispersion de l'habitat découlent très fortement de l'utilisation de l'automobile en territoire périurbain, notamment à cause de la distance entre les lieux d'habitations et les services dont les citoyens ont besoin. Comme l'indique Boutaud, « *les taux de motorisation sont beaucoup plus élevés en périphérie qu'en centre-ville, en raison de l'éloignement des principaux services et du coût élevé de l'organisation des transports en commun dans les territoires périurbains, notamment* » (Boutaud, 2008, p.120). Les agglomérations et les principales villes ont été toujours des attracteurs de déplacements motorisés, notamment pendulaire, entre habitat et lieu d'emploi. Comme l'indique le Rapport sur le Développement Territorial du 2005,

« les agglomérations ont encore accentué leur importance en tant que centres de gravité du trafic pendulaire. En particulier, depuis 1970, les grandes agglomérations (Zurich, Bâle, Berne, Genève, Lausanne) ont continuellement élargi leurs aires d'influence. Les personnes ont été

toujours plus nombreuses à élire domicile en périphérie des agglomérations, afin de réaliser le rêve d'habiter à la campagne tout en travaillant en ville» (ARE, 2005, p.50).

En considérant l'augmentation de l'aire d'influence des agglomérations il faut donc confirmer que la dispersion urbaine, en dehors du fait qu'elle soit consommatrice d'espace et de ressources naturelles, ne permet pas un développement durable du réseau de transport. *« Ce principe rejoint les préoccupations actuelles sur les coûts de l'urbanisation et des transports: les urbanisations de faible densité sont non seulement fortement consommatrices de sol, mais aussi coûteuses en équipements et malaisées à desservir par les transports publics exploitées » (ARE, 2005, p.89).* Mais les problèmes de mobilité des agglomérations et des métropoles doivent faire face à la situation : *« doivent affronter la crise générée par l'automobile, qui s'est exacerbée par l'étalement urbain et la fragmentation des métropoles » (Bassand, 2004, p.48).* Il faut donc essayer de mieux organiser le développement territorial en partant de la coordination entre les infrastructures de transport et le développement urbain. Il doit *« entrer dans la planification des cantons, des agglomérations et des régions. Une telle coordination est indispensable pour accorder les contraintes économiques des transports et celles de la densification urbaine» (DETEC, 2011, p.17).* Selon le Rapport de l'ARE il faut alors adopter des stratégies gagnantes en terme de mobilité, à savoir *« [une] urbanisation en priorité des secteurs bien desservis par les transports publics [et une] densification des secteurs proches des gares, en tant que lieux multifonctionnels et centres de focalisation de la vie urbaine » (ARE, 2005, p.91).* Une densification en milieu urbain, en particulier en proximité des axes et des arrêts de transport public, nécessite une urbanisation vers l'intérieur, une *« construction de la ville en ville » (ARE, 2005, p.90).*

Le renforcement des mesures de mobilité est désormais fortement connecté à la gestion des installations humaines, grâce à la nécessité de mettre en place une meilleure planification commune entre transport et urbanisation. Il semble qu'au niveau spatial les défis plus importants et les stratégies pour l'avenir seront concentrés dans les villes et dans les agglomérations, car *« reconnues comme les*

moteurs principaux du dynamisme économique. [Elles permettent ainsi une] limitation des coûts de l'urbanisation (par une urbanisation plus compacte et le développement de cette dernière vers l'intérieur) » (ARE, 2005, p.89). Il s'avère donc intéressant de mieux étudier les agglomérations en tant que réponses gagnantes pour la mobilité, pour une nouvelle urbanisation et surtout pour le rôle qu'elles acquièrent dans le rapport urbain.

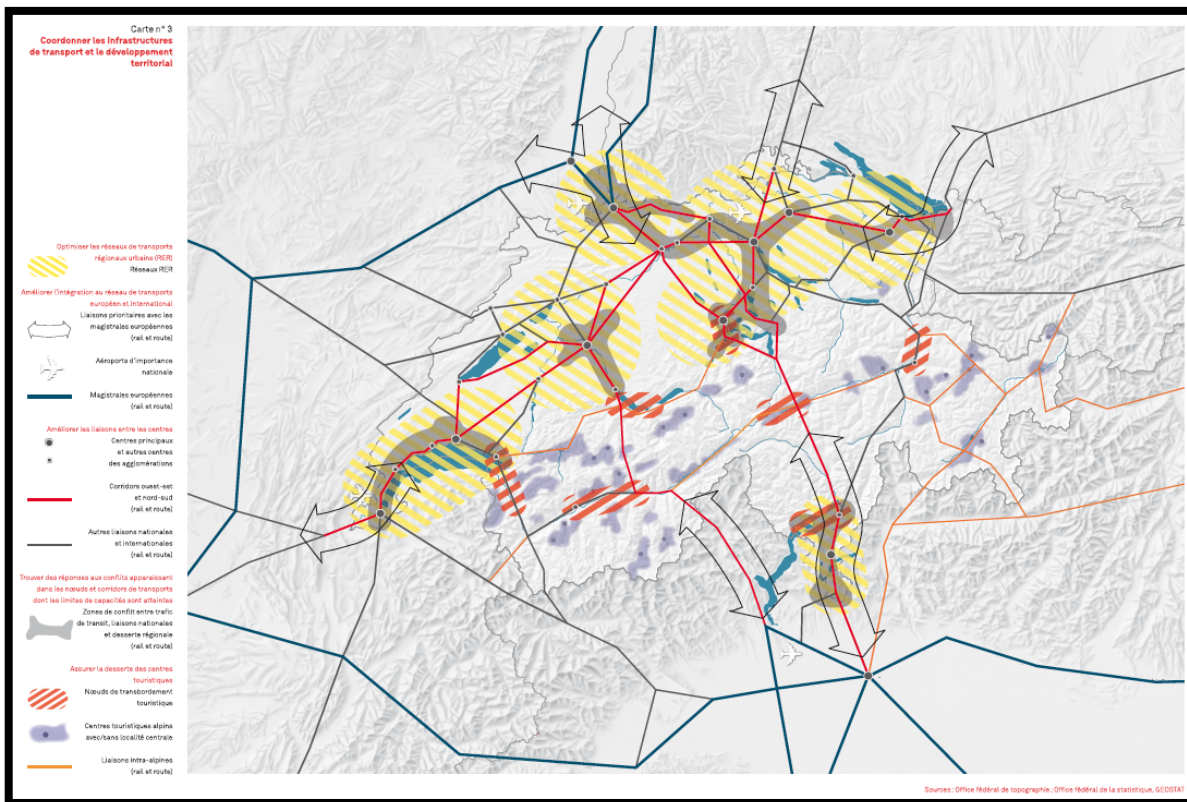


Fig. 15: Coordination entre infrastructures de transport et urbanisation en Suisse (DETEC, 2011)

4.3.2. Les stratégies spatiales du projet territorial Suisse: les projets d'agglomérations

Dans les agglomérations, le rôle centre-périphérie a fortement muté dans les dernières années. La commune centre a pris en charge la grande partie des services de la collectivité, destinée aussi aux communes voisines sans pourtant être récompensée suffisamment. Autrement dit « le cercle de ceux qui paient une prestation ne correspond pas à celui de ses bénéficiaires » (ARE, 2005, p.19). Le rapport d'un côté et de l'autre doit changer ; la péréquation financière doit être mieux distribuée tandis que les décisions de

la ville centre doivent être réparties entre plusieurs communes. Pour résoudre ces problèmes et pour permettre une bonne coordination, une vue d'ensemble des questions affectant les villes, appelée politique des agglomérations. En 2001 le Conseil fédéral a posé les bases d'un soutien fédéral actif aux agglomérations. L'instrument des projets d'agglomérations est la nouveauté principale de la politique des agglomérations. Ces projets développent des approches globales et coordonnées, avec des priorités afin de résoudre le plus vite possible et d'une manière efficace les problèmes locaux. Parmi ces priorités la Confédération retient « *le développement urbain et les transports, qui posent les problèmes les plus urgents à résoudre* » (ARE, 2005, p.20). Le lien entre transport et développement urbain est donc très important et fondamental dans le développement des projets d'agglomération. Selon les stratégies spatiales du projet de territoire suisse, « *il convient de poursuivre les travaux d'élaboration des projets d'agglomération, qui permettent une stratégie globale et cohérente. Les approches au cas par cas et les réflexions sectorielles sont en effet à éviter* » (ARE, 2005, p.93). Un projet urbain concret est donc le développement à l'intérieur des agglomérations de ces projets rendus possibles par les interventions de la Confédération. Il convient donc de développer et de renforcer ces projets en « *poursuivant, en encourageant et en élargissant les thématiques traitées par les projets d'agglomérations* » (DETEC, 2012, p.14). Le rapport entre l'agglomération urbaine et les espaces ruraux périurbains doit être aussi renforcé à travers l'instrument des PA (projets d'agglomération). Comme l'indique l'ARE, la relation entre agglomérations et espaces ruraux périurbains est proche. Il faudrait que ces dernières puissent « *contribuer au projet d'agglomération et aux projets modèles de l'agglomération la plus proche. Il convient au moins de réaliser une concertation suffisante sur des questions telles que les équipements, la répartition des fonctions, l'équilibre des recettes et des charges* » (ARE, 2005, p.96). Cette collaboration est nécessaire pour renforcer le lien entre la ville (l'agglomération dans ce cas) et la campagne (les espaces ruraux périphériques), afin d'éviter ainsi « *une urbanisation continue entre les localités et de favoriser [au contraire] une urbanisation compacte et clairement délimitée de type plutôt villageois, offrant une qualité de vie élevée (nombreux équipements et bonne desserte en transports publics)* » (ARE, 2005, p.96). Il ne faut néanmoins pas oublier les espaces verts et ouverts, prédominants dans les espaces ruraux. Les régions du Plateau suisse, les grandes vallées et plaines alluviales du territoire national, peuvent se

caractériser comme hybrides. La situation est surtout évidente dans le Plateau, dans le sens où ces espaces sont utilisés de manière intensive et abritent plusieurs activités telles que « *l'habitat, les transports, l'agriculture, la sylviculture et les loisirs* » (ARE, 2005, p.91). La Zwischenstadt helvétique est donc affectée par différents usages, ce qui détermine, comme nous l'avons vu dans la théorie, un mitage d'un territoire qui peut être perçu comme ville ou comme campagne. Selon l'ARE, d'un point de vue paysager, certaines stratégies de préservation de ces espaces sont importantes : « *séparation des zones constructibles et non constructibles, revalorisation des zones de transition, maintien d'espaces de verdure entre les localités, préservation des surfaces d'assolement, intégration des espaces naturels. De manière générale, il faut maintenir une « campagne », qui a tendance à disparaître dans notre pays* » (ARE, 2005, p.91). Il faut donc adopter des mesures à plusieurs échelles, afin de garder un territoire délicat comme celui des espaces ruraux périurbains : le rurbain. Il faut aussi effectuer un nouveau pas, à savoir lier la nécessité de sauvegarder ces espaces avec les nouvelles nécessités des agglomérations urbaines. Selon l'ARE il faut essayer de « *conserver et protéger les surfaces non bâties entre les localités. Ces surfaces sont avantageusement utilisées pour la production agricole et pour la détente des habitants communes périurbaines comme des agglomérations proches* » (ARE, 2005, p.96). Le développement d'une production agricole répondant aux besoins de la population locale, ainsi qu'un maintien de la qualité paysagère et naturelle des espaces agricoles est donc un atout important des territoires ruraux périurbains. La possibilité de consacrer ces espaces à la détente et éventuellement au tourisme répond ainsi à la volonté de créer des « *parcs d'agglomération* ». Il s'agit donc de développer des « *vastes espaces naturels proches des villes et mis à la disposition de la population pour les loisirs et la détente* » (ARE, 2005, p.91). Ces territoires de l'entre-ville, ruraux et urbains à la fois, doivent donc être réévalués et mis en avance dans les projets territoriaux des agglomérations et des espaces ruraux. Une réorganisation territoriale est parfois nécessaire, mais les projets existent et la volonté politique (au moins fédérale) aussi. Il s'agit maintenant d'observer ces projets, à savoir comment ces paradigmes théoriques peuvent s'appliquer au cas concret. Je vise donc à discuter actuellement de mon terrain d'étude consacré à l'étude des espaces hybrides, c'est-à-dire la Plaine de Magadino, dans le Canton du Tessin.

5. La Plaine de Magadino: entre-ville du Tessin

« Forse il Piano di Magadino è ancora uno spazio sufficientemente grande, forse anche sufficientemente vuoto, per consentire ancora un nuovo disegno organico dello spazio ancora da organizzare. Certo che ci sono degli ostacoli. Credo che uno dei principali sia il fatto che ci sono i confini comunali che attraversano trasversalmente il piano e in pratica ogni comune decide sul proprio terreno. [...]. Quindi vuol dire che nel Canton Ticino, in mezzo a tutti i suoi guai territoriali, qualche prospettiva positiva esiste tuttora e bisognerebbe trovare il modo di farne uso. »
(Tita Carloni, 2012).

L'intervention de Tita Carloni, architecte et urbaniste tessinois, à été effectuée dans la préparation d'un programme de la télévision tessinoise RSI LA1 « *Occhi sul territorio* » diffusé le 28 novembre 2012, avec des interventions de plusieurs connaisseurs du territoire cantonal. Tita Carloni est mort le 24 novembre 2012.

<http://la1.rsi.ch/home/networks/la1/cultura/2011/10/21/carloni-territorio.html?selectedVideo=1#Video>

5.1. Le choix du terrain d'étude : un territoire complexe affecté par plusieurs usages

Il faut d'abord souligner que la volonté de choisir un territoire suisse relève d'une initiative personnelle au départ. Il s'agissait de repérer des espaces à l'intérieur du territoire helvétique, notamment par rapport aux connaissances acquises lors du travail. Nous avons désormais confirmé qu'au niveau suisse, les territoires hybrides de l'entre-ville sont fortement répandus dans le territoire. Grâce à la structure polycentrique en place et à la présence d'une multitude de centres petits et moyens, la Zwischenstadt est disséminée dans une bonne partie du territoire helvétique. En effet lorsque les villes sont nombreuses, la distance entre ces villes détermine la structure de cette Zwischenstadt et l'hybridation des espaces concernés. Nous avons déjà indiqué qu'il s'agit surtout de territoires distribués dans la région du Plateau suisse et dans les grandes vallées et plaines alluviales de la Suisse. Si c'est aussi vrai que le but de ce travail est celui d'identifier des territoires complexes où il y a des problèmes à résoudre, s'avère fondamental l'existence de certaines relations conflictuelles. Comme l'indiquait Torre, l'émergence de conflits (problèmes) apparaît quand la séparation entre les différents usages est réduite, car plusieurs activités doivent cohabiter dans un espace limité. Il s'agissait donc de détecter un territoire de l'entre-ville (donc urbain et rural à la fois) avec des dimensions limitées. L'entre-ville évaluée devait ainsi considérer l'urbanisation, à savoir la présence des agglomérations, en coexistence avec des territoires ruraux ou en général de campagne. A partir des aspects théoriques sur l'étalement urbain, il était ainsi intéressant d'évaluer un endroit où cette thématique était perceptible. Selon l'EEA « *many of the mountainous regions of Europe are also under threat urban impacts, especially where transport routes provide good communications with adjacent lowland regional centers* » (EEA, 2006, p.16). C'est notamment pour ces raisons que j'ai choisi le Canton du Tessin et en particulier la région de Magadino.

5.1.1. La Plaine de Magadino : territoire hybride entre deux agglomérations tessinoises

La région de la Plaine de Magadino s'inscrit très bien dans la situation décrite dans le chapitre précédent. Il s'agit effectivement, à mon avis, d'un territoire de l'entre-ville (pour les caractéristiques que nous allons approcher dans ce chapitre), à proximité des agglomérations urbaines suisses (entre Locarno et Bellinzona) et de taille relativement restreinte (4'000 hectares). Il faut souligner que statistiquement, selon les périmètres des agglomérations suisses, l'entièreté de la Plaine est occupée par les agglomérations de Locarno à l'ouest et de Bellinzona à l'est et est en conséquence entièrement un territoire urbain. Mais la Plaine, pour les particularités que nous aborderons dans les chapitres successifs, est encore ressentie comme rurale / agricole. En se rattachant aux mots de l'EEA, zone étudiée se trouve dans une des régions de montagne les plus influencées par les axes de transport, routier et ferroviaire, au niveau européen. C'est au Tessin qu'existe un des passages Nord-Sud les plus importants d'Europe (par le tunnel du Gothard), et dans le même territoire est en cours de développement un autre projet, baptisé AlpTransit. L'axe ferroviaire N-S de l'avenir. La Plaine est ainsi affectée par plusieurs usages ; la destination première est l'agriculture (il est défini d'habitude le *grenier du Tessin*), mais l'habitat, les industries et les espaces commerciaux et naturels, occupent une très grande partie du territoire. La complexité à l'intérieur de cet espace est donc importante. Cette complexité mène à l'hybridation, notamment par la cohabitation d'espaces ruraux et urbains à la fois. Dans la fiche R11 éditée par la section du Développement Territorial du Canton du Tessin (nous verrons dans la suite dans le détail les contenus), nous remarquons les différents types de thématiques traitées lors qu'on discute de la Plaine de Magadino. La fiche aborde les composantes naturelles, les éléments du territoire agricole et du paysage, les fonctions liées au loisir et au tourisme, l'habitat et les infrastructures de transport. Cette fiche multithématique démontre en effet la multiplicité d'éléments qu'affecte ce territoire de l'entre-ville tessinois. La Plaine reflète ainsi d'un point de vue exemplaire la complexité et les controverses qu'affligent le territoire cantonal. Par le fait qu'il s'agit de la plus grande étendue de plaine du canton et elle est ainsi très bien reliée par les voies de communication (rail et route) « *è un territorio nel quale tende ad insediarsi ogni tipo di attività* » (DT, 2010, p.3). Par contre, malgré ces

pressions structurelles, « *circa la metà è ancora relativamente libera da insediamenti e rappresenta una primaria risorsa per l'agricoltura, la natura e lo svago locale* » (DT, 2010, p.3). La région s'identifie ainsi par le fait qu'elle se situe au centre géographique du Canton et fait fonction de charnière entre les deux agglomérations de Locarno et Bellinzona et entre le Nord et le Sud du Canton en devenant une aire stratégique pour ce qu'a été définie comme *Città-Ticino* (voire chapitre successif). Ces éléments, parmi d'autres, définissent cet espace si précieux pour ses particularités. Une valorisation de cette structure à sauvegarder est donc nécessaire ; l'objectif d'un projet territorial viable est donc celui de mettre en avant les qualités et limiter les faiblesses. Le territoire de la Plaine doit donc essayer de trouver des solutions durables, car selon le *Projet de Territoire Suisse*, « *il s'agit de conserver la plaine de Magadino en sa qualité de grande région agricole et naturelle prioritaire contigüe et d'assurer sa mise en réseau écologique. La pression urbaine doit y être contenue et les effets de coupure supplémentaires doivent être évités* » (DETEC, 2011, p.59). Pour assurer une durabilité au territoire concerné il faut donc agir d'une façon raisonnée. Mais de quelle manière il faut donc agir ? Quels projets territoriaux envisager ? Avant de répondre à ces questions, il s'avère nécessaire de mieux connaître la région, les points de force et de faiblesse, définis par l'évolution du territoire. Pour ce faire il est fondamental d'inscrire d'abord les stratégies de développement de la Plaine dans un discours élargi. Nous avons déjà observé certaines lignes directrices inscrites au niveau fédéral, il est maintenant le moment de mieux connaître l'organisation territoriale du Canton du Tessin et le rôle de la région d'étude.

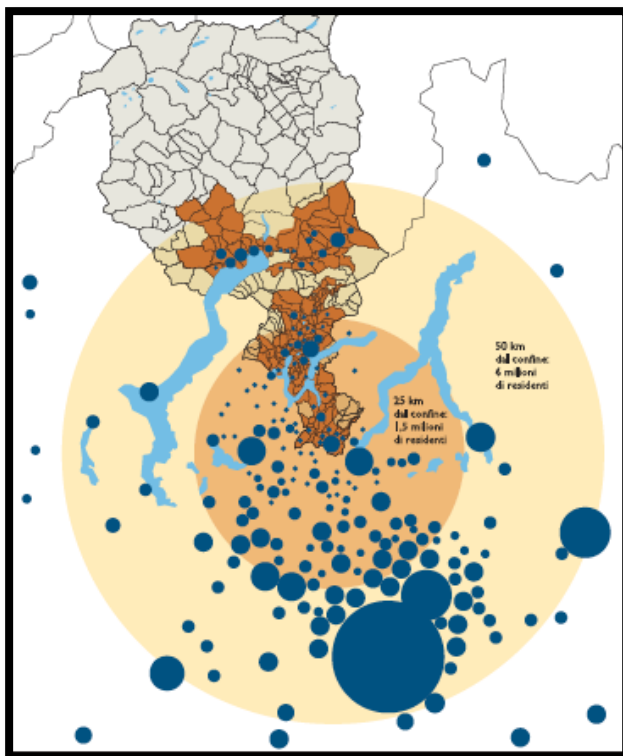
5.2. L'organisation territoriale du Canton du Tessin : quel rôle pour la Plaine de Magadino ?

L'organisation et la planification territoriale du Canton du Tessin, se définissent par deux instruments majeurs : le Plan Directeur Cantonal (PDC) et le Plan Cantonal des Transports (PCT). Les stratégies pour un développement territorial durable sont inscrites en particulier dans le PDC : en conséquence mon étude se focalisera principalement sur les éléments qui nous intéressent à partir de ce document. Le premier PDC date de 1990 (PD

90) ; dans ce document ils commencent à se poser les bases pour une stratégie de développement territorial cantonal, en proposant un modèle territorial appelé *Città-Regione*. En 2002, le Conseil d'Etat tessinois a commencé à mettre en oeuvre les travaux de révision du PDC sur la base des transformations sociétales des années 1990. Le nouveau modèle d'organisation territoriale cantonal se présente donc au jour d'hui sous le nom de *Città-Ticino* que diffère partiellement de celui de la *Città-Regione*. Ce modèle territorial se pose comme stratégie territoriale deux objectifs principaux. Premièrement il s'agit de comprendre comment le Canton pourra se positionner d'une façon cohérente à l'intérieur des dynamiques territoriales suisses, voire internationales et à l'intérieur même du Canton (relation entre les pôles urbains). Deuxièmement le modèle *Città-Ticino* doit essayer de répondre d'une façon cohérente aux différentes politiques et objectifs cantonaux. Cette harmonie se définit par des projets territoriaux raisonnés et cohérents avec le PDC. Selon les aspects théoriques observés auparavant, en relation ainsi aux objectifs stratégiques nationaux, le rapport qui plus nous concerne correspond aux discours des relations à l'intérieur du territoire tessinois. Selon le maillage polycentrique observé au niveau Suisse, « *chaque métropole [dont celle tessinoise] est elle-même polycentrique* » (ARE, 2005, p.88). Reconnu comme central le rôle de la ville de Lugano,

les autres villes / agglomérations cantonales doivent pouvoir ressortir dans le réseau urbain. Le Canton du Tessin s'agit en effet d'un territoire d'action marqué par des villes et des agglomérations de petite et de moyenne dimension. Avec le modèle de *Città-Ticino*, le territoire cantonal acquiert forcément un caractère entièrement urbain. Si nous évaluons le système d'un point de vue international, on observe que grâce à « *sa proximité géographique et culturelle avec l'Italie, la région Città-*

Fig. 16: Les agglomérations tessinoises dans le contexte métropolitain milanais (DT, 2009)



Ticino forme l'extrémité septentrionale de l'espace métropolitain milanais » (DETEC, 2011, p.58). En effet selon les prévisions futures, il s'agira pour la Città-Ticino de s'adresser de plus en plus vers l'espace métropolitain milanais dont elle fait désormais partie. Du point de vue des agglomérations dont nous avons écrit auparavant, « *la région Città-Ticino comprend, dans son secteur central, les quatre agglomérations de Lugano, de Chiasso-Mendrisio, de Locarno et de Bellinzone, ainsi que leurs zones d'influence respectives* » (DETEC, 2012, p.45). L'objectif final des projets territoriaux est donc celui de renforcer la compétitivité cantonale comme zone stratégique d'intérêt pour les centres urbains du Nord (Zürich) et du Sud (Milan). Les travaux, notamment dans le domaine de transport, mèneront à des changements importants lors du rapport du canton face à la métropole suisse, voire lombarde.

En se focalisant mieux sur les caractéristiques internes de la Città-Ticino, nous observons trois grandes composantes : les agglomérations, la hiérarchie entre les centralités et les espaces fonctionnels. Dans le but d'un équilibre régional, les quatre agglomérations sont insérées dans trois aires de promotion territoriale. Ce modèle répond très bien à une structure polycentrique du réseau urbain, en collaboration avec la politique des transports. Ces trois régions sont respectivement Lugano-Mendrisio, Bellinzona-Tre Valli et Locarno-Valle Maggia ; chaque espace identifie les atouts et les potentiels respectifs. Pour les régions du Sopraceneri (les aires de Bellinzona et Locarno) il s'agit ainsi d'augmenter la cohésion entre espaces urbains et ruraux (notamment la montagne), afin de mieux faire ressortir

les potentialités du nouveau lien qui va se construire. Une meilleure collaboration entre ces deux agglomérations passe ainsi par une conception nouvelle de la Plaine de Magadino. Cet espace qui nous intéresse (en

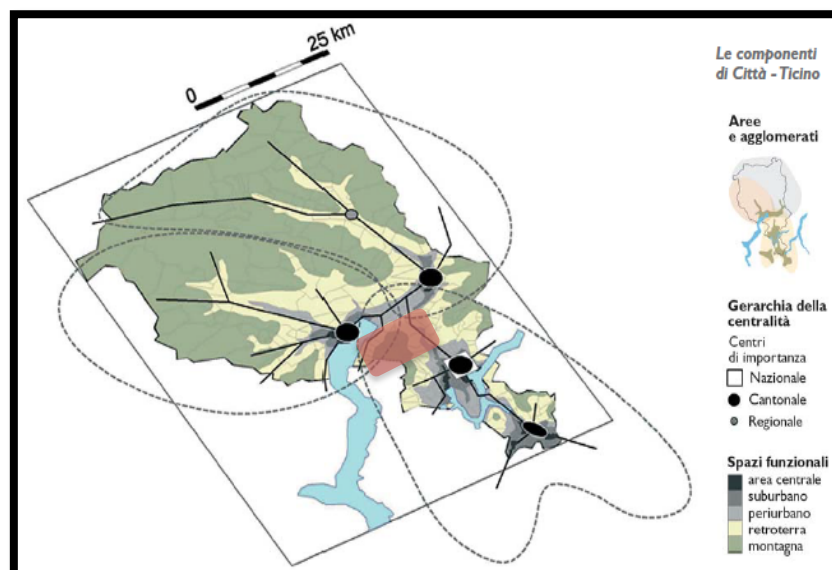


Fig. 17: Le modèle territorial tessinois et ses composantes (DT, 2009)

rouge), se trouve entre les trois régions, ce qui oblige une stratégie territoriale cohérente, dans le but d'une amélioration ainsi entre les territoires cantonaux, en particulier entre la ville et la campagne / montagne. Cette stratégie se base sur la structure définie dans le PDC en tant que « *zona strategica al centro della rete urbana per il suo valore agricolo, naturalistico e di svago. Esso nel suo carattere di spazio ancora relativamente libero da insediamenti rappresenta una primaria risorsa per la sostenibilità e la competitività del sistema urbano ticinese* » (DT, 2009, p.72). Cet aspect reprend en partie les stratégies territoriales observées dans le Projet de Territoire Suisse (2012) par le fait que le territoire de la Plaine de Magadino doit donc être préservé « *des constructions et de l'étalement urbain. [...], en particulier doit être préservée comme grande région agricole continue, de qualité supérieure, ainsi qu'en sa qualité d'espace naturel et de délaissement* » (DETEC, 2012, p.46). Pour cette complexité dans le réseau urbain tessinois, le territoire de la Plaine de Magadino a été traité d'une manière plus complète dans la fiche R11.

5.2.1. Objectifs du PDC et stratégies d'action : les fiches, mesures concrètes de gestion territoriale

Les stratégies de développement territorial durable de la Città-Ticino, sont basées sur une série de 29 objectifs de planification cantonale. Ils ont été approuvés par le Grand Conseil (GC) cantonal en 2007 et suivent une organisation structurée sur la base de quatre domaines thématiques, à savoir le patrimoine (P), le cadre de vie (V), la mobilité (M) et le réseau urbain (R). Cette manière d'observer les stratégies territoriales, ne doit pas être vue comme une vision sectorielle. Il s'agit au contraire de « *quattro prospettive, che rappresentano la declinazione di un unico tema : il territorio cantonale* » (DT, 2009, p.75). Chaque domaine se compose de différentes politiques sectorielles (paysage, zones industrielles, agriculture,...), qui sont interdépendants et coordonnés entre eux, dans le but d'une gestion territoriale durable. Les domaines se traduisent dans la pratique avec des modalités d'interventions cohérentes, en poursuivant les objectifs choisis dans le modèle territorial, à savoir celui de la Città-Ticino. Les objectifs sont à fur et à mesure rendus donc concrets par les stratégies d'actions insérées dans les fiches (*schede*). Ces fiches, accompagnées par les plans (*piani*), correspondent à la partie opérationnelle du

PDC et concrétisent les objectifs de planification à moyen-long terme. Ces fiches définissent les contraintes de planification déterminantes et elles assument ainsi un caractère informationnel et de sensibilisation. Celles qui sont définies comme « *schede comprensoriali* » (DT, 2009, p.102), dont celle de la Plaine de Magadino, traduisent dans le PDC les résultats obtenus à partir d'un processus effectué à une échelle supra-communale. Il s'agit en concret des fiches des plans régionaux de transports et des espaces à caractère élargi (*comprensori* dont celui de la Plaine de Magadino). À la Plaine de Magadino, étant un territoire particulièrement complexe et s'agissant d'un *comprensorio* à mieux évaluer, lui a été attribué donc une fiche « personnalisée » (la R11), afin de mieux définir le rôle de la plaine dans le réseau urbain cantonal. Parmi les 29 objectifs de planification, ceux qui touchent le territoire de la Plaine de Magadino sont multiples. Il s'agit d'objectifs du patrimoine (P) (biodiversité, créations de parcs,...), du réseau urbain (R) (renforcement des agglomérations, limitation de l'étalement urbain, promotion des espaces verts de proximité,...) (R), de la mobilité (M) (meilleure efficacité des transports publics, liaison autoroutière de Locarno au réseau national,...) et dans une moindre partie du cadre de vie (V). La complexité du territoire et des thématiques qui le touchent, nécessite en conséquence une approche plus détaillée des domaines d'étude. Pour ce faire il est envisageable de se focaliser sur la fiche d'étude dédiée à la région d'étude. Pour pouvoir poursuivre dans l'analyse des stratégies territoriales de la fiche R11, il faut maintenant bien connaître la région de la Plaine de Magadino, dans le détail. Une compréhension des projets est sinon très difficile. Nous éclaircirons les thématiques liées à la fiche R11 dans les chapitres successifs, quand il s'agira ainsi de les associer aux nouveaux projets en cours dans le territoire cantonal qui plus nous intéressent dans le travail en cours, à savoir le projet de Parc de la Plaine de Magadino (PPdM) et les projets d'agglomération de Locarno (PALoc) et Bellinzona (PAB).

5.3. La Plaine de Magadino : évolution d'un patchwork territorial

La Plaine de Magadino (PdM), correspond à la plaine alluviale formée par la rivière Ticino, dans son secteur le plus septentrional. Il s'agit dans le détail d'un fond de vallée, car la plaine c'est habituellement plus élargie. Confrontée à d'autres fonds de vallées européennes en territoire alpin (la plaine du Rhône, la plaine de l'Adige) sa dimension est extrêmement réduite. La plaine se trouve dans le tronçon central du Canton du Tessin, au Nord du Monte Ceneri (qui partage en deux le territoire cantonal), mais au Sud des vallées alpines (Valle Leventina, Valle di Blenio) (voire annexes). Le nom dérive de la commune de Magadino (maintenant fraction de la commune du Gambarogno) qui se situe dans le secteur sud-ouest de la plaine. Elle est délimitée au Nord et au Sud par les forêts qui délimitent les flancs de la vallée, à l'Est par la ville de Bellinzona et à l'Ouest par le lac Majeur. Le périmètre est ainsi facilement détectable à l'aide de la carte chorographique (voir annexes) : la hauteur maximale de la Plaine ne dépasse jamais les 250 mètres. Du point de vue territorial, les villages originels sont localisés sur les flancs de la plaine, en conséquence du caractère imprévu du cours d'eau. Les inondations étaient en effet fréquentes avant les travaux de correction du Ticino : la première phase de correction se localise entre le 1888 et le 1918 (DT, 2010). Avant cette phase la plaine était divisée en deux parties : au Nord en direction de Locarno le caractère marécageux dominait la région, tandis qu'au Sud et à l'Est il y avait des installations humaines plus importantes (dont la ville de Bellinzona) reliés par une route qui définissait déjà l'axe de transport Nord-Sud. À partir du 1874 une nouvelle voie de communication fut construite : le chemin de fer. Cette ligne de démarcation a été le point de départ pour une nouvelle conception du paysage de la plaine. Les travaux de bonification des terrains en plaine ont duré jusqu'aux années 1960. Avec une colonisation partielle par les fermes, la Plaine de Magadino devient à partir des années 1960 un territoire complètement agricole, qui sera successivement défini comme le grenier du canton. En cohabitation avec la production agricole, à partir de la période de développement économique et urbain de l'après-guerre, autres activités ont commencé à s'installer dans la plaine. La disponibilité d'espace plat était importante : ont commencé à se développer des établissements

industriels, artisanaux et commerciaux et d'autres activités telles que l'aéroport, les décharges, etc. La périurbanisation a mis et met encore en danger la plaine, avec l'installation de maisons individuelles en proximité des habitats situés sur les flancs. L'agriculture voit ainsi changer sa structure, avec une intensification de production sous serre et la culture hors-sol.

La planification territoriale a essayé de mettre en pratique des lignes directrices cohérentes, mais la fragmentation du territoire sur 14 communes a rendu difficile une coordination entre les divers plans d'affectation. Il s'agit dans le détail des communes de : Tenero-Contra, Gordola, Lavertezzo (Riazzino), Locarno (Piano), Cugnasco-Gerra, Gudo, Sementina, Monte Carasso, Gambarogno (Magadino e Contone), Cadenazzo, Sant'Antonino, Camorino, Giubiasco, e Bellinzona. Les huit premiers sont considérés les communes de « rive droite », tandis que les six restants de « rive gauche ». Du point de vue territorial, les communes de Tenero-Contra, Gordola, Lavertezzo, Locarno, Gambarogno e Cugnasco-Gerra font partie du district de Locarno, les autres du district de Bellinzona. Toutes les cartes inhérentes à la géographie de la Plaine sont disponibles dans les annexes.

Dans moins d'un siècle ce territoire complexe a donc subi plusieurs transformations : d'abord territoire entièrement naturel, ensuite espace agricole jusqu'au développement du secteur secondaire, voire tertiaire et du résidentiel par rapport aux deux pôles urbains limitrophes. La Plaine de Magadino a mené à une image de chaos, on y trouve « toutes choses » (« *un po' di tutto* » (DT, 2010, p.17)), se basant ainsi sur les théories territoriales de Raffestin (chap. 3.3). Une régulation plus claire donc s'impose. Cette vision gâchée de la plaine ne met pas en valeur les potentiels, encore plusieurs, qui définissent la Plaine et en particulier sa zone centrale. Une évaluation plus attentive a été donc effectuée sur les trois vocations qui veulent être promues, à savoir l'agriculture, la nature et la détente, tout en respectant le paysage comme ressource fondamentale. La nouvelle lecture de la Plaine vise à se focaliser sur ces atouts, afin de mieux ressortir les projets territoriaux durables, pour la Plaine et pour le Canton.

5.3.1. Fiche R11 du PDC : Piano di Magadino

Comme nous avons observé, le PDC a commencé à éditer certaines lignes directrices inhérentes la région. La fiche R11 reconstruit donc l'importance d'approfondir les raisonnements sur une réalité territoriale particulière, à savoir la Plaine de Magadino, se basant sur le modèle territorial acquis dans la fiche R1 (qui reprend les stratégies de base observées lors du modèle territorial de la Città-Ticino). Cette fiche d'étude (R11) essaye de mettre en valeur les stratégies de développement interne et externe de l'aire d'étude. Les domaines qui le plus conditionnent la métamorphose de la Plaine sont la structure future des agglomérations urbaines et le développement des infrastructures de la région (en particulier AlpTransit). Une planification, même que complète, ne peut guère considérer certains aspects en dehors de la gestion d'un canton (en particulier l'évolution de la conjoncture économique). Ils ont été donc choisis des domaines plus précis pour focaliser un discours de *projet d'ensemble*. D'un point de vue historique, les études inhérentes la Plaine de Magadino ont commencé avec une première phase en 1995, avec le *Concept de développement de la Plaine de Magadino*. Les résultats obtenus dans cette première phase, ont permis le développement d'une deuxième phase d'approfondissement, où plusieurs secteurs d'étude ont été mobilisés afin de mettre en œuvre un Plan de Coordination Territoriale, intégré successivement dans le PDC. Il s'agit de thématiques encore en vogue aujourd'hui : le Parc fluvial, le problème des cultures sous serre, la liaison routière A2-A13, AlpTransit, l'aéroport, etc. La troisième phase mène à un avancement de ces domaines et au projet futur de développement territorial lié au parc de la Plaine de Magadino.

5.3.1.1 Composantes naturelles, agricoles, récréatives et paysagères : le PPdM

Les documents du PDC, et en particulier la fiche R11, démontrent la valeur de la Plaine dans les domaines de la nature, du paysage, de l'agriculture et de la détente. Ces éléments sont expliqués et exploités dans une perspective durable dans le projet du Parc de la Plaine de Magadino (PPdM). Dans la *scheda* R11 ils sont ainsi développés d'une manière sectorielle, afin d'y reconnaître les atouts et les faiblesses, mais il s'agit plutôt de décrire les caractéristiques de ces éléments dans le territoire concerné. Dans le projet du parc ils sont au contraire traités d'une façon intégrative, dans un discours de

développement territorial durable. La plaine vise donc à un développement cohérent du territoire, conformément aux stratégies durable de ces différents domaines, à l'intérieur d'un paysage de qualité. Les caractéristiques du parc seront ainsi explicitées dans le chapitre 5.4.

5.3.1.2 Résidentiel et mobilité : le rapport entre les Projets d'agglomération et le PPdM

Malgré la destination agricole et naturelle de la plaine, une bonne partie des terrains est occupée par des constructions. Dans la plaine les terrains à bâtir (emprise au sol – COS), représentent un peu moins du 30% du territoire. De cette zone à bâtir la plupart est consacrée au résidentiel (65%), ensuite aux espaces commerciaux/industriels (23%) et le restant pour bâtiments et infrastructures publiques. Comme montre la carte dans les annexes, une bonne partie des terrains à bâtir (41%) n'est pas encore édifié, représentant une réserve foncière pour l'avenir. Le développement de la plaine ne vise pas à un changement radical des surfaces à bâtir, ni un *dezoning*, à cause ainsi de la dispersion des construction, rendant difficile une réutilisation agricole pour les surfaces non bâties. Il faut donc plutôt concentrer les discours territoriaux sur les zones à bâtir existantes, dans le but d'une densification à partir de projets de développement durables (DT, 2010). La situation de la mobilité dans la Plaine de Magadino est affectée surtout par les déplacements pendulaires qui affectent le 40% des flux à l'intérieur de la plaine. Il s'agit en particulier du trafic automobile : le report modale du PdM est en déséquilibre au détriment du transport public. Un renforcement de cette modalité de transport est donc nécessaire, mais pas suffisant selon les prévisions futures de mobilité dans la plaine. Il s'agit donc d'accroître aussi la mobilité routière. Il faut effectivement considérer que la ville de Locarno est la seule agglomération helvétique en dehors du réseau autoroutier national. Une liaison (définie A2-A13) résulte donc nécessaire. Un projet défini *Variante 95* a été refusé par le peuple avec un referendum en 2007. Le parcours du raccordement de la ville de Locarno est actuellement au crible des autorités ; une décision est prévue dans les prochains années. Ces domaines, à savoir la mobilité et le développement de l'urbanité, seront traités d'une manière plus spécifique, dans le chapitre consacré aux projets d'agglomérations de Locarno et de Bellinzona (chapitre 5.5).

5.4. Le PPdM: un plan d'utilisation cantonal au service du territoire

Le PPdM correspond à un projet viable se basant sur les stratégies de réorganisation territoriale de la Plaine de Magadino. L'objectif de base est celui de garantir « *uno spazio aperto, un paesaggio di qualità – destinato allo sviluppo in sinergia di agricoltura, natura e svago locale – all'interno dell'area urbana tra gli agglomerati di Locarno e Bellinzona* » (DT, 2010, p.5). Avec ce préambule, la plaine essaye donc d'acquiescer un caractère bien défini dans le territoire cantonal. Son rôle n'est pas confiné aux seules agglomérations de Locarno et Bellinzona, mais le projet s'étend au niveau cantonal. Le terme de parc veut en effet essayer de préserver ce territoire de qualité, en valorisant une utilisation respectueuse de l'environnement de part des utilisateurs. Ce parc doit être observé avec une vision différente que d'habitude : la Plaine de Magadino, étant un territoire complexe, ne peut pas considérer exclusivement les aspects naturels, écologiques et agricoles ; il doit ainsi considérer son introduction à l'intérieur d'un territoire urbanisée comme celui de la *Città-Ticino*. Une évaluation intégrée des projets territoriaux est donc nécessaire. Les bases légales sur lesquelles repose le PPdM sont décrites dans le Plan d'Utilisation Cantonal (PUC). Il s'agit d'un instrument de planification que régit, avec des contraintes juridiques, l'utilisation du sol pour des intérêts supra-communaux : il est équivalent du point de vue juridique aux plans d'affectation communaux. La fiche R11 a donc défini le PUC comme instrument d'institution et de gestion du PPdM.

Le Parc occupe 2'344 hectares, c'est-à-dire le 55% de la Plaine de Magadino. Le périmètre est défini par les éléments du territoire (canaux, routes) ou il coïncide avec les limites des zones à bâtir des plans d'affectation communaux. À l'intérieur du Parc sont exclus toutes surfaces à bâtir, à l'exception de l'aéroport et de quelques autres surfaces spécifiques (infrastructures sportives). Le PUC touche directement dix communes : dans le tableau suivant ils sont résumés avec la surface de parc touchée. Les autres quatre communes de la Plaine (Bellinzona, Camorino, Monte Carasso e Lavertezzo) ils ont été toutefois considérés dans la conception du projet grâce à leur localisation aux marges et du rôle potentiel pour le futur Parc. Il faut spécifier que l'instrument du PUC ne modifie pas les

règlements communaux, au contraire il confirme et il les met en relation et d'une manière cohérente.

Comune	Superficie in ha	% del Parco
Cadenazzo	173.64	7.4%
Cugnasco-Gerra	134.69	5.7%
Gambarogno (Contone e Magadino)	166.12	7.1%
Giubiasco	223.99	9.6%
Gordola	36.19	1.5%
Gudo	337.89	14.4%
Locarno (Piano)	943.27	40.2%
Sementina	147.17	6.3%
S. Antonino	178.11	7.6%
Tenero-Contra	2.64	0.1%

Tab. 1: Communes touchées par le PPdM (DT, 2010)

Le territoire du PPdM est donc caractérisé plutôt par la présence d'un espace rurale, au contraire les bords sont affectés plutôt par une zone urbaine. Il s'agit, si on veut y appliquer une similitude, d'un tableau rural avec un cadre urbain. Le PPdM ne touche presque jamais les flancs de la vallée, mais au contraire il est donc entouré par les

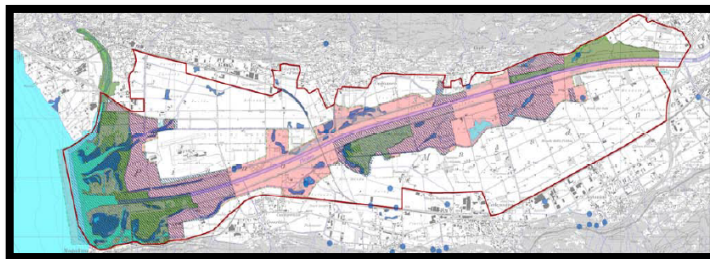


Fig. 18: Le parc dans le contexte de la plaine. (DT, 2010)

structures urbaines, caractérisées par les zones résidentielles et par les nouvelles infrastructures industrielles et commerciales. Comme déjà anticipé le caractère prédominant de la plaine est la présence des activités agricoles et ainsi des zones naturelles avec une valeur particulière. Les composantes naturelles à l'intérieur du parc sont effectivement multiples. La valeur écologique de la plaine est importante ainsi par sa diversité. Cette mixité d'environnements permet le développement de différentes typologies d'espaces naturels et d'espèces qui les occupent. La Plaine est « *un polo biologico di straordinaria importanza per il Cantone Ticino e per la Svizzera* ». (DT, 2010, p.34). Le plus importants sont sans doute les *Bolle di Magadino*, aire humide de grande

valeur internationale (ils sont inscrites dans la Convention Ramsar), car faisant partie d'un couloir migratoire Nord-Sud de plusieurs espèces d'oiseaux. Cette caractéristique de la Plaine est ainsi observable par la présence de 63 objets inscrits dans les différents inventaires de biotopes, paysages protégés etc. La carte nous montre ainsi la localisation de ces aires de protection, distribués surtout le long des surfaces d'eau. Autre caractéristique déterminante des aspects naturels est la proximité entre agriculture et nature qui a voulu s'installer dans la plaine de Magadino. Dans la plaine un réseau de surfaces de compensation écologique (SCE) s'est bien développé et les travaux futurs prévoient un développement dans cette direction. Il s'agit de créer un réseau

Fig. 19 : La localisation des aires de protection. (DT, 2010)

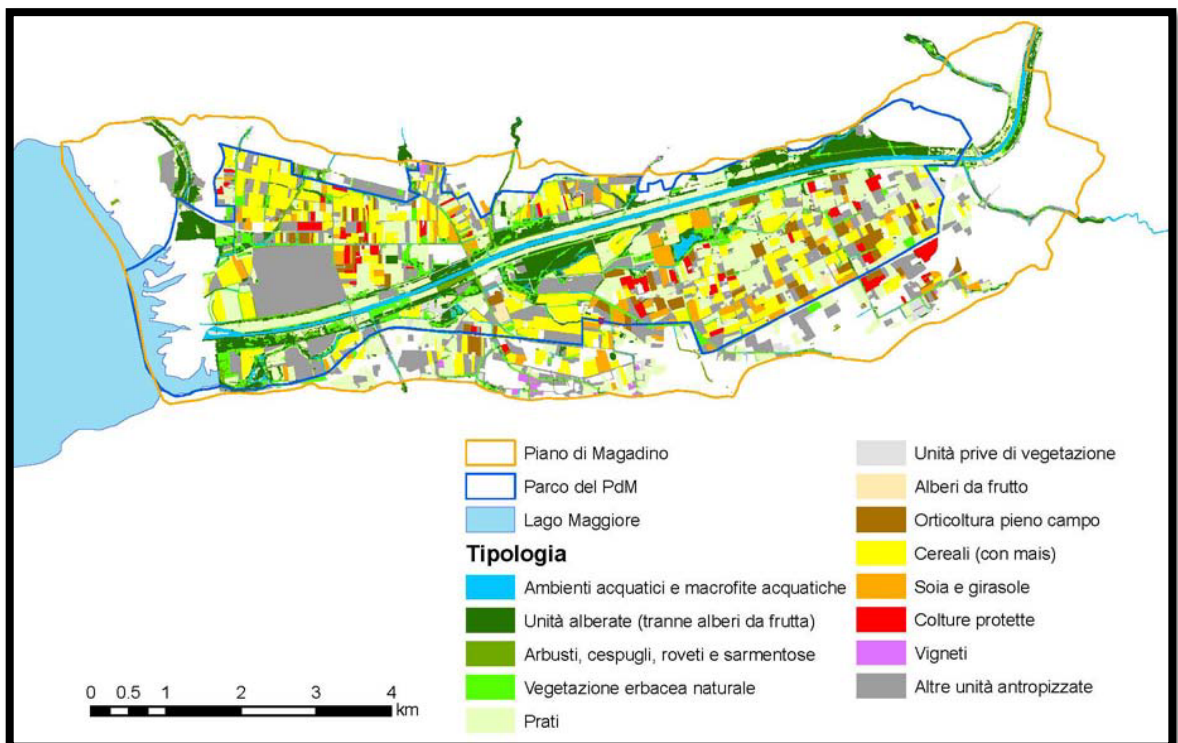


Inventario	Numero di oggetti			Superficie PPM (%)
	importanza cantonale	importanza nazionale	importanza internazionale	
Convenzione zone umide (Ramsar)			1	28.4%
Riserve di uccelli acquatici e migratori		1		28.4%
Luoghi di sosta dei limicoli	1	1		13.4%
Inventario federale dei paesaggi (IFP)		1		25.2%
Zone palustri		1		45.8%
Paludi	12	10		4.4%
Zone golenali	1	3		16.0%
Siti di riproduzione di anfibi	5	9		-
Spazi vitali per rettili	5	9		-
Rifugi di chironi	2	1		-
Totale	26	36	1	-

Tab. 2: Liste des objets inscrits dans les différents inventaires de protection (DT, 2010)

d'interconnexion écologique fonctionnel aux intérêts du territoire. La force de ce réseau est ainsi l'étendue des activités agricoles localisées dans la plaine. Cette activité touche plus du 40% de sa surface, avec plus de 250 entreprises. Dans le parc la prédominance agricole est encore plus visible. Plus du 70% du territoire sont consacré à l'agriculture. Il

Fig. 20: Différentes typologies de production agricole dans la plaine. (DT, 2010)



ne peut plus être considéré le *grenier cantonal* mais son rôle à l'intérieur de la production agricole tessinoise reste fondamental par sa centralité et par les relations d'économie rurale qui encore existent entre la plaine et les vallées circonstantes. La mixité des cultures et des typologies de production (biologique, intensive,...) ainsi que le rôle paysager du territoire agricole, témoignent ainsi la vitalité et l'importance du secteur agricole dans le contexte socio-économique de la plaine et de l'entier territoire cantonal.

Des problématiques existent toutefois dans la gestion des espaces agricoles. L'aspect qui plus nous intéresse dans la compréhension du contexte général pour le travail c'est l'existence d'une réelle rivalité dans l'usage des terrains agricoles aux dépens de la gestion de la nature ou de la construction d'infrastructures ou d'unités résidentielles. Cette différence dérive ainsi de la localisation des parcelles agricoles. Généralement dans les communes de rive droite on trouve le flanc de la vallée plus urbanisée par le résidentiel, grâce à la présence des cônes de déjection et par le fait qu'il se trouve dans une position à l'adret, ensoleillée. Seule exception est la zone de Riazzino, car occupée par plusieurs établissements commerciaux et industriels et déjà à l'intérieur effective de la plaine. Au contraire les communes de la rive gauche (surtout Cadenazzo e Sant'Antonino) se trouvent à l'ubac de la vallée : la construction des infrastructures (industrielles, artisanales et commerciales) a donc occupé le territoire en plaine, grâce à la

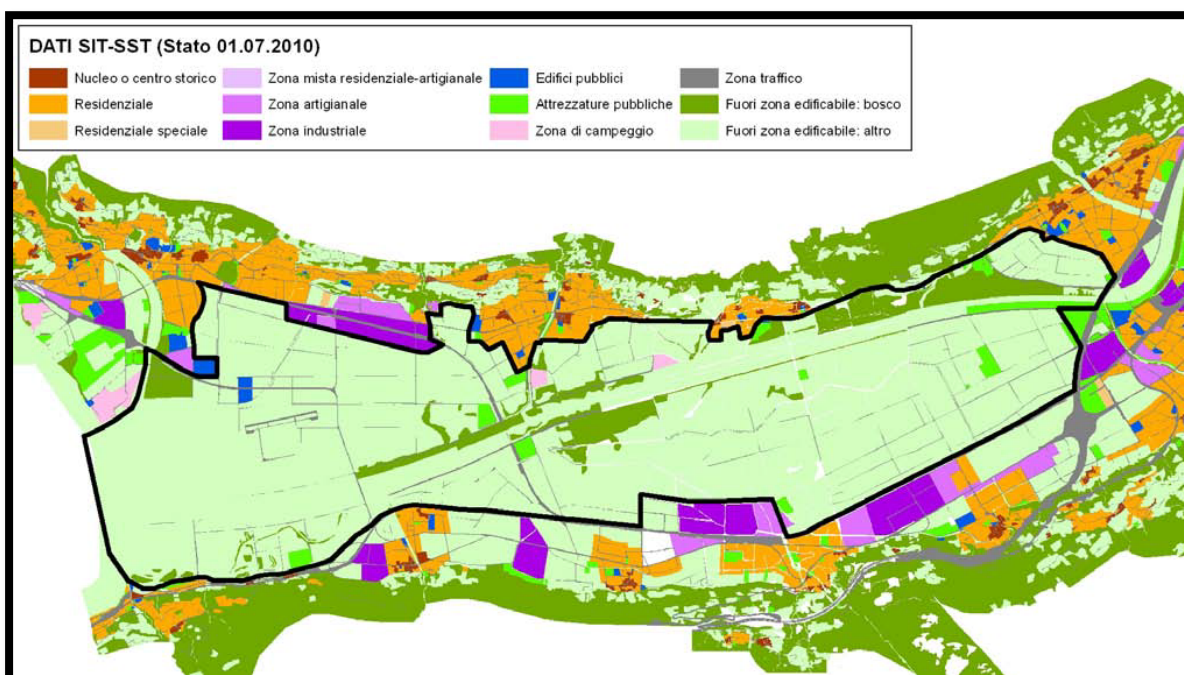
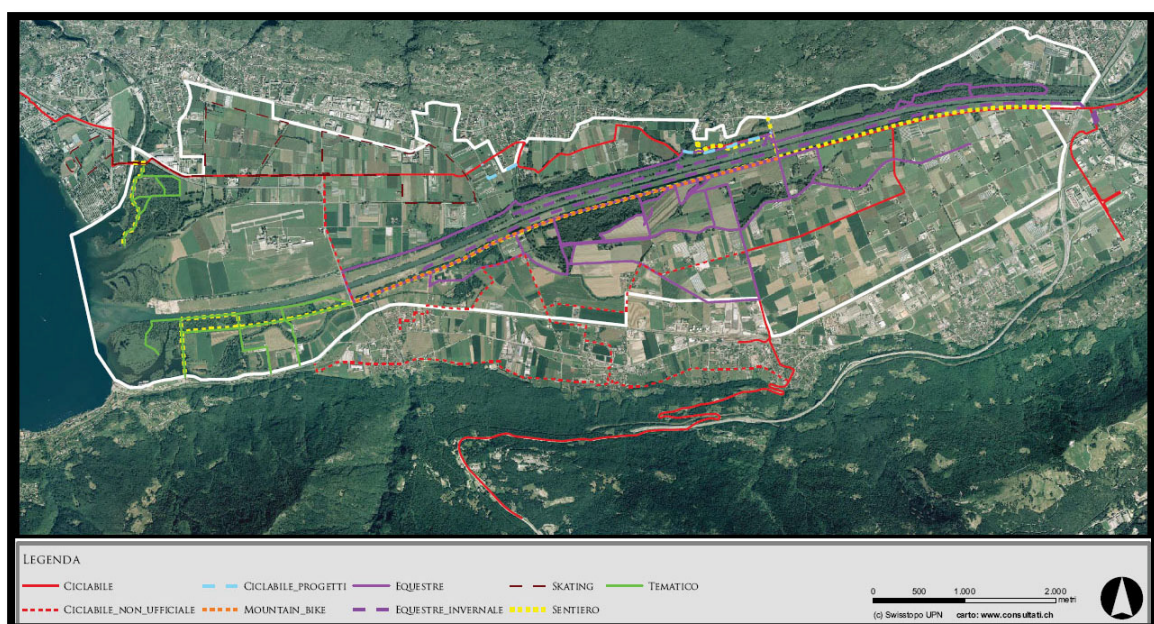


Fig. 21: Occupation du territoire de la plaine. (DT, 2010)

presque absence de cônes. Cette partie subie donc un mélange désordonné, avec l'absence de limites entre les noyaux originaux, les espaces agricoles et les nouveaux espaces bâti. Cet aspect est très important pour évaluer ainsi certains choix successifs, comme celui de la région d'étude restreint.

Les dimensions naturelles et agricoles, selon le projet de parc, doivent réussir à coexister avec le secteur de la détente et du loisir. Le rôle du parc est donc celui de promouvoir le « loisir de proximité », c'est-à-dire celui qui peut se pratiquer à des distances proches : à pied ou à vélo ou éventuellement avec les transports publics. La zone de chalandise du parc selon cette définition est d'environ 100'000 habitants, ce qui rend intéressant un projet territorial qui puisse mettre en valeur les atouts régionaux. Du point de vue touristique, le potentiel est remarquable ; une intégration aux attractions touristiques de Locarno et Bellinzona lui permet de devenir un supplément considérable pour la détente et pour l'appréciation d'un paysage rural et naturel de proximité (*tourisme douce*). En particulier un réseau cyclable performant, permettrait de mettre en place une mobilité alternative au transport individuel motorisé et, en accompagnement au transport public, une meilleure gestion du trafic entre les deux agglomérations. Dans ce sens il s'agit de renforcer les faiblesses actuelles dont le la faible accessibilité entre les deux rives (sponda destra e sponda sinistra) du cours d'eau Des passerelles sont prévues pour franchir cette barrière physique. Pour les deux domaines (service de proximité et tourisme), des politiques de développement communes et coordonnées peuvent donc s'instaurer.

Fig. 22: Parcours à l'intérieur de la Plaine (mobilité douce). (DT, 2010)



Le paysage global de la plaine donne un caractère particulier au parc, en formant donc un patchwork avec plusieurs éléments qui évoluent dans le temps et dans l'espace. Si on les définit par des catégories, on trouve donc les espaces naturels (eaux, zones humides et bois) (66%), les zones rurales (espaces agricoles) (24%) et urbaines (espace bâti) (10%), même qu'une distinction urbain / rural n'est désormais plus possible. Les espaces liés à la détente et au tourisme essaient de se mélanger d'une façon cohérente avec ces différents territoires. Comme il l'indique le rapport du PPdM, « *è dal loro relazionarsi, affiancarsi e compenetrarsi – a volte in modo coerente, altre in maniera conflittuale – in un variegato mosaico, un patchwork, che nasce il Paesaggio del Piano di Magadino. Un paesaggio unitario proprio per il sommarsi ed intrecciarsi di queste varie caratteristiche, con aree dove l'una o l'altra è preponderante e spazi dove l'intreccio è più fitto* » (DT, 2010, p.20). Mais c'est seulement une approche plus détaillée qui montre la présence ou l'absence d'harmonie entre ces espaces. C'est donc dans cette direction que le travail se concentre, à savoir l'étude d'une possible harmonie.

5.5. Le développement urbain du Tessin septentrional : les projets d'agglomérations de Locarno et Bellinzona

L'organisation territoriale du Canton du Tessin a été déjà traitée dans les chapitres précédentes on s'est focalisés sur les dossiers au niveau cantonal, à savoir le Plan Directeur Cantonal (PDC). La politique des agglomération résulte partiellement du document, en particulier en ce que concerne le poids des agglomérations au niveau cantonal par rapport aux éléments émergés dans les travaux des années 1990. Les projets d'agglomérations tessinois sont quatre : Bellinzona (PAB), Locarno (PALoc), Lugano (PAL) et Mendrisio-Chiasso (PAM). Les deux premiers sont ceux qui nous intéressent dans l'étude de la région de la plaine de Magadino et de tout le Sopraceneri, à savoir la partie septentrionale du canton. Comme indiqué dans le rapport du PDC, « *nel Sopraceneri permangono due poli di attrazione ben delineati: Bellinzona e Locarno* » (PDC, 2009, p.46). Ces pôles sont donc divisés par la charnière de la plaine agricole et naturelle mais de plus en plus mixte. Les deux projets définissent en particulier la localisation des surfaces du

développement urbain, en relation avec le développement des infrastructures de transport. Ce lien entre les deux projets mène forcément à une coordination entre eux, qui agit en particulier sur le territoire de la plaine. Il semble donc opportun d'évaluer les deux projets séparément et d'observer les mesures communes, entre eux et face aux autres projets régionaux (en particulier le PPdM).

5.5.1. Le PALoc : le projet d'agglomération de Locarno

Le développement des dernières décennies de la région de Locarno a été souvent désordonné et incohérent. Le réseau de transport, qui vise à réguler l'implantation de l'habitat, a été effectué en particulier en direction de la gestion du TIM (trafic individuel motorisé), en particulier avec la construction au début des années 1990 du raccordement routier Locarno – Muralto – Minusio (habituellement appelée tunnel de la Mappo Morettina). Ce tunnel permet de traverser la ville le long du lac, sans encombrer le centre-ville. Il fait désormais partie des routes nationales (décision de fin octobre 2012) (Info RSI, 2012, 29 octobre) et sera accompagné, dans un futur relativement lointain, à la jonction autoroutière A2-A13 dont nous avons déjà parlé. Bien que des ouvrages infrastructurels ferroviaires et routiers soient prévus dans l'avenir, à l'heure actuelle Locarno souffre d'une situation du trafic encore insatisfaisante. Le développement d'AlpTransit mènera sûrement à une requalification et une utilisation plus importante du réseau ferré entre Locarno et Bellinzona. Le développement de l'agglomération de Locarno vise à une revalorisation des liaisons avec l'agglomération de Bellinzona : selon ce préambule il semble que la croissance urbaine puisse aboutir à une expansion territoriale en direction de la plaine de Magadino. Le développement souhaité tourne en direction d'une hausse du transport public et de la mobilité douce, en particulier en direction de l'habitat dispersé en plaine (CIT, 2011). Les mesures détaillées ne seront pas analysées dans le détail : une évaluation générale et la relation entre les deux projets seront mises à l'avance dans cet étude. Le projet a été élaboré par le développement territorial (DT) et par la Commission Intercommunale des Transports (CIT) et il se base sur le Plan des transports du Locarnese et Vallemaggia (PTLV). Le projet du Locarnese, de deuxième génération, aboutira à des actions concrètes (suite aux financements de la Confédération)

seulement à partir de 2015. Selon les critères de la Confédération, 21 communes font partie du projet d'agglomération de Locarno (PALoc). On les partage d'habitude en trois tronçons, à savoir les communes urbaines, en proximité de Locarno, celles de la Plaine de Magadino et les communes de vallée / colline. Les communes du PALoc faisant partie du projet du PPdM sont cinq (Tenero-Contra, Gordola, Locarno, Cugnasco-Gerra et Gambarogno), auxquels il s'ajoute la commune de Lavertezzo grâce à sa localisation aux marges du parc.

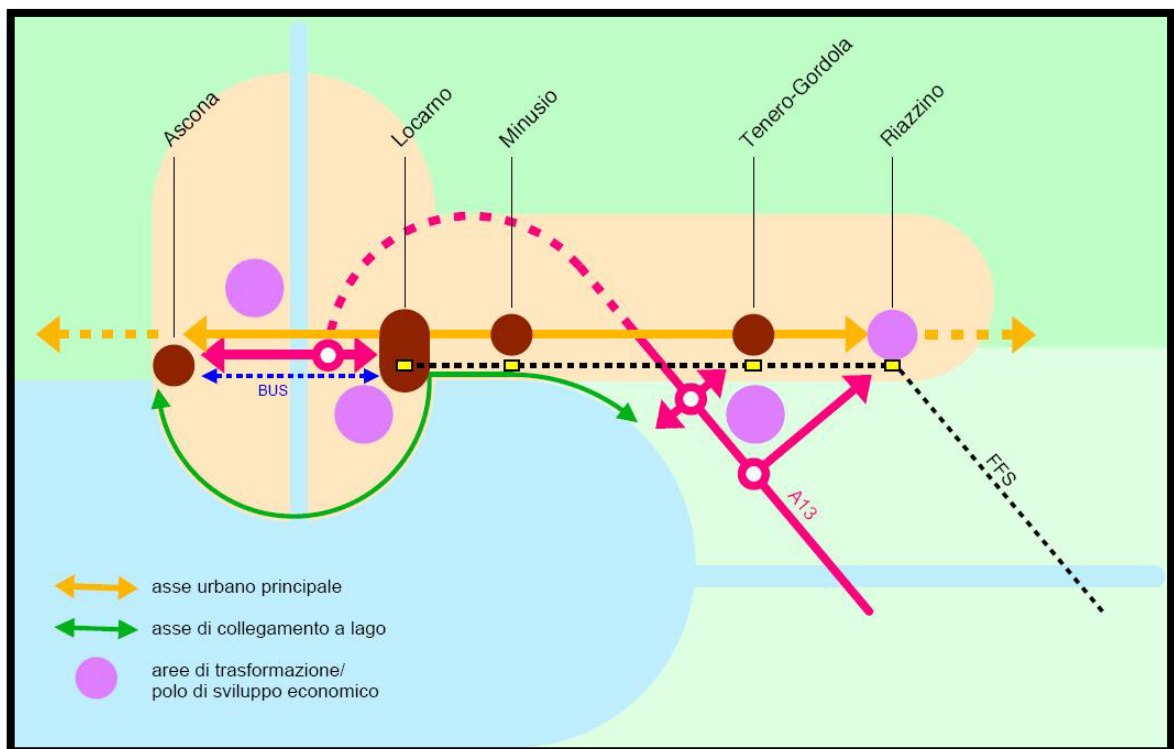
Commune PALoc	Habitants (2008)	Variation (1990 – 2008)	Commune	Habitants (2008)	Variation (1990 – 2008)
Pôle urbain			Communes de vallée ou de colline		
Locarno	15'123	11%	Brissago	1'865	- 2%
Ascona	5'533	17%	Ronco s/Ascona	660	- 15%
Losone	6'368	16%	Centovalli	1'143	- 1%
Muralto	2'824	3%	Cavigliano	729	35%
Minusio	6'903	12%	Verscio	1'110	37%
Orselina	749	- 1%	Tegna	740	14%
Brione s/Minusio	560	18%	Maggia	2'413	18%
Tenero-Contra	2'543	31%	Avegno - Gordevio	1'399	24%
Gordola	4'400	25%	Mergoscia	223	40%
Plaine de Magadino			Totale	64'120	16%
Lavertezzo	1'227	49%			
Cugnasco-Gerra	2'785	58%			
Gambarogno	4'823	25%			

Tab. 3: Liste des communes du Locarnese (CIT, 2010)

Le scénario futur de l'agglomération, prévoit une hausse démographique de l'ordre du 8% en termes de population (+6'000) et emplois (+600), en prévision 2025. Le développement est donc assez limité, mais il s'agit de distribuer ce développement dans des secteurs urbains spécifiques, en particulier le long des axes de transport public. Pour ce faire, le développement territorial souhaité repose sur le concept de « ville linéaire ». Cette vision de « città lineare » se définit par un « corpo centrale che si estende dalla testata ovest del centro di Ascona a quella est del polo di sviluppo economico di Riazzino lungo l'asse urbano principale » (CIT, 2011, p.121). À côté de l'axe urbain se développe le réseau de transport public, dont la ligne de chemin de fer TILO (Ticino – Lombardia) S20 Locarno – Bellinzona – Castione et des lignes de bus urbaines. Une augmentation de la fréquence des trains et des bus est prévue dans les lignes de transport entre les deux

agglomérations. Dans une vision interrégionale, la ville linéaire du Locarnese, interagit à est avec l'agglomération de Bellinzona. La figure n°24 montre en particulier les points de contact entre les deux agglomérations, des deux côtés du cours d'eau Ticino. Sur la rive gauche c'est la ville linéaire de Bellinzona à s'étendre en direction de Gambarogno ; sur la rive droite c'est la ville linéaire de Locarno qui, passant par Riazzino, s'étende vers Gudo et successivement Bellinzona. Une coordination est donc fondamentale, dans le but ainsi de régler la traversée de la plaine. La ville linéaire de la rive droite sera analysée plus dans le détail, dans le cadre territorial restreint.

Fig. 23: schéma de la ville linéaire du PALoc (CIT, 2011)



Le développement des densités urbaines est donc concentré autour des axes de transport, en particulier autour des arrêts et des gares. Dans l'agglomération le développement résidentiel se concentre dans les communes de Ascona et Locarno ; l'emploi et le tourisme au contraire dans les secteurs de Ascona-Losone et de Tenero-Gordola. Une augmentation du report modal en direction de l'utilisation des transports publics est souhaitée en particulier pour ces deux secteurs d'activité. La carte des aires de développement stratégique (voir figure 26) nous montre donc une transformation ponctuelle de certains secteurs d'intervention. En ce que concerne la densification du PALoc, il faut souligner que les plans d'affectation ne sont pas encore saturés. La présence de plusieurs réserves foncières (moyenne du 35% pour l'entier PALoc) permet encore un

construction de « *la ville sur la ville* », par l'augmentation des indices d'utilisation du sol ou en complétant le programme architectural. Grâce à l'importance touristique de la ville de Locarno, les nouveaux projets de densification devront se soumettre à des critères qualitatifs et d'insertion paysagère. Le développement territorial souhaité repose donc sur des principes stratégiques en accord avec les lignes directrices du PDC. Ces projets du PALoc doivent ainsi bien se rapporter aux projets de la plaine (que nous traiterons dans le cadre restreint) et ainsi aux projets urbains proches dont celui de l'agglomération de Bellinzona (PAB).

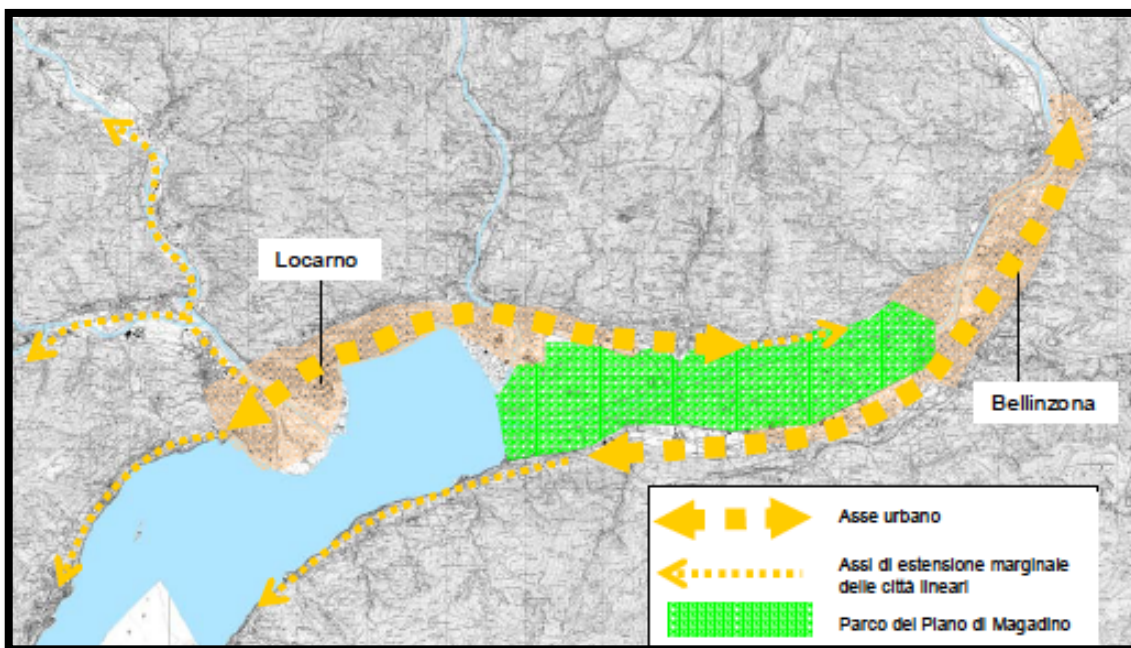


Fig. 24: structure des axes de développement régional (CIT, 2011)

Fig. 25: réseaux de transport et surfaces libres (CIT, 2011)

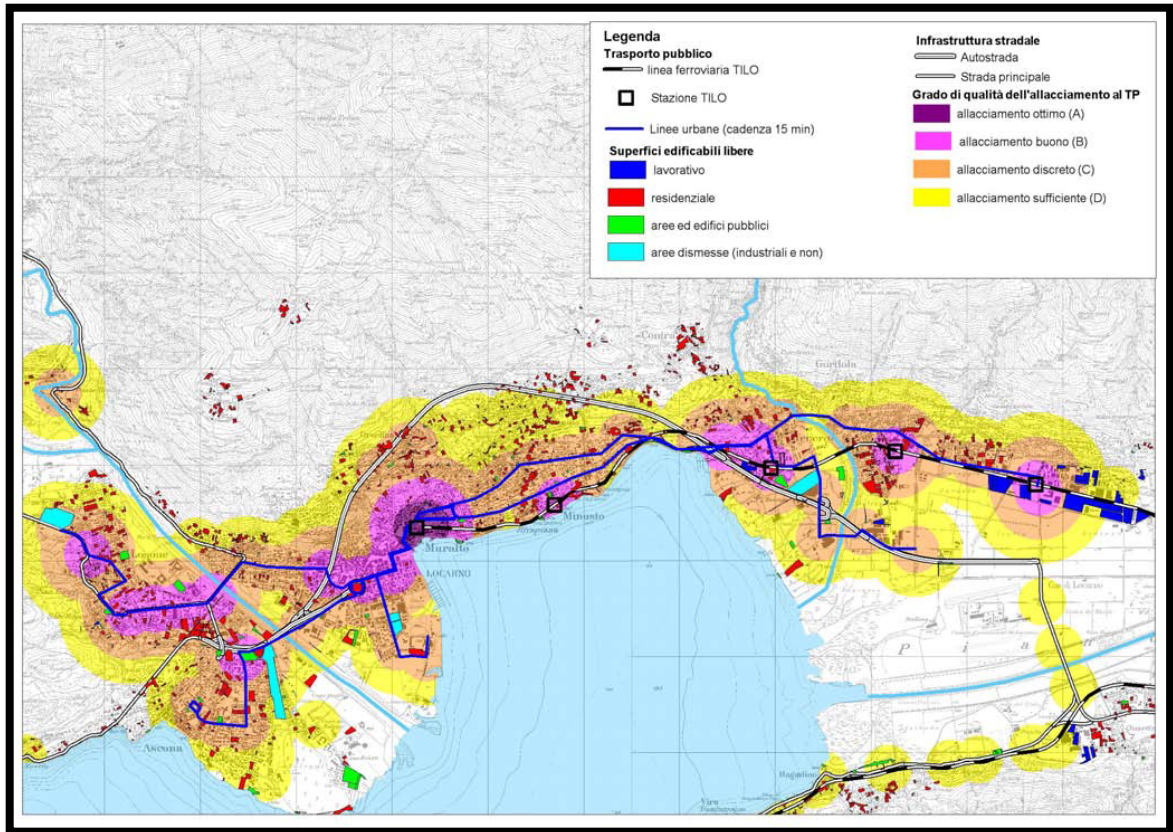
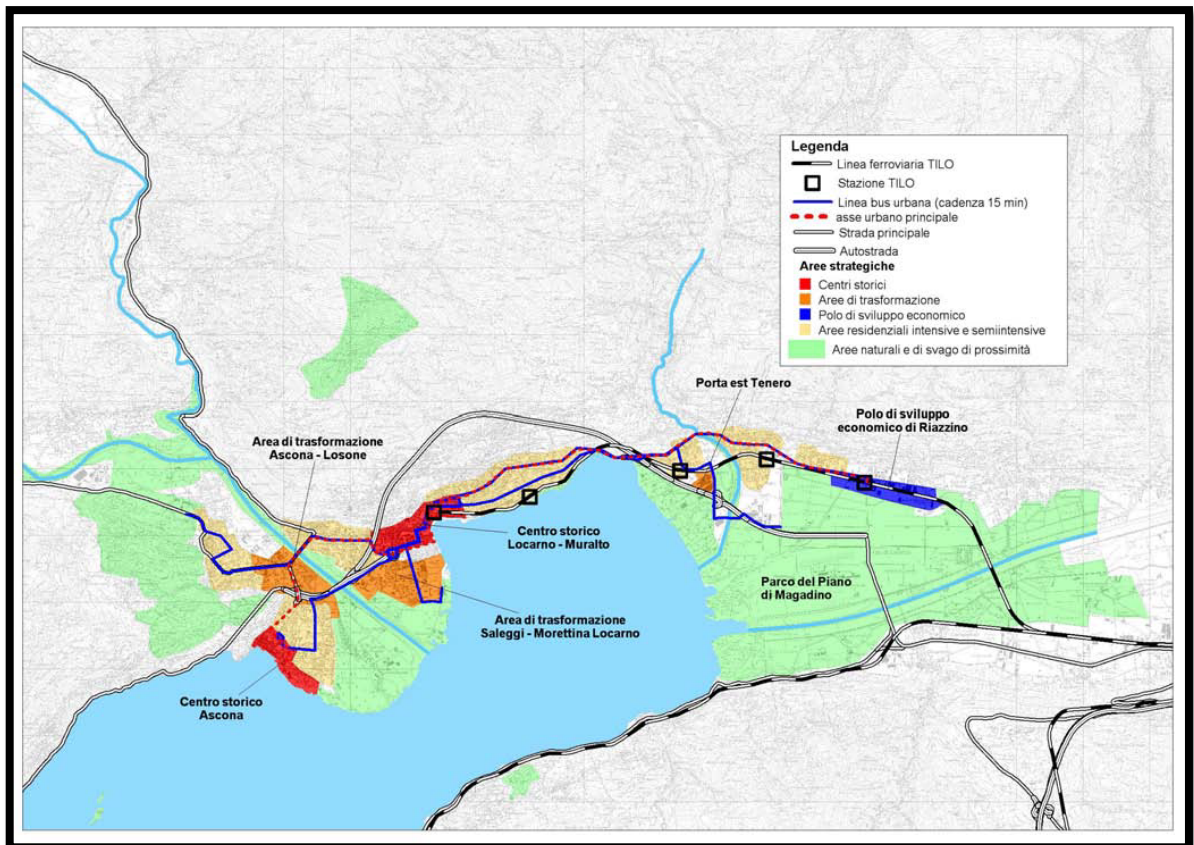


Fig. 26: aires stratégiques de développement (CIT, 2011)



5.5.2. Le PAB : le projet d'agglomération de Bellinzona

Le projet a été élaboré par le DT du Canton du Tessin, par la Commission régionale des transports du Bellinzone (CRTB) et par les communes intéressées. Il s'agit de 17 communes résumés dans le tableau ci-dessous. Le rôle central de l'agglomération de Bellinzona, lui permet d'acquérir un caractère prédominant au sein de la *Città-Ticino*. L'infrastructure d'AlpTransit consentira à l'agglomération de se rapprocher à la ville de Lugano et surtout de se situer dans une position centrale dans l'axe N-S entre Zürich et Milan. D'autres avantages locaux sont son ouverture face aux vallées septentrionales (rôle central dans le développement régional), le lien avec l'agglomération de Locarno et

Commune PALoc	Habitants (2008)	Variation (1990 – 2008)	Commune	Habitants (2008)	Variation (1990 – 2008)
Secteur Centre			Secteur Est		
Bellinzona	17'286	6%	Pianezzo	540	41%
Giubiasco	8'188	18%	Sant'Antonio	201	10%
Secteur Sud			Secteur Nord		
Cadenazzo	2'279	46%	Arbedo-Castione	4'133	15%
Camorino	2'610	52%	Claro	2'521	62%
Sant'Antonino	2'241	26%	Gnosca	652	55%
Secteur Ouest			Gorduno	719	30%
Gudo	783	49%	Lumino	1'274	19%
Monte Carasso	2'464	53%	Moleno	112	44%
Sementina	3'012	24%	Preonzo	564	37%
			Totale	49'579	20%

Tab. 4: Liste des communes du Bellinzone (CRTB, 2011)

la proximité du PPdM. L'agglomération est entièrement traversée par l'autoroute A2 qui permet un accès rapide en direction Nord (Gothard) et Sud (Lugano – Milan), mais du point de vue du cadre de vie cause plusieurs problèmes. La qualité des implantations humaines a fortement ressenti des infrastructures, en particulier dans le rapport entre la ville et les cours d'eau de la région. Un nouveau projet controversé de bretelle autoroutière de Bellinzona, a été approuvé au niveau cantonal pour seulement 1394 votes. (Info RSI, 2012, 23 septembre) En proximité de la ville, et en plein milieu de la Plaine de Magadino, en 2010 une usine d'incinération a été bâtie. Les nuisances environnementales causées par la multitude de routes et par l'usine sont au crible des experts. Le projet d'agglomération du Bellinzone (PAB) doit en conséquence traiter plusieurs questions centrales dans le but d'une gestion territoriale durable. Du point de

vue du développement urbain, les prévisions de hausse démographique sont limitées (+5'500 habitants, +2'800 emplois), mais le but est aussi dans ce cas, celui de concentrer le développement autour des axes de transport et des gares. Il s'agit ainsi de renforcer l'accès des pendulaires. La ville de Bellinzona, chef-lieu cantonal, attire plusieurs employeurs qui résident dans tout le Canton. Une augmentation de la fréquence des TILO (trains régionaux) est nécessaire, surtout dans les horaires critiques (matin et fin après-midi). Grâce à la topographie relativement plaine du PAB, un potentiel pour la mobilité douce est évident. Ce point de force résulte ainsi fondamental dans le domaine du loisir de proximité du PPdM expliqué dans les chapitres précédents. Dans la carte du scénario souhaité, nous pouvons déduire un renforcement des surfaces résidentielles existantes, en particulier en proximité des zones centrales. Des secteurs industriels en direction de la plaine (rive gauche) sont ainsi à développer. Dans la rive droite il s'observent au contraire peu d'interventions : les structures naturelles et agricoles doivent effectivement être préservées dans ce secteur de l'agglomération. Le rôle de la PdM est celui d'une valorisation de son espace naturel et paysager, en particulier pour le développement du loisir de proximité mais délimité au périmètre du parc : les espaces en dehors des limites du PPdM (en particulier le secteur de la rive gauche avec Sant'Antonino et Cadenazzo), sont au contraire à développer dans une perspective de croissance industrielle, artisanale et commerciale. La gestion du trafic des Grands Générateurs de Trafic (GGT) résulte fondamentale en vue d'un développement territorial durable.

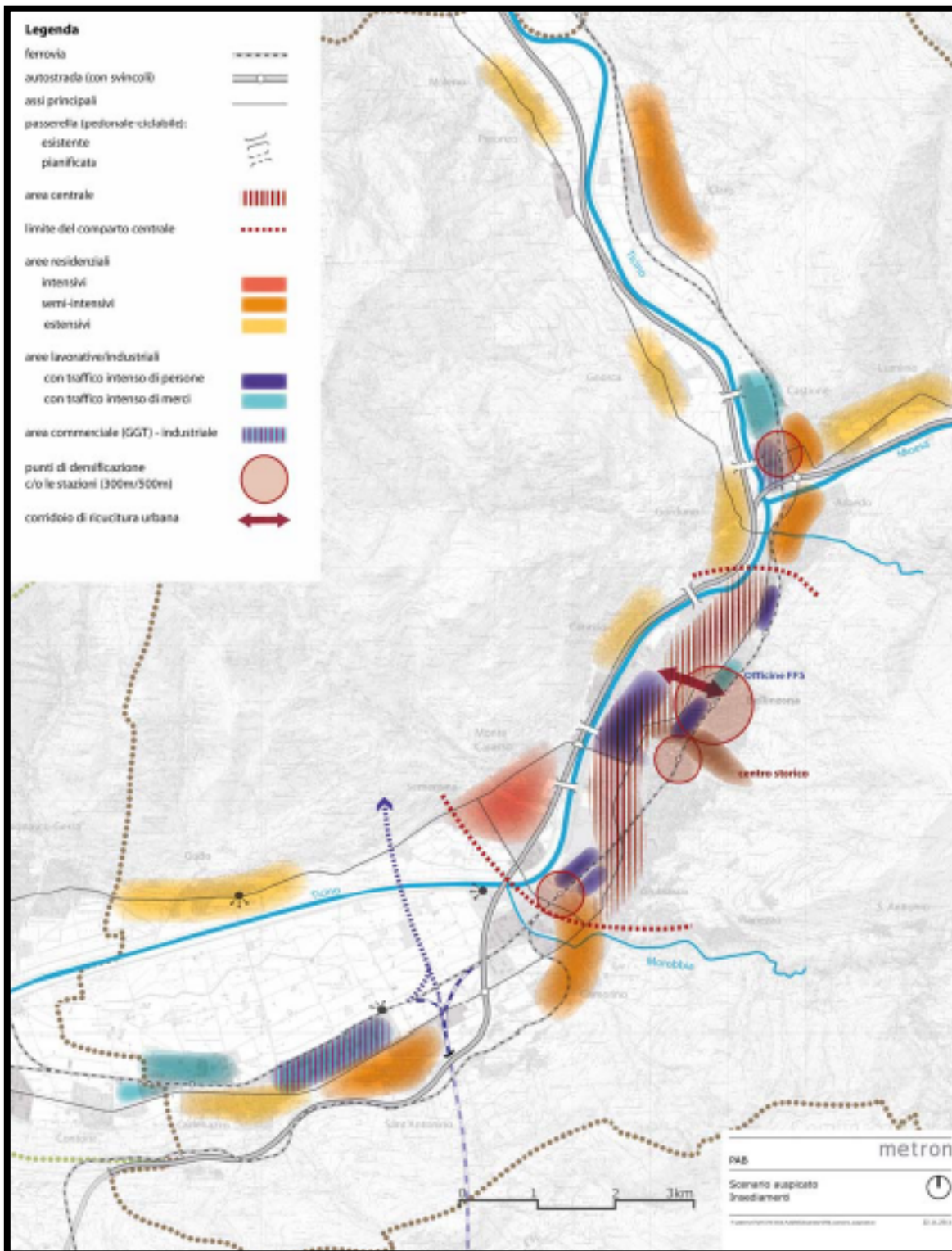


Fig. 27:
développement
sectoriel souhaité
de la ville de
Bellinzona (CRTB,
2011)

5.5.3. Coordination entre PALoc et PAB : la PdM comme territoire d'action

Nous avons déjà expliqué l'importance des relations entre les deux agglomérations, en particulier pour évaluer le territoire de la PdM. Selon le concept de *Città-Ticino*, il faudrait par contre promouvoir trois secteurs de développement, à savoir le *Sottoceneri* (région de Lugano et de Mendrisio ensemble), comme agglomération connectée, l'agglomération de Locarno et l'agglomération de Bellinzona en relation avec les vallées alpines. Il semble donc que un rapport entre Bellinzona et Locarno puisse devenir moins important au sein des lignes directrices du développement cantonal. Au contraire cet objectif de planification a été défini de cette manière expressément pour pouvoir préserver la Plaine de Magadino. En effet « *nel Sopraceneri, il processo di urbanizzazione si è attuato soprattutto con un estensione dello spazio costruito cosicché i due agglomerati di Bellinzona e Locarno tendono a configurarsi come un unico agglomerato, strutturato attorno al Piano di Magadino* » (DT, 2009, p.85). Afin d'éviter une diffusion de l'habitat dispersé à l'intérieur de la Plaine, la définition d'un seul agglomération n'est donc pas convenable. La valeur stratégique de la PdM pour un développement durable est donc une qualité à préserver ! Dans cette direction le projet de Parc s'inscrit.

Fig. 28: le rapport entre les deux programmes d'agglomération du Sopraceneri (CRTB, 2011)



Le problème qui apparaît lors de ce raisonnement est d'ailleurs l'analyse de la plaine face aux projets d'agglomération. En réalité l'entièreté de la plaine est « couverte » par les deux projets d'agglomération de Locarno et Bellinzona. Les quatorze communes qu'occupent la plaine (et de conséquence les dix du parc) sont inclus dans les deux projets. En conséquence la Plaine fait partie des programmes d'agglomération car il s'agit d'un territoire urbain ? Ou rural ? Ou ni un ni l'autre ? Généralement nous avons observé une affinité entre les projets d'agglomération et la ville ou bien l'urbain ; dans ce cas il s'agit ainsi de comprendre une grande partie du territoire qui se trouve en dehors des surfaces à bâtir. Il semble toutefois opportun de considérer le rapport entre les deux projets, en particulier pour observer leur relation avec le projet de Parc.

Les projets et les mesures communes entre les deux agglomérations sont liés à la PdM. La plaine, et donc le parc, correspond au territoire d'action principalement selon deux portes d'entrée : le paysage et la mobilité. Le PPdM est donc considéré comme le « poumon vert » des deux agglomérations, avec des fonctions de loisir de proximité et d'agriculture à « *chilometro zero* ». « *Il progetto di Parco del Piano di Magadino promuove la funzione dell'area quale "trait d'union" fra il Locarnese e il Bellinzonese, che non sia relegato a un semplice corridoio di transito, bensì capace valorizzare le sue qualità naturalistiche, paesaggistiche, educative ed economiche (agricoltura)* » (CIT, 2011, p.156). Du point de vue de la mobilité, en particulier la mobilité douce détermine le lien entre le PALoc et le PAB. La traversée de la plaine N-S correspond à une barrière à franchir. Une passerelle entre Cadenazzo et Cugnasco permettra d'unir les deux agglomérations d'une manière optimale. L'autre développement souhaité repose sur un renforcement des transports publics. Une fréquence horaire de 30 minutes sera appliquée à la ligne S20 (Locarno – Bellinzona – Castione) et de 15 minutes à la ligne S10 (Chiasso – Mendrisio – Lugano – Bellinzona – Castione). À Riazzino est prévue la création d'une plateforme multimodale, avec un changement dans la gestion des lignes. L'ancien ligne de bus entre Bellinzona et Locarno (ligne 311) développée dans la rive droite sera dédoublée : il y aura donc une ligne entre Locarno et Riazzino et l'autre entre Bellinzona et Riazzino. Ce changement permettra de créer des liens plus directs et plus rapides entre les villages traversés et les centres des agglomérations respectives, avec un centre d'échange localisé à Riazzino. Ce quartier récoltera ainsi les passagers de la ligne du Gambarogno (ligne 330),

déjà existante. La gare TILO, ainsi que la présence de plusieurs places de parking pour les voitures et les vélos, rendront cette zone une plateforme multimodale très intéressante du point de vue urbanistique. Du point de vue des infrastructures visant à transformer la PdM, la jonction A2-A13 jouera un rôle prépondérant. Il faudra par contre faire attention à ne pas accepter un projet qui puisse endommager du point de vue paysager la PdM. Les possibles difficultés générales d'insertion de certains projets ou infrastructures dans le tissu actuel correspondent en effet au quid du futur. Dans cette direction je vais développer le chapitre prochain, à savoir l'émergence d'éventuels conflits territoriaux. Le but du travail est en effet celui de proposer des projets viables : les bases sur lesquelles ces projets vont se développer doivent en conséquence être bien définies.

5.5.4. Les points faibles et la gestion des espaces conflictuels : quelles défis pour la PdM du futur ?

Le territoire de la plaine de Magadino possède des zones qui sont souvent en désaccord avec les structures qui les entourent : une résolution de ces espaces en conflit est nécessaire pour assurer une viabilité aux projets en cours. Avec le chapitre théorique 3.7., nous pouvons affirmer que la complexité et le conflit sont des concepts fortement liés entre eux. D'un point de vue théorique, Torre (2008), détecte dans les conflits territoriaux des « perdants » qui s'opposent aux « gagnants » à l'intérieur des espaces hybrides. Il s'agit en particulier de trois catégories, à savoir « *les exploitants agricoles, les riverains d'infrastructures aéroportuaires et les riverains de points noirs des réseaux routiers et ferroviaires nationaux* » (Torre, 2008, p.46). Dans le cas de la PdM, ces problématiques émergent très fortement. Nous pouvons ainsi ajouter que dans les espaces hybrides, la dimension naturelle et écologique se localise souvent par opposition aux structures résidentielles et d'implantation humaine. Les corridors écologiques qui traversent la plaine du Nord à Sud, doivent par exemple coexister avec certains obstacles tels que les routes ou le chemin de fer. Ce problème pourra se réduire fortement suite à la mise en place du PPdM. Les risques de conflits apparaissent au contraire dans d'autres domaines, en particulier dans l'habitat diffus. La résolution de cette problématique est donc à

effectuer à l'aide de projets concrets dans le territoire, pour la sauvegarde et la protection du paysage.

Dans cette direction, et en particulier dans la gestion des infrastructures et des projets futurs, il semble opportun déterminer une des principales raisons qui ont causé dans le passé cette situation instable. Le point faible à l'intérieur de la plaine est une situation institutionnelle précaire. La fragmentation de la plaine en quatorze entités communales, et en conséquence en quatorze plans d'affectation, a contraint l'aménagement régional des dernières années. La réalisation récente du PUC-PPdM (Plan d'utilisation Cantonal du Parc de la Plaine de Magadino), a permis une régulation en ce sens. Dans les deux projets d'agglomérations il résulte à l'heure actuelle une abondance de surfaces à bâtir : une gestion optimale de ces espaces est donc nécessaire dans le but d'une collaboration intercommunale efficace. La plaine, étant ainsi partagée en deux agglomérations, nécessite une coordination précise, afin que tous les acteurs qui agissent dans le territoire puissent trouver un accord cohérent et donc identifier les enjeux communs. Une harmonisation dans la gestion communale est donc indispensable : la question de la gouvernance mérite donc un approfondissement.

5.6. La coordination des acteurs territoriaux: une question de gouvernance

Les projets territoriaux au sein des agglomérations tessinoises semblent nécessiter d'une coordination supplémentaire. Les deux agglomérations ont donc la possibilité de développer une collaboration forte entre les communes : quel périmètre doit être choisi, afin de prendre en compte toute les thématiques nécessaires ? Cette question réside sur l'existence institutionnelle des agglomérations. Bassand reprend un exemple classique dans la discussion sur les agglomérations en Suisse. En ce que concerne les transports publics, principal moteur des projets d'agglomérations en Suisse, les *usagers* ne correspondent pas toujours aux *habitants*. Les communes centrales développent les infrastructures de transport nécessaires, mais les financements sont distribués souvent d'une façon différente et inégale : les habitants des couronnes périurbaines « *laissent*

ainsi les centres-villes gérer des équipements utiles à toute la population de l'agglomération avec des finances toujours plus réduites » (Bassand, 2004, p.97). Pourtant la question de la gouvernance joue un rôle important dans la redistribution équitable des dépenses de l'agglomération au sein des différentes institutions régionales. Quelle proposition est souhaitable pour un développement cohérent des projets territoriaux ? Bassand a observé deux méthodologies différentes, une appliquée à l'agglomération de Fribourg, l'autre à celle de Lugano. L'agglomération fribourgeoise a relevé depuis les années 1990 des problèmes de gestion territoriale : ils ne sont gérables « *que dans un contexte institutionnel d'un nouveau type. [Les autorités publiques] proposent la création d'un « organe politique d'agglomération »* » (Bassand, 2004, p.98). Sur la base de cet organe, chaque agglomération devra élaborer ses propres statuts, correspondants en général aux lignes directrices des communes concernés. Autre procédure a été celle entreprise par l'agglomération de Lugano. La commune-centre de Lugano a fusionné avec les communes entourant la ville et a déterminé conséquemment son intégration institutionnelle : la taille et la population ont doublé par l'intégration d'une douzaine de communes environnantes. Ce processus n'est pas terminé : l'année prochaine (2013), sept autres communes entreront à faire partie de la *Grande Lugano* (Info RSI, 2012, 11 mars). Mais quelle est finalement la bonne voie ? Selon Bassand, « *en dépit de la lenteur de la première solution nous pensons qu'à tous points de vue elle est préférable à la seconde car plus respectueuse des communes participants. Mais le peuple est souverain, dit-on...* » (Bassand, 2004, p.99). Mais donc pourquoi une gestion territoriale doit reposer sur une justification institutionnelle ? Dans quelle mesure doit-elle se légitimer ? Nous essayons de répondre avec le témoignage de Sieverts.

L'auteur des théories sur la *Zwischenstadt*, légitime la nécessité d'une base institutionnelle pour les projets territoriaux à cause de la concurrence entre les communes. L'étalement urbain et une distribution inégal et incohérente des densités d'un point de vue de la planification urbaine, mènent à des contrastes entre les entités administratives. En effet « *chaque commune cherche à tirer le maximum d'avantages pour elle-même. La concurrence à laquelle elles se livrent explique les raisons qui les poussent à tirer parti de leur situation périphérique pour attirer des lotissements et de nouvelles activités économiques* » (Sieverts, 2004, p.23). Cette « rivalité » communale

encourage l'extension de l'étalement urbain et freine un développement territorial durable.

« La planification urbaine apparaît là encore impuissante, et elle le restera tant qu'elle continuera à se définir comme une planification communale. Il en sera ainsi aussi longtemps que les communes de ces agglomérations urbaines ne se regrouperont pas pour constituer des entités politiques [...]. Mais il faudrait pour cela qu'elles acceptent d'abandonner tout ou partie de leurs attributions politiques, un renoncement qu'elles ne semblent pas près d'envisager » (Sieverts, 2004, p.23).

Dans les projets territoriaux, une compétence institutionnelle est donc nécessaire. Une planification intercommunale semble être la solution plus durable pour les projets des agglomérations. Une légitimation est basée sur la volonté des citoyens touchés par ces projets, mais ce sont les institutions à un niveau plus élevé (canton et Confédération), qui doivent pousser à un changement effectif. C'est en général la faiblesse des finances communales qui mène à une collaboration intercommunale : une coopération est souhaitable avec des projets de développement de la région touchée. *« En effet, la réduction des aides publiques [...] au développement des infrastructures et aux équipements publics retire aux aménageurs les derniers instruments qui leur permettaient encore d'agir sur l'aménagement du territoire » (Sieverts, 2004, p.23).* Avec une meilleure institutionnalisation de l'entité administrative touchée par le projet en cours, des changements dans l'aménagement territorial semblent donc plus rapides et efficaces. Il s'agit donc de consolider la planification intercommunale vers des objectifs communs. Quelles communes doivent par contre être considérées ? Il s'agit d'une évaluation centripète du phénomène urbain, ou au contraire il s'avère utile observer des nouvelles entités institutionnelles qui apparaissent en dehors des limites des agglomérations ? Nous essayons d'évaluer la question de la gouvernance au sein de notre région d'étude, avec les agglomérations de Locarno et Bellinzona, afin de comprendre les enjeux et proposer une bonne méthode de gestion institutionnelle du territoire.

5.6.1. Le développement des projets territoriaux de la PdM : comment assurer un portage politique fort ?

La planification intercommunale proposée à Fribourg, semble donc être la solution meilleure, aussi selon Bassand, car plus respectueuse des communes. Mais pour permettre une meilleure gestion des acteurs, la solution de Lugano semble par contre plus efficace. En effet la bureaucratie helvétique limite le développement de la première initiative : la concurrence entre les communes, même qu'une institutionnalisation soit reconnue au sein le « l'organe politique » défini par Bassand, une concurrence idéologique pourrait toujours affecter les acteurs concernés. En particulier dans le canton du Tessin, où un certain « *campanilismo* » (DI, 2010) est fortement répandu dans le territoire. Les phrases de Sieverts ont donc démontré la nécessité d'une gestion institutionnelle fonctionnelle pour le développement territorial. Une agrégation communale semble donc pouvoir résoudre la plupart des problèmes de gestion : une acceptation initiale peut se révéler plus problématique, mais dès qu'elle sera acquise, les démarches de gestion territoriales seront plus efficaces. Si la commune de Lugano a réussi à convaincre les citoyens des communes limitrophes par son pouvoir économique et ainsi par la personnalité du syndic de la ville (Giorgio Giudici, au pouvoir depuis 1984 !), les communes de Bellinzona et Locarno ne semblent pas dans la mesure d'accepter une agrégation communale. Dans cette direction des essais ont été effectués en particulier dans la région de Locarno dans les dernières années, avec des résultats négatifs. Pour répliquer aux projets d'agrégation sans succès dans le *Sopraceneri*, Giorgio Ghiringhelli, personnage souvent présent dans les discours politiques dans le Canton du Tessin, a lancé une initiative populaire « *Avanti con le nuove città di Locarno e Bellinzona* » dans le but de promouvoir la force politique du *Sopraceneri* et aussi de limiter le pouvoir des agglomérations du *Sottoceneri* (Lugano et Mendrisio). Il faut spécifier qu'aussi à Mendrisio un processus d'agrégation est en cours. Selon les lignes directrices de la Città-Ticino, un processus agrégatif doit se construire d'une façon cohérente, afin d'organiser le territoire d'un point de vue durable. Ghiringhelli soutien ainsi qu'en prévision d'AlpTransit, la pression foncière dans le *Sopraceneri* sera très importante. Il semble donc nécessaire une planification territoriale solide et solidaire, dans le but de la préservation du territoire tessinois. Un développement territorial durable nécessite donc d'une

cohérence et d'une institutionnalisation claire des tâches et des rôles de chaque entité administrative. Lors du refus de l'agrégation dans le Locarnese en janvier 2012, le syndic d'Ascona a déclaré que « *è mancata una visione territoriale più ampia : si continua imperterriti a proporre progetti concorrenziali, che si contrastano tra loro* » (Rampazzi A., cité dans Ghiringhelli G., 2012, 4 avril). Une coordination politique est donc fondamentale : les projets territoriaux nécessitent un portage politique suffisamment forte. Suite à cette initiative personnelle de Ghiringhelli, 15 communes du Bellinzone ont proposé une étude sur différents scénarios d'agrégation au sein des communes de l'agglomération de Bellinzona. En octobre 2012, les 17 communes du Bellinzone ont désormais choisi de fusionner dans une seule entité administrative, à savoir la ville de Bellinzona. Cette nouvelle commune correspondra aux limites de l'agglomération du PAB. Cette cohérence, entre limites administratives communales et limites de l'agglomération, permettra de développer un projet territorial coordonné et rationnel. Cette agrégation devra quand-même passer au crible de la votation populaire. Si les objectifs de Ghiringhelli et de la proposition des communes du PAB seront ainsi confirmés dans le PALoc, un renforcement des pôles du *Sopraceneri*, dans le but d'un rééquilibrage face aux agglomérations de Lugano et de Mendrisio, sera confirmé. Mais il s'agit de la meilleure solution pour la gestion de la PdM ? Le territoire de la plaine est sauvegardé avec deux pôles en croissance aux limites de l'espace agricole ? Ces questions ont des réponses multiples. La gestion de la plaine a été souvent mise de côté dans ces discours d'agrégation communale. Selon l'avis de différentes personnes interviewées et par mon esprit critique mûri le long du travail en cours, je retiens qu'une division communale stricte seulement avec les deux pôles du *Sopraceneri*, puisse nuire partiellement à l'équilibre territorial de la plaine. En effet la plaine se réduirait à une césure entre les deux agglomérations, sans une propre identité institutionnelle. Le projet de PPdM permet de donner au parc une identité claire, mais du point de vue administratif, une définition plus adéquate des limites communales au sein du parc permettrait de donner une valeur ajoutée au territoire de la plaine.

Il s'agit donc de définir et de proposer une nouvelle entité territoriale qui puisse mettre en valeur la région de la PdM. Le cadre territorial restreint pourrait donc correspondre à une seule commune de la plaine (ou éventuellement du parc) : « *da un punto di vista*

*pianificatorio sarebbe auspicabile che tutto il Piano venga visto come un entità unica e non frazionato in 14 comuni con 14 piani regolatori competenti. Il PUC – PPdM sembra la soluzione ottimale, anche se non piace tanto ai comuni perché contrasta l'autonomia pianificatoria » (Polli, 31 juillet 2012). Du point de vue institutionnel il faudrait donc que les communes réussissent à abandonner leurs privilèges politiques face au territoire : une solution réaliste dans cette direction semble difficile à envisager. Du point de vue utopique, toutes solutions sont possibles : comme il l'indique encore Polli, « io sarei, da un punto di vista utopico, dell'idea di creare i due poli di Locarno e Bellinzona e un comune unico del Piano [...]. Però vuol dire sconvolgere tanti discorsi, ma risolverebbe il problema dell'ente parco [voir chapitre 6.2.], avrebbe vari vantaggi di semplificare, di dare più coerenza al territorio » (Polli, 31 juillet 2012). Ces avantages, afin de donner une certaine cohérence aux projets territoriaux locaux, seraient ainsi envisagés grâce à la réalisation d'une entité territoriale restreinte. Par le fait qu'historiquement la plaine ait été divisée en deux parties (rive gauche liée à Bellinzona et rive droite à Locarno) une division en deux communes serait ainsi possible : rive gauche (*Sponda Sinistra – SS*) et rive droite (*Sponda Destra – SD*). Si une commune de la plaine est difficile à imaginer, deux communes (les deux englobant à la fois des communes du Bellinzonese et du Locarnese), pourraient se développer, en liaison avec les deux entités communales correspondants aux deux pôles urbains (Bellinzona et Locarno). Une collaboration des deux projets d'agglomérations serait donc plus cohérente, au travers des deux nouvelles communes de la PdM. Un cadre territorial restreint permettrait ainsi une meilleure gestion territoriale et un portage politique plus fort des projets territoriaux en cours. Une situation plausible, selon les considérations précédentes, pourrait se résumer à l'aide des schémas en annexe.*

D'après les schémas, on peut observer la présence de seulement 4 communes à la place des 38 qui actuellement composent les périmètres PAB et PALoc, c'est-à-dire Bellinzona, Locarno, Sponda Destra e Sponda Sinistra. Le territoire de Locarno en particulier pourrait présenter des différences dans la partie Nord et Ouest de la commune, à cause de la différence entre espace urbain et espace rural / de montagne. La présence des deux communes sur la plaine, permettrait à mon avis de rendre plus légitime l'institutionnalisation du territoire et pareillement permettre une coordination focalisée

sur la PdM entre les deux projets d'agglomérations. Personnellement je vise à me concentrer sur la Rive Droite (*Sponda Destra*) par le fait que la Rive Gauche est considérée par plusieurs acteurs territoriaux, déjà excessivement endommagée et incohérente. La Rive Gauche se trouve presque entièrement dans une zone d'ombre, avec un développement massif des infrastructures industrielles et commerciales. Au contraire la Rive Droite, située à l'adret, permet un développement territorial plus cohérent et raisonné : la situation ne doit pas s'aggraver ultérieurement et donc un étude des enjeux en cours est nécessaire. Les projets, consacrés à une revalorisation de l'espace résidentiel mais ainsi de l'espace industriel et du réseau de transport, rendent plus intéressant l'étude des possibles enjeux communs entre les différents acteurs territoriaux. C'est dans cette direction que je vise à proposer le dernier chapitre pratique, consacré à l'étude restreint de la *Sponda Destra*, dans le but d'un développement stratégique et cohérent pour un avenir durable.

6. Cadre territorial restreint : la commune de la Sponda Destra

« Bisogna riprendere quello che facevano i nostri predecessori, loro cercavano di costruire sulla collina e cercavano di mantenere il piano per l'alimentazione. Oggi questo meccanismo si è un po' rotto, si è cominciato con i capannoni e i centri industriali di là [Sponda Sinistra] e adesso questa metastasi sta un po' rovinando il territorio e si sta diffondendo dappertutto, anche sulla Sponda Destra. Bisogna dunque evitare che il Piano di Magadino diventi il Pian Scairolo. » (Daniele Polli, secrétaire de l'APM, 31.07.12.)

6.1. La Sponda Destra une nouvelle commune entre les agglomérations de Locarno et de Bellinzona

La nouvelle commune souhaitée, à savoir la commune de la *Sponda Destra (SD)* serait donc formée par les sept communes qu'occupent la rive droite du cours d'eau Ticino. Il s'agit (Ouest direction Est) de Tenero-Contra, Gordola, Lavertezzo (Piano), Cugnasco-Gerre, Gudo, Sementina et Monte Carasso. La grande partie de la commune de Lavertezzo, située dans la vallée Verzasca, devrait conséquemment se scinder avec la portion de terrain situé dans la plaine (Lavertezzo Piano ou Riazzino). À ces communes devrait ainsi s'ajouter la grande enclave de Locarno Piano, que par contre la ville de Locarno n'est pas prête à abandonner comme on verra dans la suite du travail. Ces communes se distribuent à partir de l'agglomération de Locarno jusqu'à l'agglomération de Bellinzona : les anciens villages sont désormais affectés par un étalement urbain important le long des flancs de la montagne et en partie en direction de la plaine. Ils résident toutefois des grands secteurs agricoles, en particulier dans la partie centrale (communes de Gudo et Cugnasco) et en direction du Ticino. Du point de vue de l'acceptation politique, il semble que cette agrégation « partielle » pour se focaliser sur les problématiques de la Plaine, ne satisfasse pas la plupart des acteurs concernés. En général l'agrégation est sûrement une option à prendre en considération « *abbiamo visto che vale la pena unirli* » (Bacciarini, 2 août 2012), « *sono dell'avviso che bisognerebbe veramente giungere a creare queste aggregazioni di fatto e non solo sulla carta* » (Züllig, 5 septembre 2012). Par contre la commune de la *Sponda Destra* n'a pas été considérée effectivement la solution plus facile à réaliser lors des entretiens avec les syndicats locaux « *al momento si sta andando completamente in un'altra direzione* » (Zanini, 10 septembre 2012). Cette direction est par contre une évolution de l'institutionnalisation du territoire vers les centres, à la même manière des phénomènes en cours à Bellinzona : « *o ci si attacca a un centro... o ci si attacca a un centro* » (Zanini, 10 septembre 2012) : il n'y a pas d'alternative. Cela signifie que le rôle des pôles urbains semble prévaloir sur le territoire rural de la plaine, sans que les communes plus petites aient effectivement la possibilité de faire connaître leurs raisons et leurs intérêts. Cet aspect est très dangereux pour le futur de l'espace rural, dans le but d'un développement territorial durable. Selon

« la ville » considérée le plus lors du travail en cours (à savoir la ville de Locarno) la solution d'une commune de la *Sponda Destra* ou de la Plaine est très difficile à imaginer :

« lo vedrei difficile parlare di un comune del Piano nell'ottica della Città-Ticino, anzi secondo me dovrebbe esistere una situazione nella quale il Locarnese e rispettivamente il Bellinzonese integrassero queste aree [la PdM], che dal mio punto di vista fanno parte del territorio urbano. Quasi come se il perimetro di Bellinzona e di Locarno in un futuro si toccassero ».

(Caroni, 10 septembre 2012).

La ville considère effectivement le territoire de la plaine comme un territoire urbain, qui devra se prêter au développement territorial futur. Les communes plus petites préfèrent par contre une agrégation par étape qui puisse ainsi préserver le caractère agricole / rurale de la plaine : « *la gente secondo me non è ancora pronta ad una aggregazione così grande [avec les seuls deux pôles urbains ou une commune de la plaine]. Sarebbe da incominciare con le aggregazioni piccole. Buonissimo esempio è il comune di Cugnasco-Gerra oppure la realizzazione futura del comune della Valle Verzasca* » (Züllig, 5 septembre 2012). Une solution intermédiaire entre les idées de la ville avec celles des communes de la plaine pourrait donc produire la commune de la *Sponda Destra*. Elle pourrait donc sauvegarder et ainsi renforcer d'un point de vue institutionnel la plaine, en proposant des projets territoriaux viables. Cette solution serait donc souhaitable mais très difficile, à cause du rôle politique, économique et institutionnel de la ville de Locarno, présente ainsi sur la Plaine. Le secteur de Locarno Piano, que devra idéalement faire partie de la commune de la *Sponda Destra*, ne veut pas être « abandonnée » par la ville, car seule réserve foncière pour l'avenir. Caroni (vice-syndic de Locarno), confirme ce ressenti :

« per me il PdM è da considerare un territorio urbano, secondo il concetto di Città-Ticino, e visto anche lo sviluppo che c'è tra Bellinzona e Locarno, non può più essere considerato un territorio rurale. E secondo me in futuro sempre di più il centro economico, industriale e dei posti di lavoro, diventerà il PdM [et donc la portion d'espace de Locarno dans la plaine] »

(Caroni, 10 septembre 2012).

En effet le syndic de Lavertezzo dit que « *sarà utopico [la création d'une commune de la Sponda Destra] perchè la città di Locarno non mollerà mai il suo territorio* » (Bacciarini, 2 août 2012). Ce pouvoir de la ville centre et sa force face aux communes environnantes est évoquée ainsi par T. Maddalena : « *Locarno è un comune disgraziato : sul Piano non ha nessuna relazione però ha una gran parte del territorio. Locarno è poi quella che li sente meno [les problèmes du PdM], perché non vivono sul piano, è un po' assurdo. Ci sono queste incongruenze che fanno pensare.* » (Maddalena, 2 août 2012).

Autre aspect qui ressort lors des entretiens avec les acteurs concernés est sûrement la question de la concurrence entre les communes. Comme décrit par Sieverts et repris dans le chapitre 5.6., la concurrence entre les communes ne permet pas un développement territorial cohérent. Comme il l'indique Reginald (Ronnie) Moretti, géographe employé au sein de la SST (Sezione Sviluppo Territoriale – Section Développement Territorial) du Canton du Tessin, « *questo concetto di concorrenza è devastante per i comuni : é un fenomeno negativo, veramente negativo...* » (Moretti, 10 septembre 2012). Selon lui

« un'aggregazione può essere sicuramente, decisamente utile e interessante in questi frangenti [gestion du territoire] perché un comune più grande con la sua zona industriale / edificabile garantisce una zona industriale funzionale per tutti i comuni. Quindi semmai il comune nuovo è portato ad utilizzare bene la zona industriale creando una sinergia interessante : avere grandi comuni è sicuramente meglio che tanti « comunelli » a farsi concorrenza. Questo è evidentissimo nel Piano perchè tutti i comuni vogliono più degli altri » (Moretti, 10 septembre 2012).

La dimension territoriale idéale selon les experts territoriaux rencontrés (en particulier R. Moretti, pas influencé par les thématiques communales) doit donc reposer sur une structure institutionnelle solide, donc avec une taille critique satisfaisante. Les communes trop petites devraient donc dans le futur disparaître, afin de limiter ces phénomènes concurrentiels. Les nouvelles entités territoriales devraient ainsi avoir une logique territoriale. Il s'agit donc de repérer des espaces fonctionnels ayant une taille optimale et une cohérence entre le paysage considéré.

« Per cui l'interesse [de créer une agrégation communale] ci sarebbe di sicuro, ma è da capire in quale maniera. Dove la fermiamo Locarno ? Dove la fermiamo Bellinzona ? Uno può benissimo dire che un'aggregazione è un sicuro vantaggio per la gestione del Piano, su quello non c'è nessun dubbio, poi realisticamente cosa succederà ? Per esempio Gordola farebbe già parte del Piano fino a Sant'Antonino ? Oppure fino a Sementina ? Sementina, Giubiasco (Giubiasco non parliamone), Monte Carasso : sono Piano o sono Bellinzona ? Io d'istinto sono piuttosto favorevole a non fare dei comuni « con dentro tutto », ma dei comuni prevalentemente urbani e dei comuni prevalentemente rurali. Perché si crea una sorta di immagine di un comune e si cura quell'immagine. Il fatto che i comuni attorno [al PdM] siano comunque integrati nel progetto del parco, permette loro di considerare i due aspetti, ossia quello dell'urbano che avanza e il fatto di avere la disponibilità di territorio rurale. Però se c'è da aggregare Gordola e Tenero fino a Sonogno [la dernière commune de la Valle Verzasca] io non sarei molto d'accordo, perché sono due cose diverse dove la parte sopra rischia di essere la riserva di caccia di quelli di sotto. E invece quelli sopra dovrebbero dire : lo sviluppo sostenibile lo facciamo noi e vorremmo farlo con un minimo di autonomia. Quello giù sotto cosa ne capisce dei problemi presenti in valle ? Non bisogna fare l'errore che è stato fatto a Lugano : per me è un obbrobrio la Lugano fino su alla Val Colla. » (Moretti, 10 settembre 2012).

Une cohérence territoriale devrait donc déterminer la taille optimale des nouvelles communes dans le Canton du Tessin, et ainsi dans l'entière Suisse. Personnellement j'ai donc déterminé une cohérence avec les communes de *Sponda Destra* e *Sponda Sinistra*, selon le développement de la plaine. Dans le cas de la plaine de Magadino, il faut donc identifier des enjeux communs et définir des projets territoriaux dans le but d'une collaboration entre les deux pôles, comme défini avec la théorie de la *Città-Ticino*, sans par contre oublier la particularité agricole et naturelle de la plaine. Quels doivent être donc les projets territoriaux optimaux basés sur des enjeux communs entre ville et

campagne, dans le but d'assurer un développement territorial cohérent et durable ? On vise à observer ces aspects dans le chapitre successif.

6.2. Quels projets territoriaux durables pour le territoire hybride de la Plaine de Magadino ? Proposition de trois enjeux communs

L'interdépendance des différentes fonctions à l'intérieur du territoire hybride considéré, oblige une meilleure cohésion entre les acteurs dans le but d'un développement territorial durable. Les conflits existants, comme on a déjà observé, peuvent être résolus à l'aide d'une nouvelle alliance territoriale et donc une coordination des projets futurs. Le projet territorial, en général, doit forcément reposer sur des enjeux communs : des objectifs cohérents doivent être poursuivis, dans une perspective de durabilité territoriale. Les projets étudiés dans les chapitres précédents, à savoir le projet de Parc de la Plaine de Magadino (PPdM) et les deux projets d'agglomération (PALoc et PAB), doivent prendre en considération plusieurs domaines différents. Ils reposent toutefois sur certains aspects communs, en particulier en ce que concerne la mobilité. Il s'agit en particulier d'une promotion de la mobilité douce et du report modal en direction des transports publics. Autre dimension observée dans les projets considérés correspond à une valorisation du paysage, agricole et naturel, en particulier dans le projet du PPdM. Cet aspect est ainsi déterminant dans les projets d'agglomération, dans le sens de promotion de la qualité du paysage liée à la qualité de vie des habitants des agglomérations : le loisir de proximité repose ainsi sur une qualité paysagère à préserver. On peut donc proposer trois enjeux communs qui identifient le développement souhaité dans la région d'étude, sur la base des projets concrets déjà largement identifiés.

6.2.1. Structurer le développement territorial par les axes de transport

Le projet de l'urbanisation de la ligne TILO dans la région, permettra ainsi un développement cohérent des nouvelles densifications humaines. La réduction du temps de parcours (avec la construction du nœud d'échange à Sant'Antonino) avec l'augmentation de la fréquence des trains régionaux, permettront au réseau TILO de devenir presque urbain. On se trouvera face à une logique du TILO basée sur un réseau tram. À l'horizon 2019 AlpTransit transitera ainsi dans la région d'étude élargie en particulier dans la partie Est de la plaine. L'augmentation du trafic des trains marchandises (six trains par direction chaque heure), rendra saturée la ligne de Bellinzona. Des mesures d'accompagnement (augmentation du nombre de voies dans certains secteurs), seront donc nécessaires. Il faudra par contre éviter une occupation de la plaine suite à l'arrivée d'AlpTransit : c'est ainsi pour cette raison que le projet de parc vise à se développer au plus vite. Le but est donc celui de renforcer l'utilisation du réseau TILO, avec un accès facile avec les différentes lignes de bus de la région, en particulier celles qui rejoignent la ligne CFF depuis les régions périphériques (Valle Verzasca, Gambarogno, Valle Maggia,...). Ce développement territorial basé sur le transport public reposera ainsi sur le renforcement de la mobilité douce. Avec une coordination étroite entre les deux projets d'agglomération et le PPdM, il a été possible la mise en réseau de plusieurs trajets entre Bellinzona et Locarno : « *il settore più importante nella coordinazione dei progetti è stata indubbiamente la mobilità lenta* » (Ambrosini, 23 août 2012). Le territoire de la plaine a été donc considéré entièrement dans les projets du développement des axes de transports par le fait qu'elle « *rappresenta proprio il trait d'union : per garantire una continuità bisogna considerare tutto il territorio* » (Ambrosini, 23 août 2012). Dans notre région d'étude restreinte de la Sponda Destra, un changement important sera effectué à Riazzino. La nouvelle gare TILO a été construite effectivement en proximité de la zone industrielle (voir documents en annexe). Dans le futur proche cette gare deviendra une plateforme multimodale : avec la gare TILO la construction d'un P+R et l'arrivée des principales lignes régionales des bus et du réseau vélo du PPdM. Le centre fonctionnel entre Locarno et Bellinzona dans la *Sponda Destra* deviendra donc Riazzino. Le développement de cette plateforme est prévu dans un secteur très intéressant du point de vue de la densité des emplois : les habitants dans les environs

pourront aussi profiter du nœud, mais elle permettra un développement territorial durable du point de vue de l'accès pendulaire. En effet

« il polo di sviluppo economico è previsto in un ubicazione ottimale dal punto di vista dell'allacciamento del trasporto pubblico. Se si vuole veramente fare questo nodo intermodale per garantire uno scambio treno – bus, ecco che dal punto di vista dello sviluppo sostenibile è una cosa ottimale. Secondo me è importante garantire poi che non si crei una cesura : dal nodo intermodale dev'esserci una buona accessibilità al parco » (Ambrosini, 23 août 2012).

Les axes de transport principaux seront donc la ligne TILO, les deux routes au Nord (SD) et à Sud (SS) du parc et la bretelle autoroutière A2-A13. Pour éviter toutes nuisances à la plaine et aux habitants (trafic, pollution, bruit), presque sûrement la traversée des villages (en particulier Cadenazzo et Contone) sera effectuée en souterrain : *« in prossimità degli abitati il tracciato andrebbe in sotterraneo, con dei raccordi alla strada locale per il traffico legato ai paesi »* (Ambrosini, 23 août 2012). La jonction sera complétée avec le rond-point qui déjà existe en proximité de Riazzino en direction de Tenero et ensuite Locarno.

En conclusion, en ce que concerne le développement lié aux axes de transport, le but est celui de mettre en œuvre la théorie de ville linéaire, avec une densification humaine en proximité des gares. Cette volonté n'est pas partagée partout au sein des acteurs concernés. Le PALoc encourage effectivement une hausse des densités dans les secteurs centraux autour les gares, mais *« se da un lato densificare alcuni punti è interessante, a livello di risparmio del territorio, di possibilità di servizi ; d'altro canto il territorio vive molto sul turismo e sulla qualità degli insediamenti anche di persone facoltose che si insediano da noi »* (Caroni, 10 septembre 2012). La présence des zones de villas est donc un facteur à préserver selon certains acteurs territoriaux, afin de sauvegarder la qualité de vie des classes aisées. Dans cette direction le canton est encore parfois en désaccord entre les projets en cours, surtout en ce que concerne le coefficient d'utilisation du sol : *« Il cantone dice che siamo troppo alti di contenibilità, il PALoc dice giustamente che in prossimità delle linee urbane bisogna densificare, e noi abbiamo dovuto abbassare »*

(Züllig, 5 septembre 2012). Une coordination des objectifs des programmes d'agglomération, devrait donc être partagée partout au sein de l'administration cantonale : les contradictions qui encore demeurent dans les institutions devront se réduire dans l'avenir. Il faut néanmoins prévoir de densifier partout sans un raisonnement bien défini sur la localisation des gares. Par exemple la gare de Riazzino permet une densification importante (surtout en terme d'emploi), mais ne permet pas une densification excessive, car elle se localise en proximité du parc et correspond à une des portes d'entrée : il faut donc réussir à préserver ainsi la qualité du paysage. Dans cette direction plusieurs débats ont été menés en ce qui concerne une possible gare du réseau AlpTransit. Une discussion sur une « *gare Ticino* » a été développée le long des dernières années. Une variante imaginée (horizon 2040) était la construction d'une gare sur la plaine de Magadino. Cette solution ne semble par contre pertinente : elle mettra éventuellement en danger la préservation de la plaine, car incohérente avec les discours développés jusqu'à maintenant. Bruno Storni, membre de l'ATA (Associazione Traffico Ambiente – ATE), indique qu'en effet « *fintanto che la stazione è in centro a Bellinzona secondo me è meglio tenerla stretta, perché in tutte le città del mondo, si veda ad esempio Zurigo, si fa di tutto per tenere la stazione in centro. Il grosso vantaggio della ferrovia è proprio che arriva in centro* » (Ticinolibero, 2012, 21 novembre). Le développement du territoire à partir des axes de transport correspond seulement à un des enjeux possibles de développement territorial durable. Deux autres enjeux seront en conséquence observés dans les chapitres suivants.

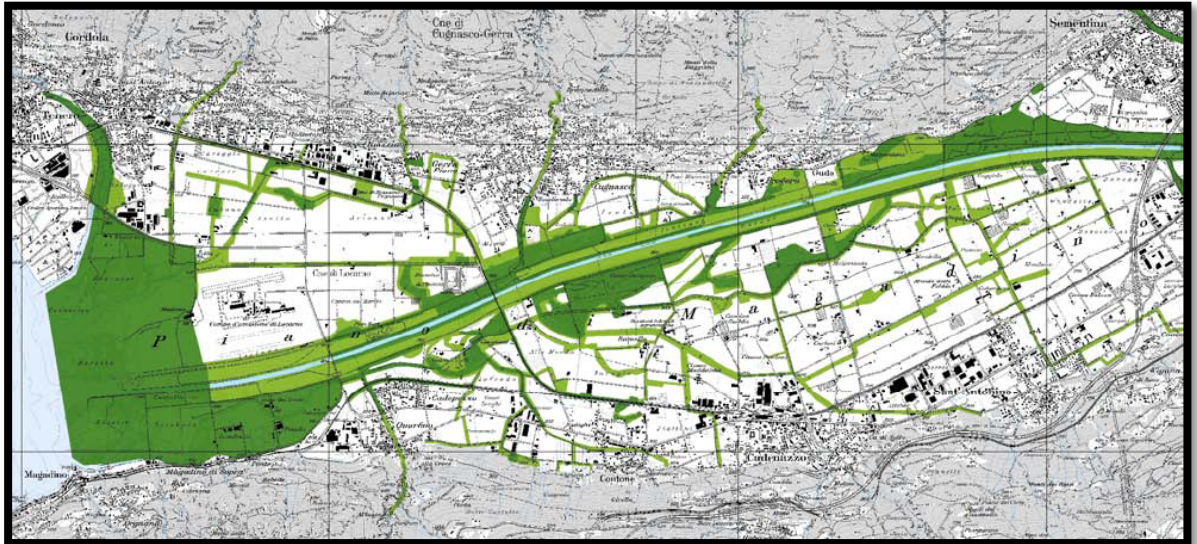
6.2.2. Structurer le développement territorial par les espaces ouverts

Un deuxième enjeu commun dans le but d'un développement territorial durable repose sur la structuration de l'espace à l'aide des espaces ouverts. Les espaces ouverts sont organisés dans le but de donner une cohérence paysagère de qualité dans le territoire d'étude et d'améliorer en général la qualité des cadres de vie urbains et ruraux. La qualité des espaces doit répondre en particulier aux besoins de l'homme, mais les intérêts de la nature (faune et flore) ne doivent par contre pas être oubliés. Un enjeu commun serait donc celui d'organiser le territoire à l'aide du réseau écologique, qui puisse tenir compte

simultanément des besoins urbains et ruraux. Il s'agit par exemple de mettre en place un système qui puisse faire maîtriser ensemble le développement urbain, les activités productives (agriculture, industrie) ainsi que les activités récréatives, dans un environnement naturel et paysager de qualité en préservant le rôle écologique des espaces verts.

Les objectifs du PPdM sont donc très positifs et en général il s'agit d'un projet solide et intéressant. En particulier la coexistence entre les différents domaines semble être très pertinente dans le déroulement du projet, en particulier entre nature et agriculture. « *Gli obiettivi di produttività agricola sono compatibili con gli obiettivi naturalistici a condizione che le tipologie di coltura o di gestione agricole siano diversificate* » (DT, 2012, p.39). Le rôle récréatif a été déjà bien expliqué en lien avec les autres activités futures de la plaine, par un développement du « loisir de proximité ». La création du parc repose conséquemment sur des bases théoriques durables et effectivement réalisables. Par contre le développement urbain prévu du périmètre extérieur du parc et la concomitance de la sauvegarde de la nature et de l'agriculture pourraient susciter quelques problématiques. Il s'agit en particulier des relations face aux précurseurs de l'idée que la PPdM correspondra à la région de développement industriel et des emplois cantonaux, au détriment de la préservation de la plaine. Tiziana Maddalena, biologiste et responsable de l'interconnexion écologique de la plaine se réfère au rapport entre Locarno et Bellinzona et il révèle que malheureusement « *la visione naturale, agricola è della minorità della gente. La gran parte il Piano lo vedrebbe ordinato, costruito. Chi decide, loro vedono ancora il vecchio sviluppo urbano : più ci son fabbriche più ci son soldi e più ci sono entrate. C'è una discrepanza tra il politico e la gente comune* » (Maddalena, 2 août, 2012).

Fig. 29: le réseau écologique de la PdM (DT, 2010)



Un réseau écologique et donc une vision exclusivement naturelle et agricole de la plaine ne correspond donc pas encore à une opinion répandue au sein des interventions récoltées : le ressenti commun des enquêtes est celui de louer à la préservation de la nature, mais ainsi d'essayer de tirer profit au maximum des situations avantageuses en particulier en ce que concerne l'exploitation des zones industrielles. « *Come dicastero [du développement territorial communal] ci siamo domandati quale sviluppo futuro possiamo dare alla zona industriale, perché si può dire di tutto ma la zona industriale ha portato degli indotti alla città. Per gli interessi del Locarnese, bisognerebbe vedere se si riesca a portar qua altre industrie e altri posti di lavoro* » (Caroni, 10 septembre 2012). Il s'agirait donc d'augmenter la taille des zones industrielles au détriment de l'espace naturel. Cette démarche ne peut pas se concilier avec les enjeux de sauvegarde proposés avec la mise en place du parc : le rôle naturel et agricole devrait donc prévaloir. Le but d'un développement territorial structuré sur les espaces ouverts, permet ainsi de répondre au désir de nature, de part des citoyens, en préservant les besoins de la faune et de la flore. Cette approche semble prévaloir dans le développement territorial de la PdM. Le rapport entre espaces verts et espaces industriels est ainsi expliqué par Maddalena : « *Venissero rimaneggiate le zone industriali, senza perderle, ma spostandole, si potrebbe mantenere un corridoio che permetta di collegare il fondovalle alla montagna : sarebbe fattibilissimo. Il margine di manovra è un po' piccolo però legare ogni singola parcella, se si dovesse scegliere correggere certi limiti bisognerebbe lavorare ad una scala più piccola* » (Maddalena, 2 août, 2012). Il s'agirait donc de réorganiser les réseaux, en favorisant le

développement des espaces naturels. Une alliance entre les différents acteurs qu'affectent le territoire, permettrait ainsi une meilleure cohérence dans la structure de ces territoires hybrides.

Le projet d'interconnexion écologique développée dans la PdM, réside sur une collaboration entre les agriculteurs. Afin de recevoir les subventions directes, une coordination entre les besoins de la nature et ceux de l'agriculture a été mise en place, dans le but de développer un rapport gagnant – gagnant. Le réseau écologique repose donc sur les efforts des paysans et sur la qualité des travaux qu'ils effectuent dans les terrains agricoles. *« L'agricoltore ha la superficie agricola utile per la quale riceve i pagamenti. Di quella superficie il 7,5% deve essere di compensazione ecologica. Quella è la condizione di base per accedere ai pagamenti diretti. Se gli agricoltori vogliono fare un passo ulteriore possono aderire ai progetti di interconnessione e lì raddoppia il contributo all'ettaro per le superfici che sono interconnesse. Quindi c'è un aspetto finanziario interessante. »* (Maddalena, 2 août, 2012). Dans la PdM c'est désormais le 1/3 des entreprises agricoles et plus de la moitié du territoire qui est affectée par le projet de réseau écologique. Cet aspect permet donc une conciliation entre nature et agriculture, mais aussi en générale une collaboration entre les agriculteurs ce qui est toujours très positif pour le territoire. Le projet est né au début pour se battre contre la construction de la Variante 95, mais elle permet actuellement aux agriculteurs *« di portare avanti un progetto insieme, apprezzato anche dal lato finanziario : permette loro di stare assieme, come un associazione »* (Maddalena, 2 août, 2012). Ce projet de structuration de l'espace par les espaces naturels, qui peut être développé seulement partiellement au niveau urbain en liant les espaces publics, a contribué à l'amélioration générale du paysage de la plaine : *« è migliorata la qualità ecologica del Piano, è migliorato il contatto con gli agricoltori e soprattutto gli agricoltori non sono chiusi agli aspetti ambientali »* (Maddalena, 2 août, 2012).

La revendication d'une meilleure collaboration communale a été ainsi mise à l'avance par le responsable de l'interconnexion écologique. En effet il considère positive la mise en commun des ressources locales, afin de permettre une meilleure organisation et cohérence du territoire concerné. Il dit en effet que

« L'ideale sarebbe di fare una fusione dei comuni del piano. La fusione dei comuni del piano di Magadino in un unico oggetto, permette a quel punto di définir les zones industrielles, togli un po' quella pressione del divario comune ricco / comune povero. Li pianifichi meglio accanto agli assi stradali, lasci poi i corridoi per la fauna eccetera e in mezzo tutta zona agricola. Invece adesso c'è una forte competizione tra i comuni. »
(Maddalena, 2 août, 2012).

Cette concurrence entre les administrations communales se manifeste toujours plus dans les réflexions des acteurs territoriaux considérés. L'existence d'une (ou éventuellement deux) communes de la plaine, permettrait ainsi de mettre en place une meilleure coopération entre les acteurs qui définissent la plaine de Magadino et en particulier le parc. A l'heure actuelle la gestion du parc a été définie à l'aide d'une structure organisationnelle qui correspond à l'*Ente Parco*. Il s'agira dans l'avenir du responsable du PUC-PPdM et donc de la réalisation des mesures nécessaires aptes à rejoindre les objectifs souhaités. La composition est très variée, ce que démontre la nécessité d'une équipe multidisciplinaire pour une meilleure compréhension des problématiques territoriales des espaces hybrides. Il sera donc formé par six acteurs communaux (qui représenteront les 10 communes du parc), par responsables de l'administration cantonale, acteurs touristiques, membres des associations écologiques et des agriculteurs ainsi que promoteurs du développement régional. Selon certains acteurs de mon enquête, en particulier les membres des associations considérées, le rôle institutionnel est excessivement représenté : *« può anche andare la fondazione [ente parco] però bisogna rappresentare maggiormente chi è veramente legato a sto parco »* (Ferrari, 7 août, 2012) ; *« sono troppi sei sindaci, ne bastano due »* (Polli, 31 juillet, 2012). Le rôle de l'*Ente Parco* est toutefois considéré comme un aspect positif, car il permet de discuter ensemble des problèmes régionaux, dans le but de résoudre ces questions avec des interventions concrètes. *« L'ente parco sarebbe una buona soluzione: dal lato naturalistico il progetto funziona, dal lato marketing non può una singola azienda promuovere i propri valori. Lì l'ente parco sarebbe una buona soluzione »* (Maddalena, 2 août, 2012). Certains acteurs considèrent ainsi qu'avec l'existence d'une seule commune de la plaine, cet *Ente Parco*, pourrait ainsi n'être probablement plus nécessaire, avec une

gestion institutionnelle du territoire du parc limitée à une seule commune : « *con l'esistenza di un comune del Piano, l'Ente avrebbe ancora ragione di esistere ? Penso di no, anzi il ruolo del comune aumenterebbe nel trattare con il cantone e con i due poli del Sopraceneri* » (Polli, 31 juillet, 2012).

En conclusion la gestion territoriale nécessite la présence d'une coordination forte entre les acteurs territoriaux afin de permettre un portage politique pour le développement et la mise en œuvre des projets territoriaux. La gestion d'un projet territorial, peut donc se mettre en place par l'institutionnalisation du même projet, c'est-à-dire avec une gestion politique (au niveau communal, ou cantonal) du développement territorial. Le projet de parc, suffisamment décrit dans les chapitres précédents, correspond donc à un projet positif car permet une maîtrise de l'étalement urbain comme point central du développement territorial, avec une gestion « moderne » et synergique du territoire. Le management des limites communales et des plans d'affectation, avec la mise en place d'une ou deux communes de la plaine, permettrait ainsi de sauvegarder les zones protégées et de promouvoir par conséquent les secteurs de développement économique et industriel, très chers aux administrations communales. La gestion territoriale basée sur la structuration des espaces à l'aide des limites, correspond à l'enjeu traité dans le chapitre successif.

6.2.3. Ménager les paysages rurbains par la conception des limites agricoles

La conception d'un projet territorial qui repose sur la gestion des limites, permet une meilleure cohérence à l'intérieur du même territoire. Il s'agit en particulier de respecter les limites entre espaces industriels et espaces agricoles, entre espaces urbains et naturels. Dans les discours théoriques nous avons clairement défini la difficulté de partager les espaces urbains et non-urbains : une séparation nette est désormais impossible et le terme de « rurbain » apparaît pour définir le mieux possible ces espaces hybrides.

L'avantage particulier du parc est celui de définir des limites claires, qui difficilement seront modifiés dans les prochaines années : « *l'importante per Poggiati [responsable de*

*l'aménagement cantonal du parc] era fissare i limiti e organizzare l'Ente Parco, il resto verrà da sé » (Ferrari, 7 août, 2012). L'instauration des limites repose, comme nous avons observé dans les chapitres précédents, sur les frontières naturelles et physiques (canaux, routes, sentiers) est aussi par les délimitations imposées au sein des plans d'affectation. Une correction de ces limites est fortement revendiquée par les acteurs communaux, dans le but de tirer profit au maximum des secteurs industriels encore exploitables. « Secondo me il perimetro dev'essere un perimetro funzionale, non un perimetro basato su aspetti fisici » (Caroni, 10 septembre, 2012) ; « noi volevamo qualche parcella di zona industriale in più nel territorio di Gordola, per lo sviluppo futuro » (Züllig, 5 septembre, 2012). La mise en place d'un périmètre fixe, oblige les acteurs communaux à repenser le développement territorial régional, en particulier en terme de finances publiques. La solution de la commune *Sponda Destra e Sponda Sinistra*, permettrait au nouvelles communes de mieux gérer le territoire et de trouver vraisemblablement les fonds nécessaires pour les investissements territoriaux. « Per i comuni non è facile, hanno tante problematiche. Nei Grigioni ad esempio il sindaco è una persona che lavora a tempo pieno, è un business man, fa girare la baracca, cerca mezzi. Qui da noi invece è tutta gente che fa milizia : anche quello ha i suoi limiti. Poi la gente può fare quello che può fare » (Ferrari, 7 août, 2012). L'installation de ces limites imposées par le projet de PPdM, permettrait donc d'assembler les quatorze communes existantes en une seule commune (ou *SD / SS*) raisonné, selon les réels besoins territoriaux et selon les disponibilités financières et humaines dont la commune dispose. Elle permettrait ainsi de garantir la sauvegarde des espaces agricoles et naturels, en donnant une organisation cohérente contre le mitage du territoire. Le respect des périmètres permettra ainsi de développer une gestion optimale des espaces agricoles, en réduisant le gaspillage du sol et des ressources. Il permettra ainsi de garantir une pérennité et une lisibilité cohérente du territoire à long terme, avec une zone de développement urbain et une zone de développement agricole, dans une perspective de durabilité territoriale.*

6.3. Quel futur pour la plaine de Magadino ? Les conditions optimales pour l'aménagement souhaité

Nous avons donc démontré la complexité de l'espace de la plaine de Magadino : cet espace hybride nécessite un traitement particulier au sein de l'administration cantonale. Dans le but d'une coexistence entre les différents domaines qu'affectent ce territoire. Une meilleure coopération est donc nécessaire, entre les communes et en général entre tous les acteurs. La création d'une commune de la plaine peut résoudre ces inconvénients, mais personnellement je préfère l'instauration de deux communes (*Sponda Destra / Sponda Sinistra*) pour une meilleure gestion des ressources territoriales. Une aggrégation est donc très utile, car elle assure un portage politique fort lors des projets territoriaux futurs. Les nouveaux plans d'affectation seront modifiés avec une meilleure cohérence dans la division entre espaces urbains et non-urbains, en particulier avec une division claire entre les espaces naturels et industriels. Les projets territoriaux ont donc permis le développement d'une analyse intercommunale : « *prima non c'era un analisi intercomunale, neanche un discorso intercomunale : c'erano singoli comuni che si coordinavano tra di loro ma non per forza si coordinavano tutti insieme* » (Serretti, 7 août, 2012). Malgré cette volonté de coordination générale, les faits réels sont très différents des aspects souhaités. L'aménagement rêvé correspond à un compromis entre les parties, avec un accord qui puisse convenir à la plupart des acteurs concernés. Pour résoudre ces impasses qui demeurent dans les administrations helvétiques, un choix *supra partem* est parfois nécessaire. « *La pianificazione è un compito assai difficile. In modo particolare quando si fa un piano direttore : ci sono già delle difficoltà a livello comunale, se pensiamo a livello regionale chiaro che accontentare tutti è matematicamente impossibile. Per cui ben vengano anche certe imposizioni dall'alto : se non si parte non si fa niente* » (Züllig, 5 septembre, 2012). Les projets territoriaux impliquent parfois des décisions imposées, dans le but de faire avancer le développement territorial : « *se nessuno osa, si rimane al palo e non si fa niente, non sarebbe lo sviluppo che aspettano i nostri figli* » (Züllig, 5 septembre, 2012). Ce portage politique peut être parfois imposé par le canton, mais une décision au sein d'une communauté plus restreinte (par exemple une commune) semble plus opportune. En effet elle pourrait limiter le ressentiment de « *imposer les choix par le*

haut » et faire avancer le projet d'une manière cohérente : « *Non ci si fida tanto dell'amministrazione, c'è questa mentalità a Bellinzona [chef-lieu cantonal] che non s'interessa tanto ai veri bisogni del territorio* » (Ferrari, 7 août, 2012). Le portage politique doit donc reposer sur une structure administrative spécifique avec une solidité politique et financière. L'agregation souhaitée, doit par contre résoudre une question fondamentale : comment s'imposer au sein de la communauté ? A mon avis une imposition d'un projet est parfois nécessaire, comme expliquée auparavant. Au contraire pour une grande partie des décisions publiques, une concertation avec les acteurs est nécessaire. Il semble nécessaire de réussir à convaincre la plus grande partie des habitants qu'il s'agit d'un choix commun positif pour tout le monde : « *è vero che la città di Lugano, per lei è più facile gestire il territorio quando si hanno i milioni. Locarno ha la forza, si impone ma ha capito che imporsi con la forza non si arriva da nessuna parte, manca la volontà iniziale di collaborare* » (Bacciarini, 2 août, 2012). Cette volonté est fondamentale pour la bonne réussite d'un projet territorial.

D'autres propositions ont été avancées par les acteurs de mon enquête. Actuellement les communes peuvent tirer profit presque seulement grâce des terrains industriels. En effet la structure communale est fortement influencée par l'énorme différence entre le prix au m² des parcelles industrielles (ou éventuellement résidentiels si il s'agit de terrains de qualité) par rapport aux parcelles agricoles et naturelles. Pour ce facteur, les limites du PPdM sont très contestées. Pour mieux définir la valeur naturelle et écologique du parc, et en général de la plaine selon Maddalena, « *i comuni con le riserve naturali dovrebbero ricevere molti più soldi come perequazione finanziaria. I terreni edificabili ricevono un sacco di soldi vendendoli, chi ha le zone agricole è « fregato » e se è di svago ad altri non ha nessun ritorno economico* » (Maddalena, 2 août, 2012). Et encore « *sarebbe l'ideale poter compensare finanziariamente le zone agricole affinché abbiano lo stesso valore venale delle zone edificabili* » (Maddalena, 2 août, 2012). Il s'agirait donc de valoriser au maximum les terrains agricoles, sans tenir compte d'une éventuelle réserve foncière pour l'avenir. L'argent reçu par les propriétaires des terrains agricoles devrait au moins être comparable aux gains récoltés par la vente des terrains à bâtir. Cette proposition, même que très difficile à appliquer dans le système financier actuel, démontre la difficulté de la gestion du foncier en Suisse. La coopération entre les acteurs par l'existence de deux

communes semble la solution plus opportune pour la gestion des projets territoriaux. L'organisation actuelle, à savoir l'*Ente Parco*, correspond probablement à la meilleure solution intermédiaire ; par contre une évolution de l'institutionnalisation de la fondation est souhaitée pour fixer des bases solides futures. En effet comme il l'indique S. Serretti, un des responsables à l'administration cantonale (SST) du projet du PPdM, « *la sorveglianza territoriale è in mano ai comuni, quindi è giusto che i comuni siano ben rappresentati all'interno dell'ente parco, perché sono loro che hanno il compito istituzionale di gestire il territorio* » (Serretti, 7 août, 2012). Un nombre réduit de communes permettrait donc un traitement plus simple de la gestion du parc et ainsi de la plaine, en évitant de rendre excessivement lourde la gestion territoriale. Une gouvernance souple doit donc être garantie, dans le but de rendre lisibles les projets territoriaux. La mise en place d'une série de conditions préalables pour une bonne réussite du projet et donc du développement territorial durable, réside sur une coordination optimale entre les acteurs selon les règles de coexistence et de coopération. Le territoire complexe de la plaine de Magadino essaie à fur et à mesure de répondre positivement aux sollicitations qu'il subit depuis l'extérieur : les critiques sur la gestion territoriale qui ont affecté les principales acteurs devraient s'effacer grâce aux intentions futures. Les projets territoriaux des territoires hybrides doivent donc faire face à plusieurs acteurs qui essayent de défendre leurs intérêts : les objectifs choisis à l'amont doivent donc être respectés. Le futur de la plaine devra donc considérer l'aménagement rêvé et par conséquent renforcer le rôle institutionnel de certains acteurs, qui puissent amener à un portage politique suffisant à assurer un développement durable du territoire concerné.

7. Conclusions

« Mi ricordo ancora quando ero ragazzo, questi territori agricoli, pieni di vigna, con le mucche che pascolavano. Però devo dire un po' di nostalgia e non mi rendo conto che è stata un'evoluzione in una direzione diversa che bisogna tenerne conto perché la vita di oggi è fatta e ha una filosofia diversa, e bisogna assecondarla per poter tirare avanti» (Eros Ratti, 2012)

« E' vero, ho un legame affettivo con il Piano di Magadino. Ci vivo tutti i giorni, ma soprattutto perché mio nonno e mio padre hanno contribuito alla bonifica del Piano » (agriculteur de la région, 2009)

L'intervention de Eros Ratti, écrivain tessinois, à été effectuée dans la préparation d'un programme de la télévision tessinoise RSI LA1 « *Occhi sul territorio* » diffusé le 28, novembre 2012, avec des interventions de plusieurs connaisseurs du territoire cantonal.

<http://la2.rsi.ch/home/networks/la2/cultura/Serate-evento/2012/11/13/eros-ratti.html?selectedVideo=2#Video>

Les enjeux qui touchent les dynamiques des espaces hybrides sont multiples. Suite à l'analyse du cas pratique centré sur l'étude de la Plaine de Magadino, j'ai donc pu confirmer une nouvelle clé de lecture basée sur le développement territorial durable. Dans ce cas particulier, mais je peux imaginer ainsi dans d'autres cas, l'aspect lié à la gouvernance joue un rôle fondamental : une désagrégation communale ne permet pas une coordination optimale, malgré les efforts de mettre en place une plateforme de discussion commune. L'agrégation communale semble être la meilleure solution, malgré le fait d'être parfois imposée au niveau institutionnel. Comme l'indique Maddalena : « *Il progetto è imposto però si vuole concretizzare, adesso la zona è dinamica : lo vende il prodotto parco e lo valorizzi, rende qualcosa in più* » (Maddalena, 2 août 2012). Cette imposition est donc utile pour faire avancer les dynamiques territoriales.

Nous avons ainsi appris que les transformations des espaces métropolitains des dernières années ont mis en danger le rapport entre l'urbain et le rural. La conception d'une limite semble être encore nécessaire pour comprendre les dynamiques d'une partie et de l'autre de la frontière. Cette nouvelle définition urbain-rural est parfois subjective, en particulier dans un espace fonctionnel tel que la Plaine de Magadino. Je me suis effectivement rendu compte de la difficulté de catégoriser la plaine de Magadino en tant qu'espace agricole, naturel voire urbain. La logique au sein du développement cantonal, mènerait à définir la plaine en tant que réservoir pour le développement résidentiel, industriel et artisanal futur. La bonne accessibilité des terrains en plaine, l'évolution infrastructurelle des dernières décennies dans la région, autant que le rôle urbain des fonds de vallée du Canton du Tessin, conduisent à une logique d'envahissement de la plaine par le développement de l'espace urbain. En revanche, la plaine est investie d'une dimension affective évoquée très fortement par les habitants, les agriculteurs et les défenseurs de la nature : cette dimension a donc mené à une préservation partielle de la plaine de Magadino, avec un partage défini et raisonné entre les espaces urbains et les espaces ruraux. Cette division permet toutefois une meilleure gestion des deux parties touchées, en évitant un mélange dangereux pour la sauvegarde de la partie en péril, à savoir l'espace rural. Il faut aussi ajouter que Paolo Poggiati, ancien responsable de l'Office Nature et Paysage du Canton du Tessin est récemment devenu le chef responsable cantonal du développement territorial (SST) : ce ne peut être une seule

personne qui peut changer les choses, mais cette réorientation de pensée en direction d'une sauvegarde de la nature et des espaces ruraux amène forcément à un changement de paradigme au sein de l'administration cantonale. Par ailleurs, il est important de noter que le Conseil d'Etat cantonal devra accepter ou non le projet du PPdM au printemps prochain. Le support politique du responsable du SST est donc fondamental. Le rôle et le caractère des personnes est souvent plus important que les idées qui sont mises en avant: il y a actuellement un ressentiment de meilleure acceptabilité par les acteurs du territoire des projets du développement territorial développés au sein de l'administration. Le développement économique sans un développement consciencieux du territoire n'est plus acceptable au sein de l'évolution cantonale. Cette meilleure collaboration entre les acteurs du territoire contribue à mieux accepter les différents projets territoriaux par la population concernée, qui s'y oppose à mon avis d'une manière moins éloquente. Il faut toutefois souligner qu'un accroissement de la participation dans les choix des projets et une concertation de tous les acteurs concernés sont nécessaires, afin d'améliorer par la suite l'acceptation des projets. Les changements institutionnels prévus dans l'avenir mèneront à une réduction des frictions au sein de la population : une agrégation communale semble être la meilleure solution pour la gestion des projets territoriaux, et la population est prête à accepter un changement dans cette direction, grâce à ce gain de confiance. Les temps ne sont pas encore mûrs pour effectuer rapidement tous les changements en acte, mais dans l'avenir l'acceptation des projets d'aménagements supportés par les changements de structure politique pourra mener à une meilleure structuration ordonnée de la Plaine de Magadino. Les enjeux communs observés dans le chapitre précédent démontrent la faisabilité des projets au sein du territoire mais confirment à nouveau la difficulté rencontrée par les communes concernées. Par conséquent, une agrégation communale dans le but d'un meilleur soutien politique pour les projets d'aménagement territoriaux dans les espaces hybrides, peut être retenue comme une solution viable et durable pour l'avenir du territoire cantonal.

Références

Entretiens

Polli Daniele, secrétaire de l'APM (Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo), 31 juillet 2012.

Bacciarini Roberto, syndic de Lavertezzo, 2 août 2012.

Maddalena Tiziano, biologiste et responsable de l'interconnexion écologique dans la Plaine de Magadino, 2 août 2012.

Ferrari Cleto, président de l'UCT (Unione Contadini Ticinesi), 7 août 2012.

Serretti Simone, collaborateur du SST (Sezione dello Sviluppo Territoriale) du Canton du Tessin et un des responsables du PPdM, 7 août 2012.

Ambrosini Loris, collaborateur du SM (Sezione della Mobilità) du Canton du Tessin et responsables de la partie mobilité au sein du PAB, 24 août 2012.

Züllig Armando, syndic de Gordola, 5 septembre 2012.

Moretti Reginald (Ronnie), collaborateur du SST (Sezione dello Sviluppo Territoriale) du Canton du Tessin, géographe et expert de la région d'étude, 10 septembre 2012.

Minotti Guido, Zanini Toto, syndic et vice-syndic de Gudo, 10 septembre 2012

Caroni Paolo, vice-syndic de Locarno, 10 septembre 2012.

Michele Arnaboldi, architecte - urbaniste et professeur de l'Accademia di Architettura di Mendrisio, 11 septembre 2012.

Bibliographie sélective

- Allain, R. (2004). *Morphologie urbaine, Géographie, aménagement et architecture de la ville*, Paris : A. Colin.
- ASM (2008) *Le paysage de la métropole: conserver et renouveler*, Zurich : Auteur
- ARE (2002). *Politique des agglomérations de la Confédération*, Berne : Auteur.
- ARE (2004). *Analyse du développement de l'urbanisation et de l'économie en Suisse. Non-urbain, campagne ou périphérie – où se trouve l'espace rural aujourd'hui ?*, Berne : Auteur.
- ARE (2005). *Rapport 2005 sur le développement territorial*, Berne : Auteur.
- ARE (2005a). *Monitoring de l'espace rural suisse. Taille et évolution de l'espace rural*, Berne : Auteur.
- ARE (2006). *Monitoring de l'espace rural suisse. Migrations entre espaces ruraux et urbains*, Berne : Auteur.
- ARE (2009). *Monitoring de l'espace urbain suisse. Analyses des villes et des agglomérations*, Berne : Auteur.
- Ascher, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris : Odile Jacob.
- Aumeunier, C., Bonnet, P., Christin, J., Comtesse, X., Huguenin, M., Krasna, B. et al., (2008) *Elever la ville: contributions et débats sur la densification urbaine en Suisse romande*, Zürich : Avenir Suisse
- Bassand, M. (2004). *La métropolisation de la Suisse*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Bassand, M. (2008). *Cités, villes et métropoles: le changement irréversible de la ville*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Bauer, G. et Roux, J.-M. (1976). *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris : Edition du Seuil.
- Benevolo, L. (1983). *Histoire de la ville*, Roquevaire : Edition Parenthèses.
- Berry, B. (1976). *Urbanization and Counter-urbanization*, Beverly Hills : Sage.
- Boutaud, A. (2008). Les changements d'approche liés au concept de développement durable. In Deschenaux C., Monteventi-Weber L., Tranda-Pittion M. (Dirs.), *Campagne-ville le pas de deux: enjeux et opportunités des recompositions territoriales* (p.111-124), Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

- Carron, C. Cavin, J.-S. Ruegg, J. (2009). *La préservation du sol dans un espace de plus en plus urbanisé : vers des stratégies intégratives ? Le cas des défenseurs de la nature*, Rapport de recherche de l'IPTEH n°1, Lausanne : Université de Lausanne
- Carver, H. (1962). *Cities in the suburbs*, Toronto : University of Toronto Press
- Céline, L.-F. (1932). *Voyage au bout de la nuit*, Paris : Denoël et Steele
- Chalas, Y. (2000). La ville émergente. in *L'invention de la ville* dirigée par D. Pumain, Paris : Anthropos.
- Choay, F. (2006). *Le règne de l'urbain et la mort de la ville in Pour une anthropologie de l'espace*, Paris : Edition du Seuil.
- CIT (2011). *Programma d'agglomerato del Locarnese*. Locarno : Auteur
- Clergeau, P. (2007). *Une écologie du paysage urbain*, Rennes : Editions Apogée.
- Corboz A., (2000). La Suisse comme hyperville in *Le visiteur* [en ligne], n° 6, automne 2000. Disponible sur http://www.jointmaster.ch/jma/ch/de-ch/file.cfm/document/La_Suisse_comme_hyperville.pdf?contentid=1040 (consulté en août 2012).
- CRTB (2011). *Programma d'agglomerato del Bellinzonese – PAB*. Bellinzona : Auteur.
- Da Cunha, A., Both, J.-F. (2004), *Métropolisation, villes et agglomérations. Structures et dynamiques socio-démographiques des espaces urbains*, Lausanne : Observatoire universitaire de la ville et du développement durable.
- Da Cunha, A. et als. (2006), *Enjeux du développement urbain durable. Transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernances*, Lausanne : Presses Politiques et Universitaires Romandes
- Da Cunha, A. (2009, septembre). *Théories urbaines, métropolisation et mobilité* [Support du cours]. Lausanne : Université, Institut de géographie.
- Del Priore, F. (2009, 23 janvier). Un mosaico di paesaggi per lo svago di prossimità. I primi due studi sul futuro del Piano di Magadino. *Dati*, p.39-43
- Del Priore, F. (2010, janvier). Parco del Piano di Magadino : la partecipazione è fondamentale. *Agricoltore Ticinese*, p.8
- Deschenaux C., Monteventi-Weber L., Tranda-Pittion M. [sous la dir. de] (2008), *Campagne-ville le pas de deux: enjeux et opportunités des recompositions territoriales*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- DETEC (2011). *Projet de territoire Suisse*, Berne : Auteur.
- DETEC (2012). *Projet de territoire Suisse. Version remaniée 2012*, Berne : Auteur.

- DI (2010). *Il Ticino delle nuove città. Studio strategico del Locarnese*. Locarno : Auteur
- Diener, R., Herzog, J., Meili, M., de Meuron, P., Schmid, C., (2005) *La Suisse – Portrait urbain*, Basel: ETH Studio Basel
- DT (2006). *Piano direttore Cantonale – Studio di base. L'organizzazione territoriale in Ticino. Valutazione e indirizzi per l'elaborazione del Modello di organizzazione territoriale*, Bellinzona : Auteur.
- DT (2008). *Revisione del Piano direttore cantonale. Rapporto consultazione 2008*, Bellinzona : Auteur.
- DT (2009). *Revisione del Piano direttore cantonale. Rapporto esplicativo 2009*, Bellinzona : Auteur.
- DT (2010). *Progetto PUC Parco del Piano di Magadino. Rapporto di Pianificazione*, Bellinzona : Auteur
- DT (2012). *Rapporto sulla consultazione. PUC del Piano di Magadino*, Bellinzona : Auteur
- Dupuis, G. (1995). *Les territoires de l'automobile*, Paris : Anthropos.
- EEA (2006). *Urban sprawl in Europe : the ignored challenge*. [en ligne], octobre 2007. Disponible sur : http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10 (consulté en mai 2012).
- Eisinger, A. et Schneider, M. (2003). *Urban-scape Switzerland : Topology and Regional Development in Switzerland*, Basel : Birkhäuser.
- Frank, F. (2009). *La densification des espaces urbains, une problématique contemporaine interrogée par le logement collectif*, Thèse de doctorat non publiée. Ecole polytechnique Fédérale de Lausanne, Faculté Environnement Naturel, Architectural et Construit, Lausanne, Suisse
- Frey, J.-P. (1986). *La ville industrielle et ses urbanités, la destination ouvriers / employés*, Le Creusil : Edition Mordaga.
- Garreau, J. (1991). *Edge City. Life on the New Frontier*, New York : Doubleday.
- Ghiringhelli, G. (2012, 4 avril). *Argomentario concernente l'iniziativa popolare costituzionale "Avanti con le nuove città di Locarno e Bellinzona"*, Disponible sur : <http://www.ilguastafeste.ch/iniziativa%20avanti%20locarno%20e%20bellinzona.html>, (consulté le 2.11.12)
- Ghorra-Gobin, C. (2006). La maison individuelle : figure centrale de l'urban sprawl. In Berque, A. et al. (Dir.), *La ville insoutenable* (pp.147-159), Paris : Bélin.

- Gigon, N. (2008). Les typologies territoriales : évolution, utilité, limites. In Deschenaux C., Monteventi-Weber L., Tranda-Pittion M. (Dir.), *Campagne-ville le pas de deux: enjeux et opportunités des recompositions territoriales*, (p.49-60). Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Godard, H. (2003). *Une grande génération*, Paris : Gallimard.
- Hall, P. (1997). *Megacities, world cities and global cities*, Amsterdam : Megacities Lecture
- Hartog, F. (2003). *Régimes d'historicité : présentisme et expériences du temps*, Paris : Edition du Seuil.
- Hénaff, M. (2008). *La ville qui vient*, Paris : Edition de l'Herme.
- Info RSI (2012, 11 mars). *Si alla fusione Lugano-Carona* [Page web]. Disponible sur : http://info.rsi.ch/home/channels/informazione/info_on_line/2012/03/11--Si-alla-fusione-Lugano-Carona-P (consulté le 19.10.12)
- Info RSI (2012, 23 septembre). *Il semisvincolo di Bellinzona si farà* [Page web]. Disponible sur : http://info.rsi.ch/home/channels/informazione/info_on_line/2012/09/23--Si-alla-13ma-AVS-Questa-lindica (consulté le 28.10.12)
- Info RSI (2012, 25 octobre). *In 16 per la fusione nel Bellinzone* [Page web]. Disponible sur : http://info.rsi.ch/home/channels/informazione/info_on_line/2012/10/25--A-Bellinzona-in-16-per-laggrega (consulté le 2.11.12)
- Info RSI (2012, 29 octobre). *Aggregazione, S. Antonino ci ripensa* [Page web]. Disponible sur : http://info.rsi.ch/home/channels/informazione/info_on_line/2012/10/29--Aggregazione-S-Antonino-ci-ripen (consulté le 29.10.12)
- Info RSI (2012, 29 octobre). *Mappo-Morettina nella rete nazionale* [Page web]. Disponible sur : http://info.rsi.ch/home/channels/informazione/info_on_line/2012/10/29--Mappo-Morettina-strada-nazionale (consulté le 29.10.12)
- Indovina, F. (1990). *La città diffusa*, Venezia : Istituto Universitario dell'agricoltura.
- Indovina, F. (2009). *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Milano : Angeli.
- Ingersoll, R. (2004). *Sprawl town*, Roma : Maltemi Editore.
- Koolhaas, R. (1996). La ville générique. *L'architecture d'aujourd'hui*. [en ligne], n° 304, pp.70-77. Disponible sur : http://www.villien.com/villien_eapb/theorie/2007_08/pdf/architectes/CE_LM_KOOLHAAS.pdf (consulté en août 2012)
- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*, Paris : Anthropos.
- May, N. (1998). *La ville éclatée*, La Tour d'Aigues : Editions de l'Aubr.
- Merlin P., Choay, F. (2005). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris : PUF

- Moriconi-Ebrard, F. (1996). *L'urbanisation du monde*, Paris : Anthropos.
- Mumford, L. (1964). *La cité à travers l'histoire*, Paris : Edition du Seuil.
- Newman, P. et Kenworthy, J. (1996). *Formes de la ville et transports: vers un nouvel urbanisme*, Île de France : Cahiers de l'IAURIF.
- OFS (2007). *Morcellement du paysage en Suisse. Analyse du morcellement 1885-2002 et implications pour la planification du trafic et l'aménagement du territoire*.
- Perrier-Cornet, P. (2008). Dynamiques et perspectives des espaces ruraux et de la relation campagne-ville In Deschenaux C., Monteventi-Weber L., Tranda-Pittion M. (Dirs.), *Campagne-ville le pas de deux: enjeux et opportunités des recompositions territoriales*, (p.19-26), Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Raffestin, C. (1986, no 134). Éléments pour une théorie de la frontière. *Diogène*. P.3-21
- PNR 54 (2007). Comment enrayer le mitage du paysage ? *Développement durable de l'environnement construit* [en ligne], février 2007. Disponible sur : http://www.nfp54.ch/files/nxt_projects_83/16_03_2007_01_11_37-69937_NFP54_NewsletterSeite3-4_f.pdf (consulté en août 2012).
- Repubblica e Cantone Ticino (2009). *Scheda del Piano direttore R1. Modello Territoriale - Rete Urbana*. Bellinzona : Auteur
- Repubblica e Cantone Ticino (2009a). *Scheda del Piano direttore R11. Piano di Magadino- Rete Urbana*. Bellinzona : Auteur
- Repubblica e Cantone Ticino (2012). *Scheda del Piano direttore P8. Territorio Agricolo - Patrimonio*. Bellinzona : Auteur
- Sassen, S. (1991). *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton : Princeton University Press.
- Scotti, F. (2008). *Ludwig Hilberseimer: lo sviluppo di un'idea di città. Il periodo americano* Milano : Libraccio.
- Secchi, B. (2000). *Prima lezione di urbanistica*, Roma-Bari : Laterza.
- Secchi, B. (2008). *La città del ventesimo secolo*, Roma : Laterza.
- Sieverts, T. (2004). *Entre-ville: la lecture de la Zwischenstadt*, Marseille : Edition Parenthèse.
- Smith & Parvin (2007). Defining and measuring rurality. *Southern Journal of Agricultural Economics* [en ligne], July 1973. Disponible sur : <http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/30427/1/05010109.pdf> (consulté en octobre 2012).

- Stats Indiana (2007). Measuring rurality. *InContext* [en ligne], january 2007. Disponible sur : http://www.pcrd.purdue.edu/documents/publications/Incontext_indiana_edu_January_2007.pdf (consulté en octobre 2012).
- TicinoLibero (2012, 21 novembre), *Quelli che scendevano al volo dal treno...*, Disponible sur : <http://www.ticinolibero.ch/?p=116714> (consulté le 21.11.12)
- Torre, A. (2008). Conflits d'usages dans les espaces ruraux et périurbains In Deschenaux C., Monteventi-Weber L., Tranda-Pittion M. (Dirs.), *Campagne-ville le pas de deux: enjeux et opportunités des recompositions territoriales* (p.37-48), Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Versteegh, P. (2008). Nature genre (F) projet territoire. In Deschenaux C., Monteventi-Weber L., Tranda-Pittion M. (Dirs.), *Campagne-ville le pas de deux: enjeux et opportunités des recompositions territoriales*, (p. 87-98), Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Veltz, P. (1996). *Mondialisation, villes et territoires: l'économie archipel*, Paris : Puf.
- Wiel, M. (1999). *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Sprimont : Mardaga.
- Zardini, M. (1996). *Paesaggi ibridi, highway, multiplicity*, Milan : Skira.
- Zardini, M. (2000). *Back from the burbs*, Lausanne : EPFL

Remerciements

La réalisation du mémoire a été rendue possible grâce au soutien et l'aide de nombreuses personnes. Je tiens à les remercier et j'exprime toute ma gratitude pour avoir contribué à cette longue rédaction.

Prof. A. Da Cunha, directeur du mémoire et Ass. A.Vigani, expert.

Les intervenants qui ont pris leur temps de répondre à mes questions avec lesquels j'ai entretenu des discussions constructives et intéressantes pour le mémoire et en général pour une meilleure connaissance du territoire cantonal. Messieurs Daniele Polli, Tiziano Maddalena, Roberto Bacciarini, Cleto Ferrari, Simone Serretti, Loris Ambrosini, Armando Züllig, Toto Zanini, Guido Minotti, Ronnie Moretti, Paolo Caroni, Michele Arnaboldi et d'autres encore que j'ai pas rencontré mais qui m'ont bien aidé (Giorgio Ghiringhelli, Lorenzo Besomi, Mauro Rezzonico, Francesco Maggi,...).

Les amis et la famille, en particulier ma sœur Stefania qui m'a toujours soutenu et qui m'a donné un gros coup de pied aux fesses (!), à Edouard Philippe, qui a rendu possible la réalisation en (meilleur) français, Adrien Roy, Giacomo Pellegatta, Ludovica Rizzi, mes amis de la SUM, les professeurs de l'Ecole de Mendrisio et tous les tontons de la faculté.

Je remercie ainsi la montagne, en particulier mon chalet en Valle Formazza, pour m'avoir accueilli chaleureusement dans les moments les plus importants de mon travail.

Je remercie en particulier ma maman, qui m'a soutenu et qui a voulu fortement la réussite de mon travail pour que je puisse construire les bases d'un futur plein de satisfaction! Grazie Mamma!

Annexes

«Nous percevons le paysage à travers la promenade. La promenadologie montre que la perception est une addition artificielle de choses retrouvées, qui se mêlent à des choses que l'on connaît déjà à travers des prospectus, des publicités, des photographies familières» (Burckhardt, L., Warum ist Landschaft schön ? Die Spaziergangswissenschaft, Berlin : 2006)

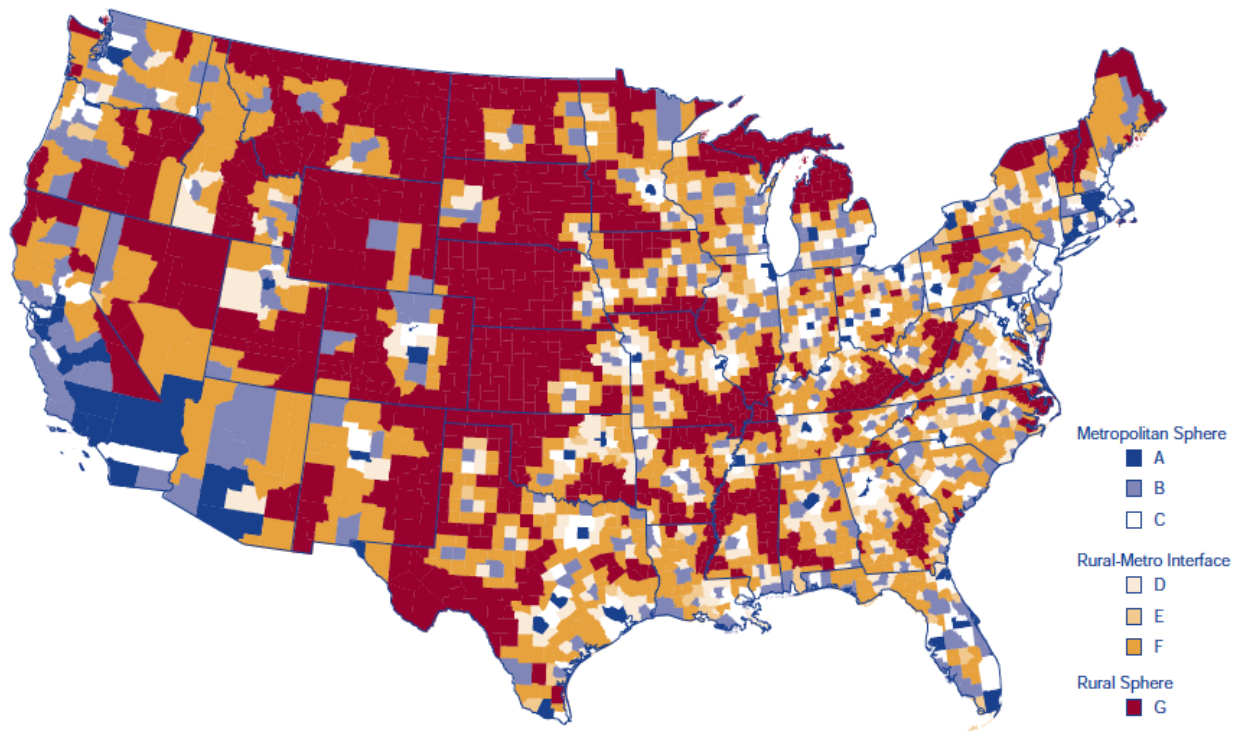
The rural-metropolitan interface

TABLE 1: DEFINITIONS OF THE RURAL-METROPOLITAN INTERFACE LEVELS

Level	Definition	Location Relative to Metro Area	Degree of Rurality	Example
Metropolitan Sphere				
A	Metropolitan central counties with a population of at least 500,000.	Within	Low	Marion County (Indianapolis metro)
B	Metropolitan central counties with a population of less than 500,000.	Within	Low	Tippecanoe County (Lafayette metro)
C	Outlying metropolitan counties with IRR < 0.4	Within	Low	Hancock County (Indianapolis metro)
Rural-Metropolitan Interface				
D	Outlying metropolitan counties with IRR ≥ 0.4	Within	High	Brown County (Indianapolis metro)
E	Nonmetropolitan counties adjacent to a metropolitan area and IRR < 0.4	Adjacent	Low	Henry County (east of Indianapolis metro)
F	Nonmetropolitan counties adjacent to a metropolitan area and IRR ≥ 0.4	Adjacent	High	Orange County (west of Louisville metro)
Rural Sphere				
G	Nonmetropolitan counties not adjacent to a metropolitan area	Remote	High	Daviess County

Source: Purdue University's Department of Agricultural Economics

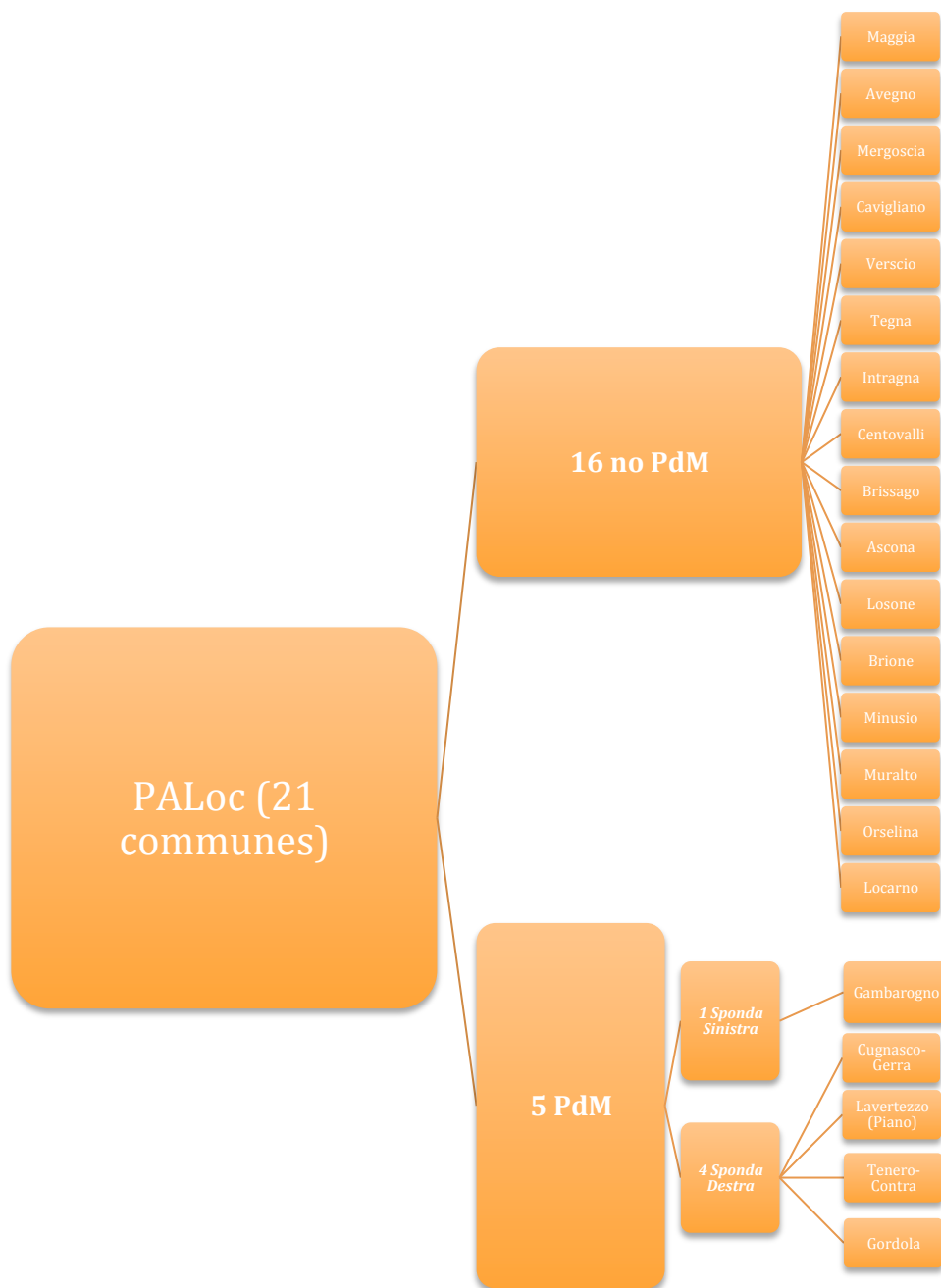
FIGURE 3: RURAL-METROPOLITAN LEVELS, 2000



Source: Purdue University's Department of Agricultural Economics

Gestion politique du territoire

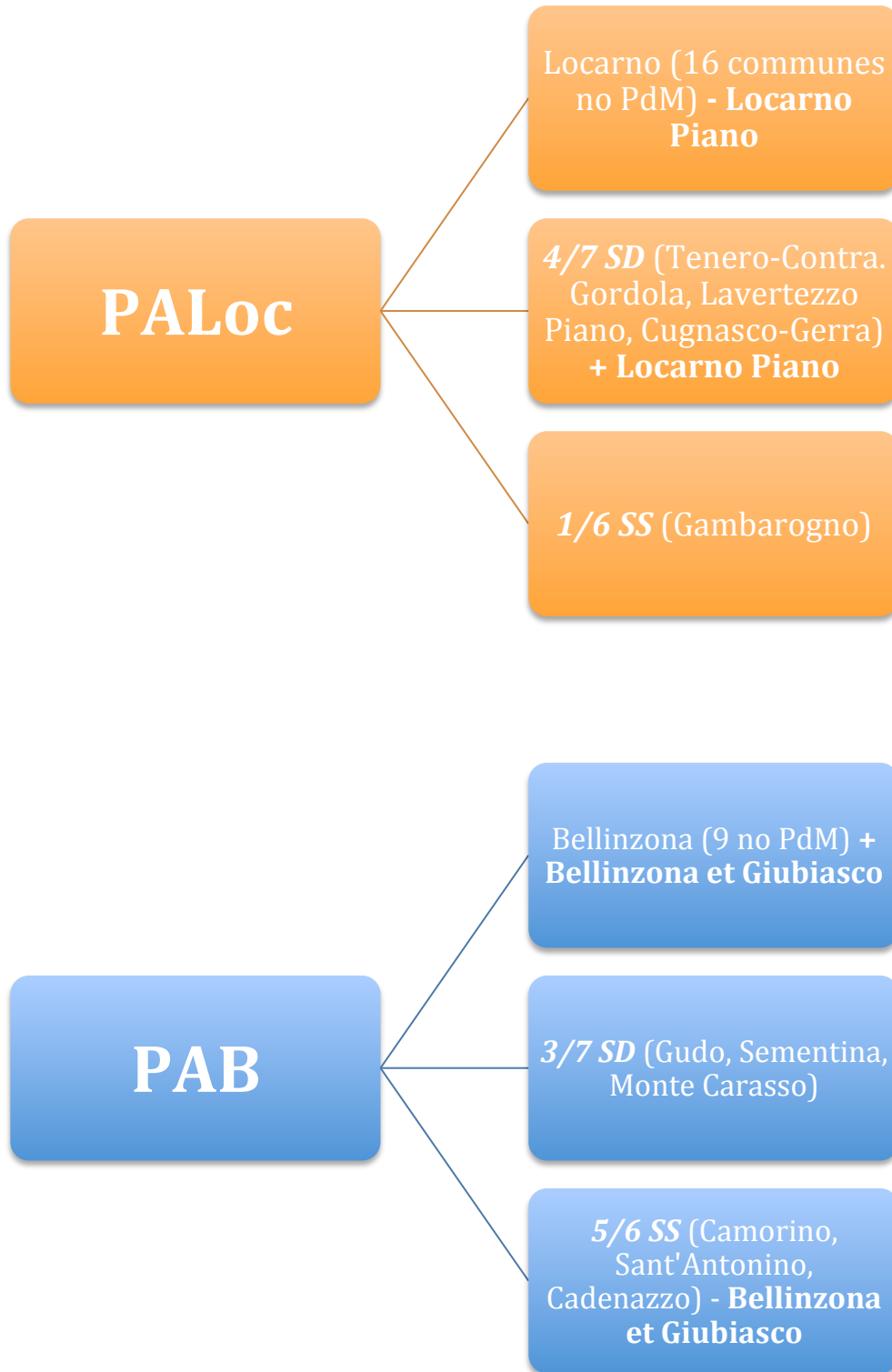
Situation actuelle de l'agglomération de Locarno

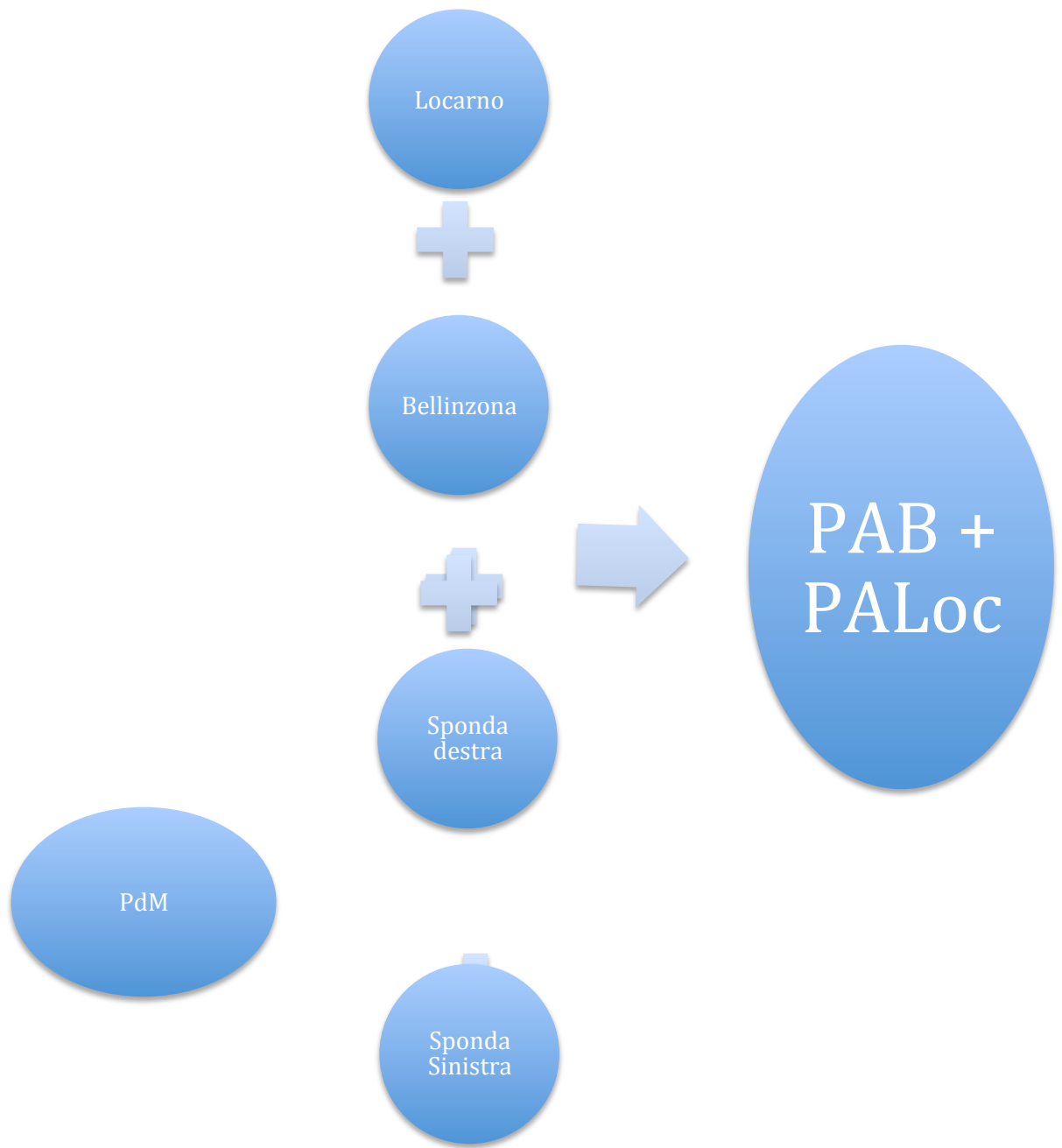


Situation actuelle de l'agglomération de Bellinzona



Nouvelles divisions communales





Une dérive rurale dans la plaine de Magadino (secteur N-O)

Le 13 mai 2012, j'ai effectué une promenade par les rues, les sentiers de la plaine de Magadino, en particulier dans la région Nord-Ouest de la plaine, c'est-à-dire entre les communes de Lavertezzo, Cugnasco Tenero et Gordola. Je vise, dans ce chapitre des annexes, d'y montrer quelques photos effectuées pendant ma dérive, avec des petits commentaires.

Le trajet effectué est disponible ainsi sur le lien :

<https://maps.google.it/maps/ms?msid=215160361022063653933.0004c038b3125955d4eb9&msa=0&ll=46.173857,8.877511&spn=0.026092,0.055747>.

La version pdf en ligne ne permet pas la visualisation des photos à cause de la taille du fichier.

13 mai 2012 - 8 :22

Arrivée en train à Riuzzino, dans une matinée ensoleillée et chaude. Le long des voies je commence à observer des contrastes importants : des parkings et des établissements industriels à côté de l'élevage des vaches écossaises. Tout ça à quelques mètres de la gare. Je suis où ? Dans une région industrielle ou agricole ?

La structure de la gare est tout récente. Il y a le passage pour les vélos et pour les piétons pour franchir la barrière des voies et aussi un passage sous-voies pour la route cantonale. Après ce n'est pas si grave si cette route est utilisée par les pendulaires, par les fourgons / camions de livraisons et par les tracteurs...

Heureusement le trafic agricole peut passer ces frontières physiques (les routes du trafic) avec des passages en souterraine, pour rejoindre les terrains agricoles de la plaine...la seule chose c'est qu'il doit partager son chemin avec les vélos...et ce n'est pas toujours évident.

Il faut aussi ajouter qu'il y a un morceau d'autoroute (A13) qui s'allonge par là...et à côté de ça il y a la salade tessinoise qui pousse. Mais ça franchement c'est assez normal...Un peu plus à sud il y a aussi l'aéroport : il faut tenir compte de ça.

Il y a une maison au milieu de l'espace agricole ? Eh oui...mais il ne s'agit pas vraiment du résidentiel dans ce cas là...c'est plutôt une ancienne ferme remaniée...pas malin ça ! Mais quand-même assez illogique.

Ça c'est joli : un établissement industriel, des serres et la vigne (presque) dans la même parcelle. Il n'y a pas la place pour une maison individuelle aussi ?

Pas loin il y a aussi l'embouchure de la Verzasca, et à gauche ils s'étendent les *Bolle di Magadino*, zone naturelle d'importance internationale. Il y a ça à ajouter dans le chaudron...de la PdM.

Derrière moi il y a un des plus grands centres commerciaux du Tessin (le centre Coop de Tenero) et devant ça. A côté de la sortie autoroutière...c'est presque sûr que cette parcelle agricole va disparaître...on y retourne dans dix ans ?

Ça c'est par contre du vrai résidentiel. Il s'agit d'un quartier de Gordola, au sud de la gare entièrement dans la plaine de Magadino. Cette occupation ne respect pas les limites anciens des villages...j'espère que cet envahissement il puisse s'arrêter vraiment avec l'institution du PPdM...

La ligne CFF semble vraiment qu'ait arrêté l'expansion urbaine. Mais les industries à droite et les bâtiments à gauche mettent toujours en danger l'intégrité des espaces verts.

Uh, c'est chaud là...on espère seulement que cette machine agricole ne croise personne. Heureusement le trafic routier est interdit sur certaines routes. Malgré ça le trafic parasite (surtout les pendulaires pendant les pics de trafic) est présent...et les agriculteurs ne sont pas très contents...

Je suis retourné de l'autre côté de la ligne CFF. Là on trouve que des témoignages de l'urbain : centres commerciaux, maisons, établissements industriels...mais franchement j'ai peur pour la sécurité de la personne âgée en vélo...

Eh, oui...ils ont bien envahi la plaine avec ces bâtiments locatifs...et ils construisent encore, donc il y a de la place, j'espère qu'ils ne vont pas bouffer que de l'agriculture mais aussi des friches à reconverter...

Résidentiel, quelques établissements industriels, surfaces de transport, agriculture, *Bolle di Magadino*, et le lac...en effet le lac il améliore bien le panorama...

Le bus c'est bien...mais surtout si il peut assurer un trajet avec des temps de parcours fixes. Avec le trafic de l'après-midi et sans voie préférentielle c'est difficile...Il faut améliorer des détails...ça c'est sûr.

La je suis maintenant à la frontière, entre l'espace urbain (à droite) et le futur PPdM...mais cette frontière n'est pas si visible : il y a plein d'éléments d'une côté et de l'autre qui sont effectivement incohérents, je dois vraiment trouver les réponses au doutes que j'ai en tête avec mon travail de mémoire !

13 mai 2012 - 17 :12

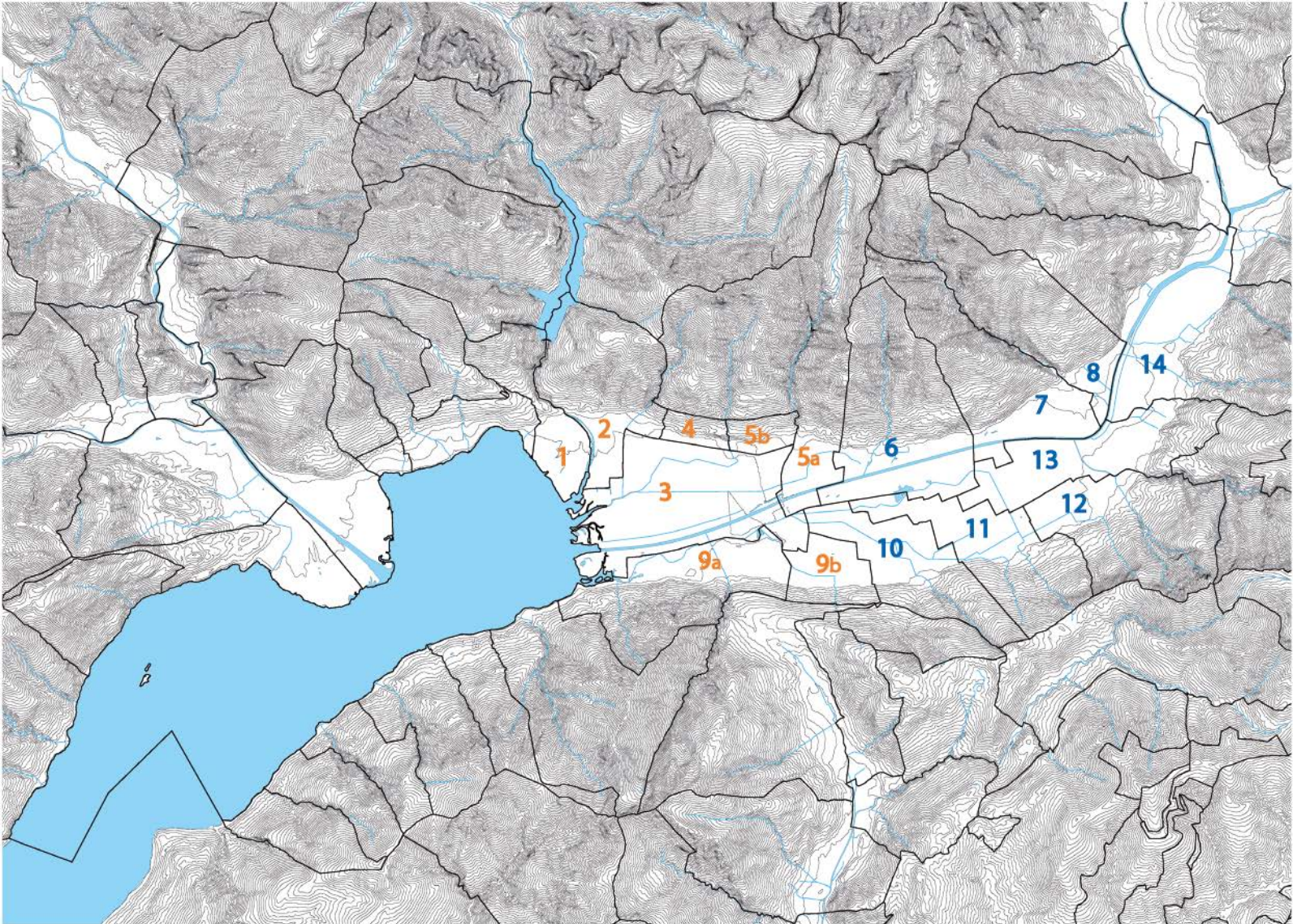
Après 8h50 passés dans la plaine de Magadino, je reprends la route pour chez moi - Chiasso. Maintenant je connais beaucoup mieux la région, ses caractéristiques, son asphalte et ses

arbres. Il s'agit maintenant de comprendre les enjeux et les dynamiques au sein de cette région complexe est affectée par plusieurs acteurs différents.



Image satellite
(2004-05)





— Limite communale

Communes

Rive droite

- 1 Tenero-Contra
- 2 Gordola
- 3 Locarno (Piano)
- 4 Lavertezzo (Riazzi)
- 5 Cugnasco (a) - Gerra (b)
- 6 Gudo
- 7 Sementina
- 8 Monte Carasso

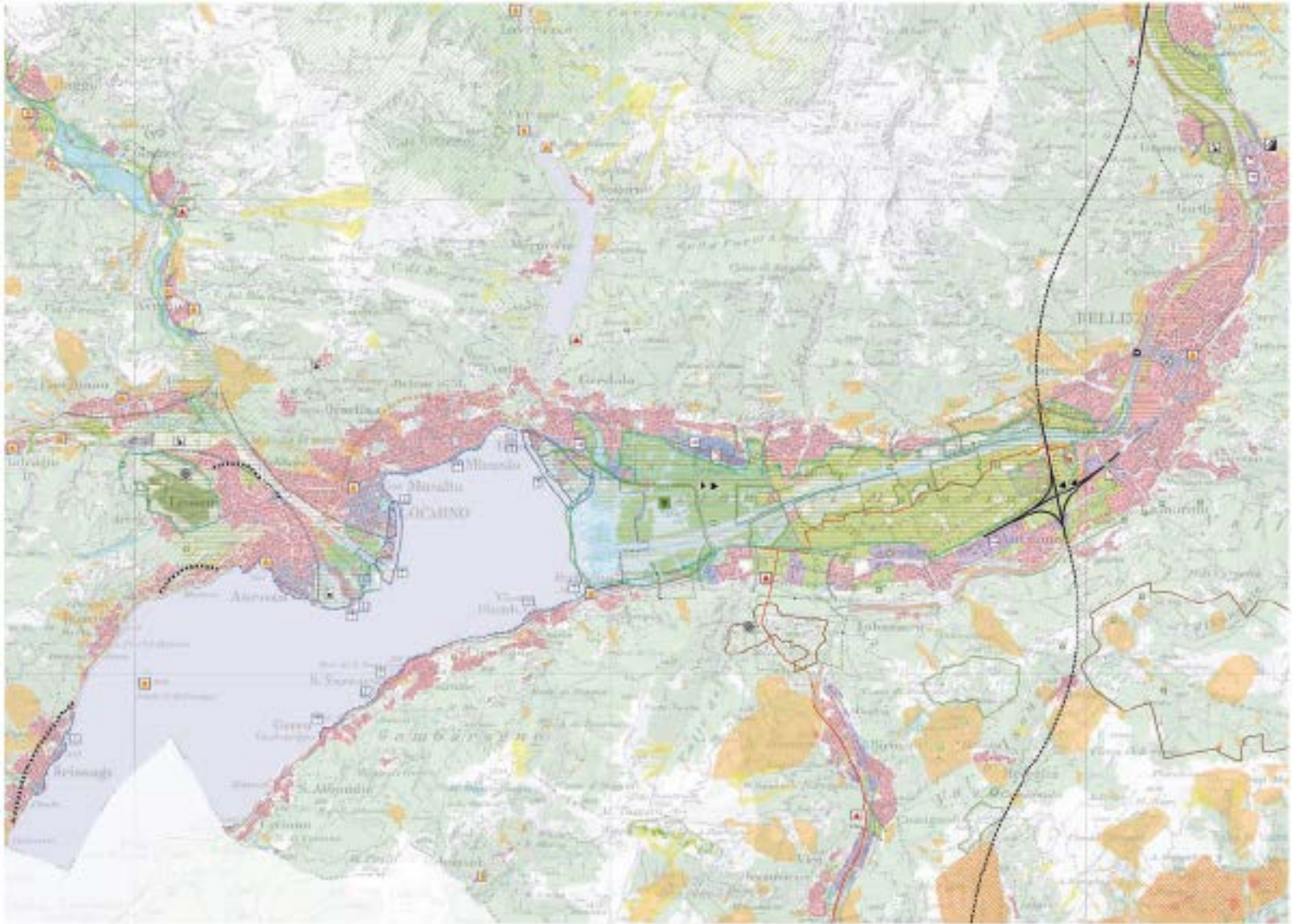
Rive gauche

- 9 Gambarogno
 - a Magadino
 - b Contone
- 10 Cadenazzo
- 11 Sant'Antonino
- 12 Camorino
- 13 Giubiasco
- 14 Bellinzona

■ *district de Locarno*

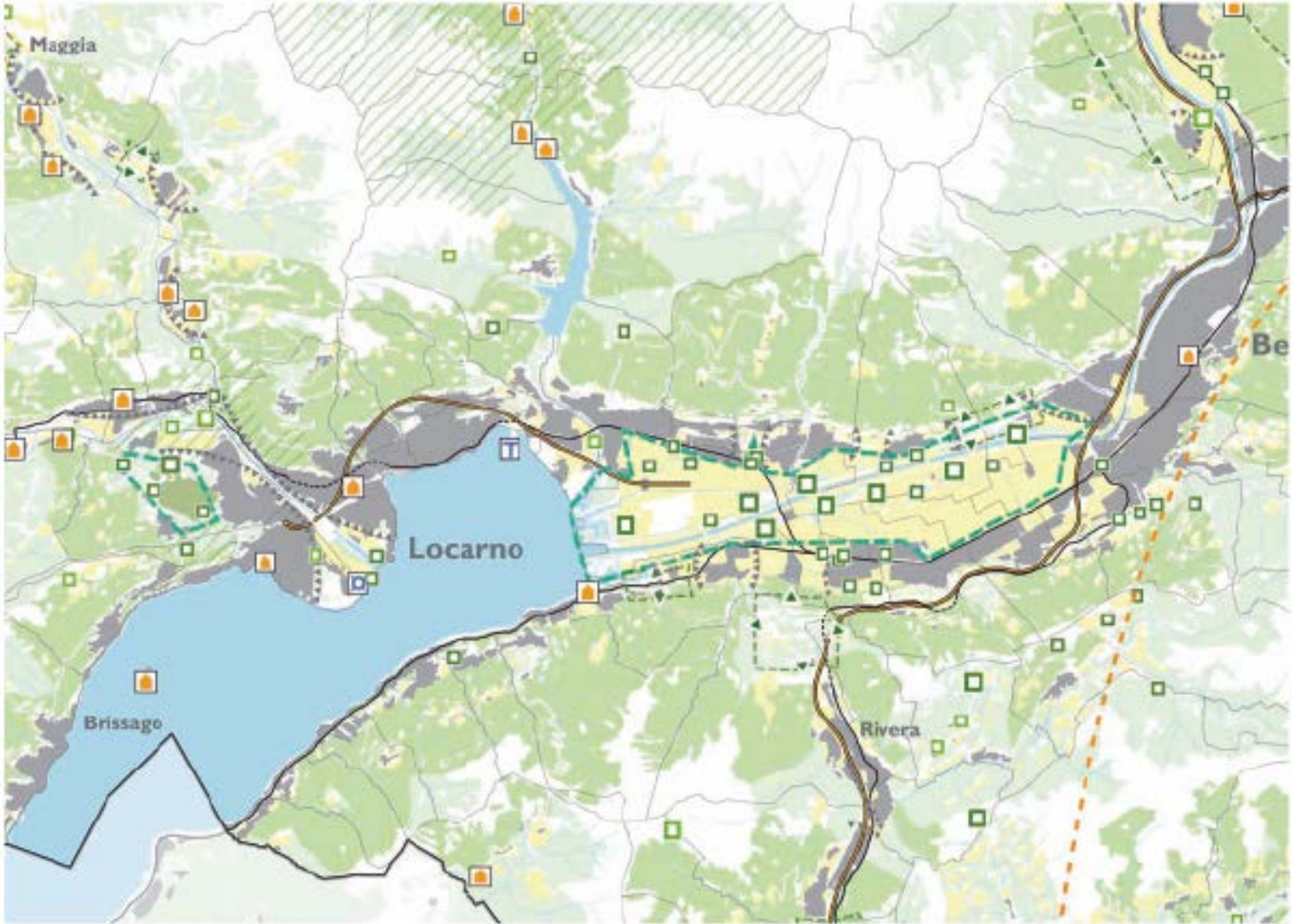
■ *district de Bellinzona*





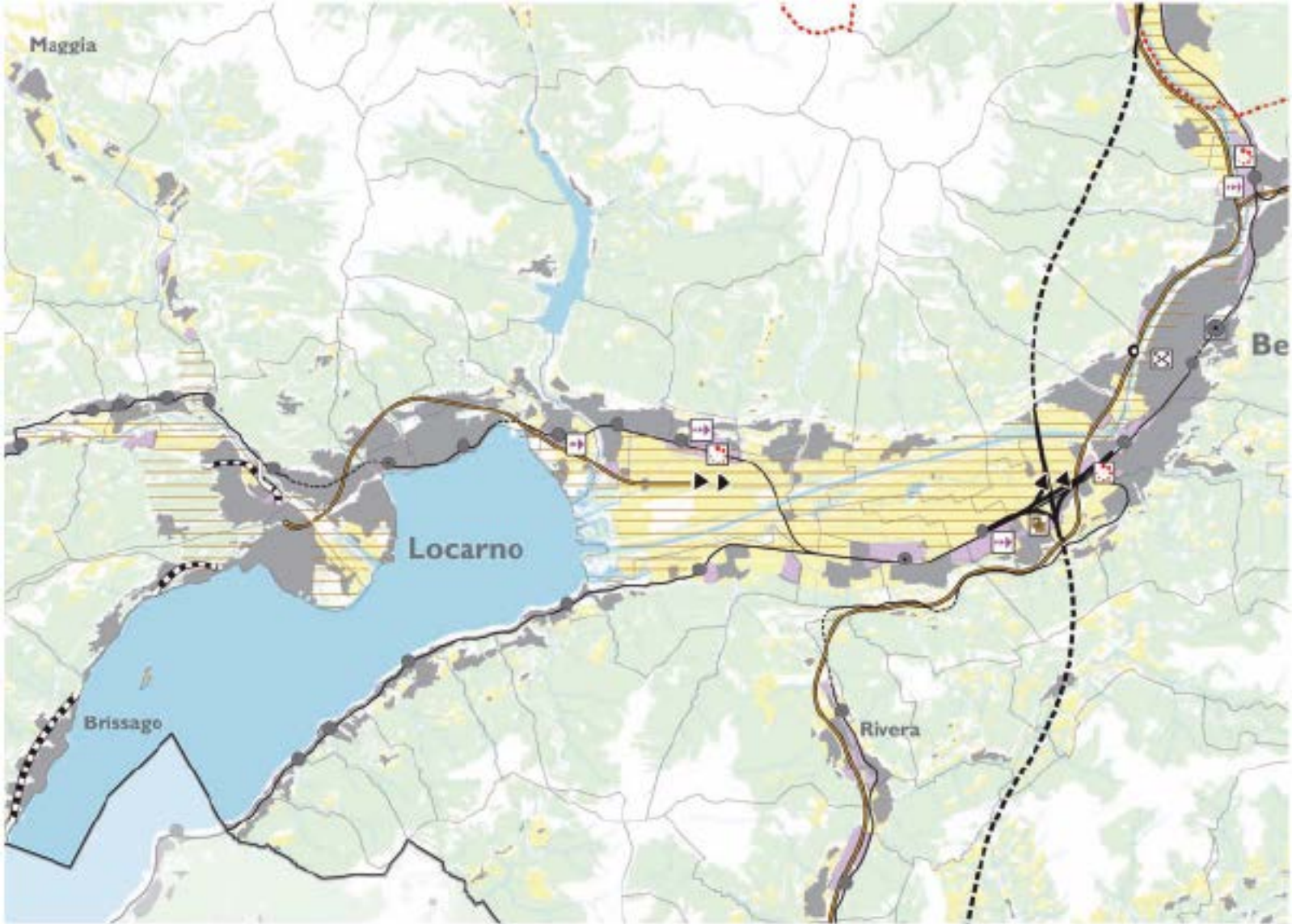
Carte de base
Plan directeur cantonal (PDC)





Carte thématique
Plan directeur cantonal
Patrimoine

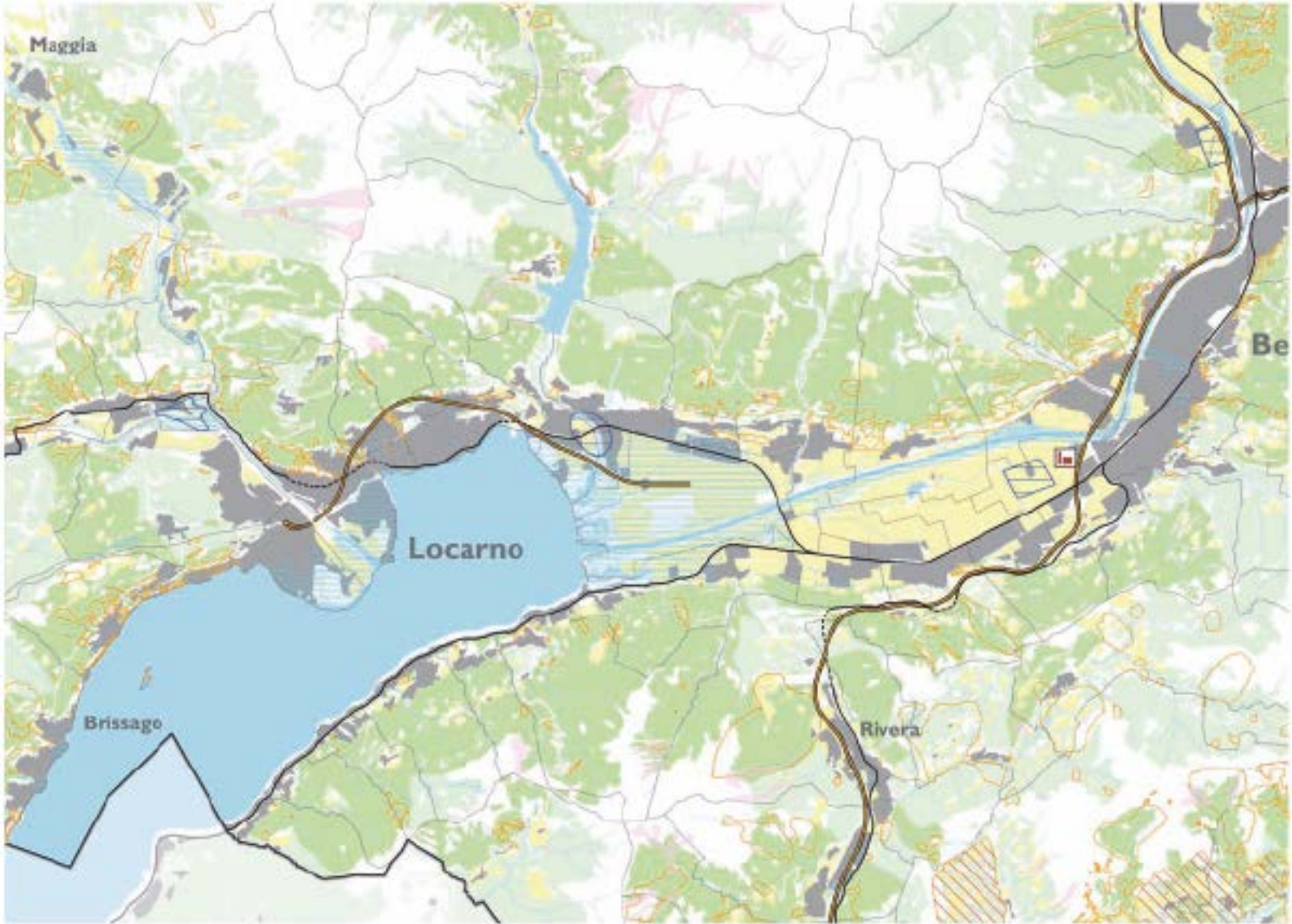




Carte thématique
Plan directeur cantonale

Réseau urbain

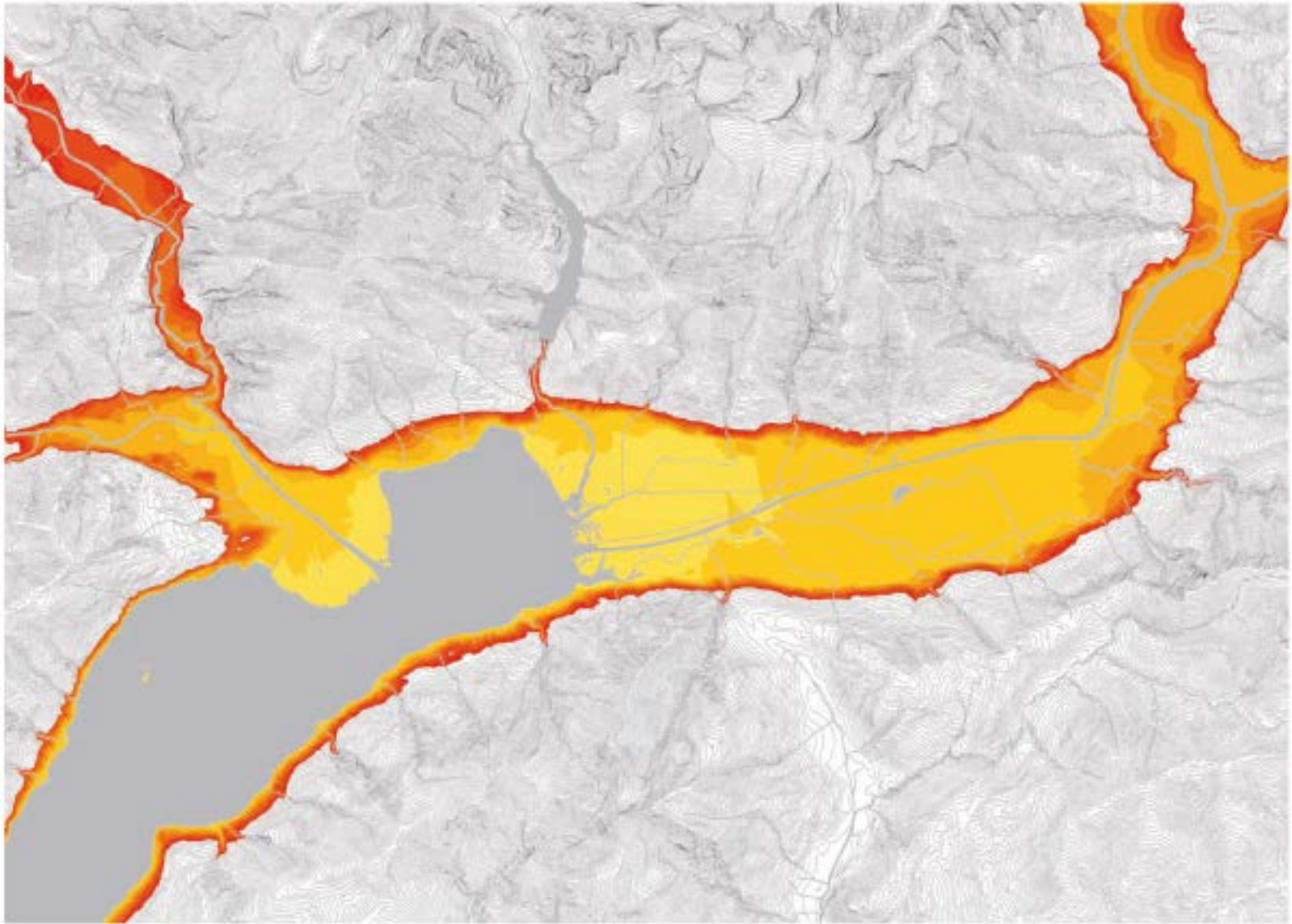




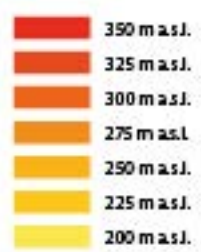
Carte thématique
Plan directeur cantonal (PDC)

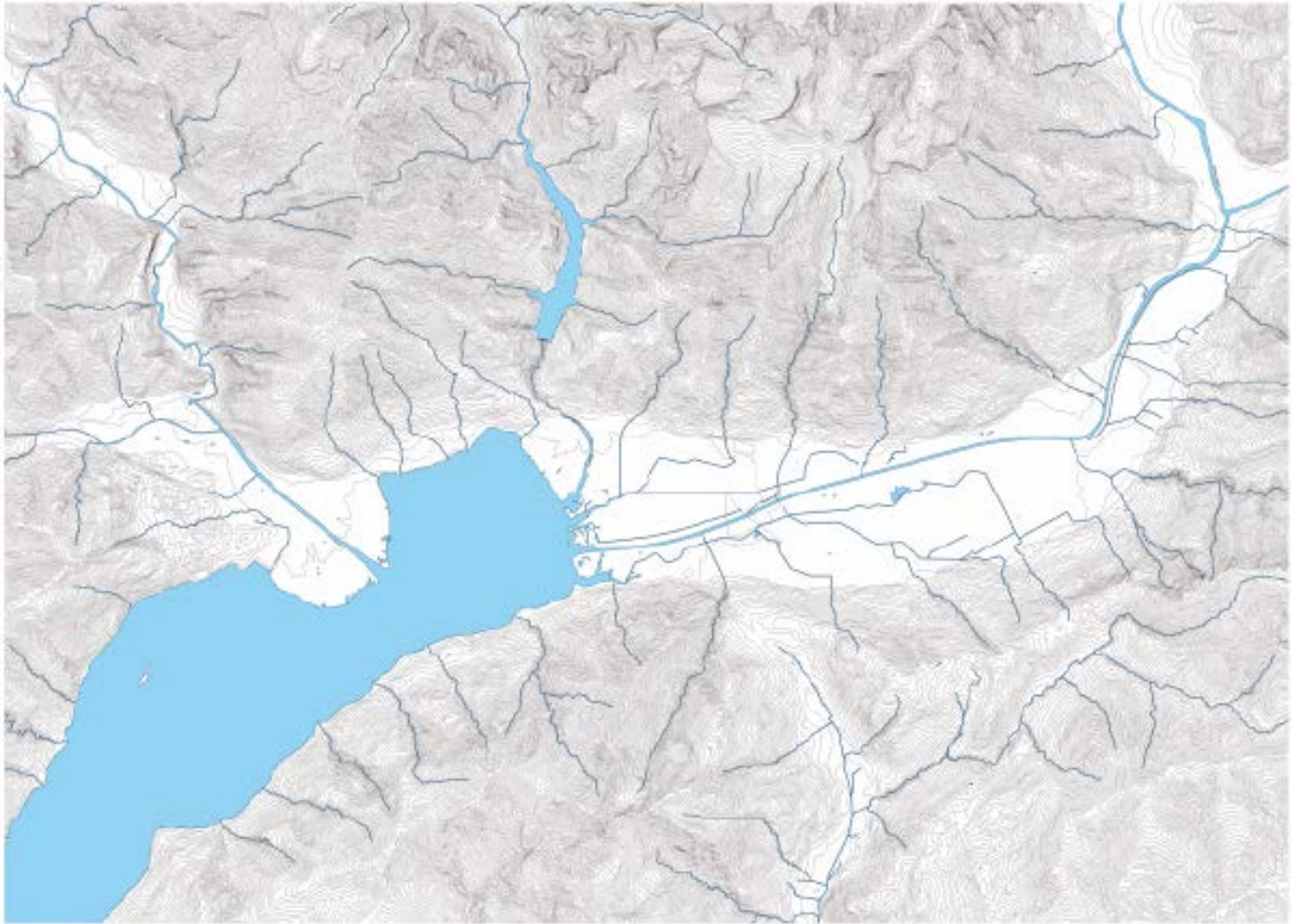
Cadre de vie





Chorographie





Hydrographie

- Cours d'eau affluents
- Cours d'eau Ticho

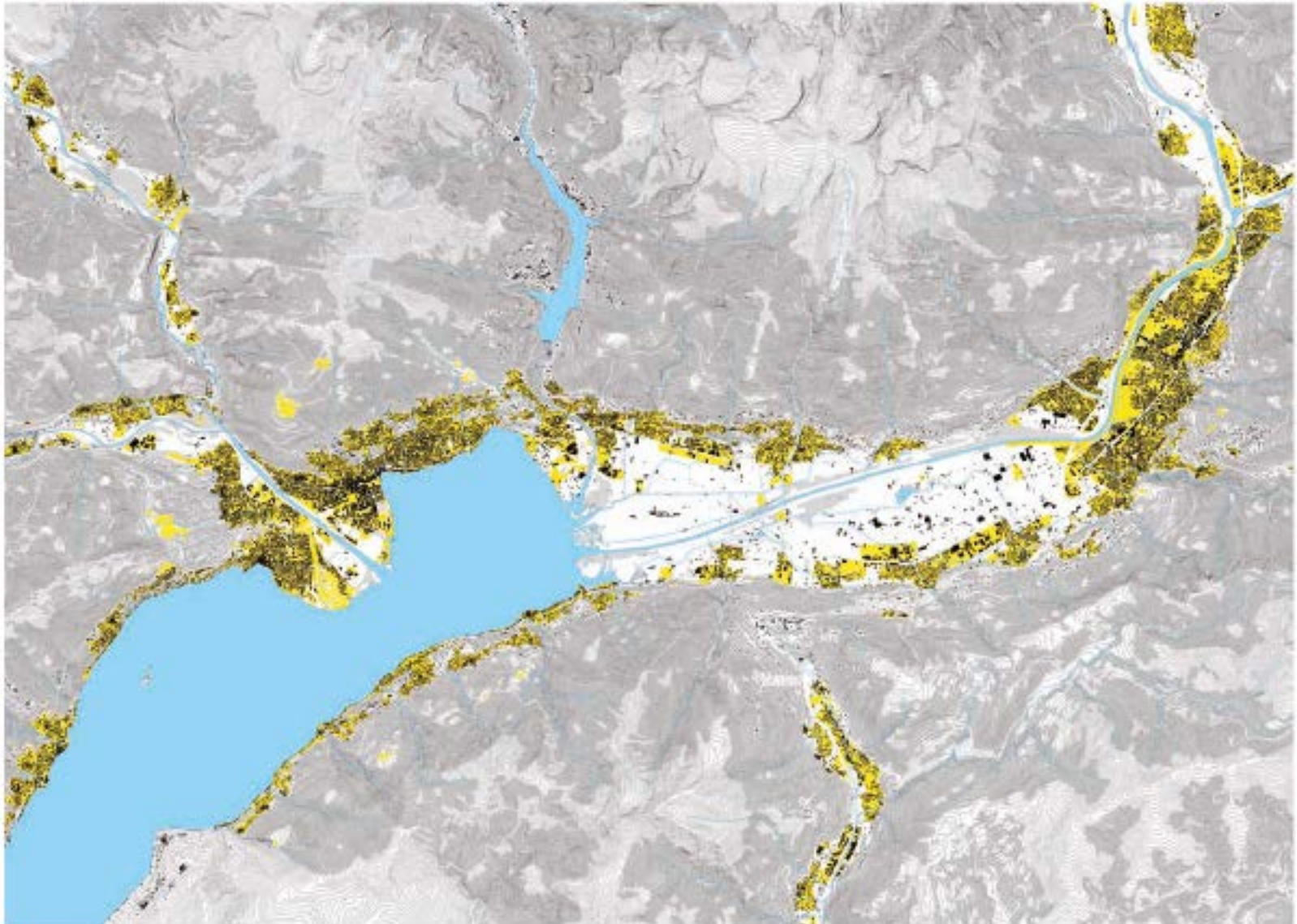




Surfaces boisées

 Surfaces boisées

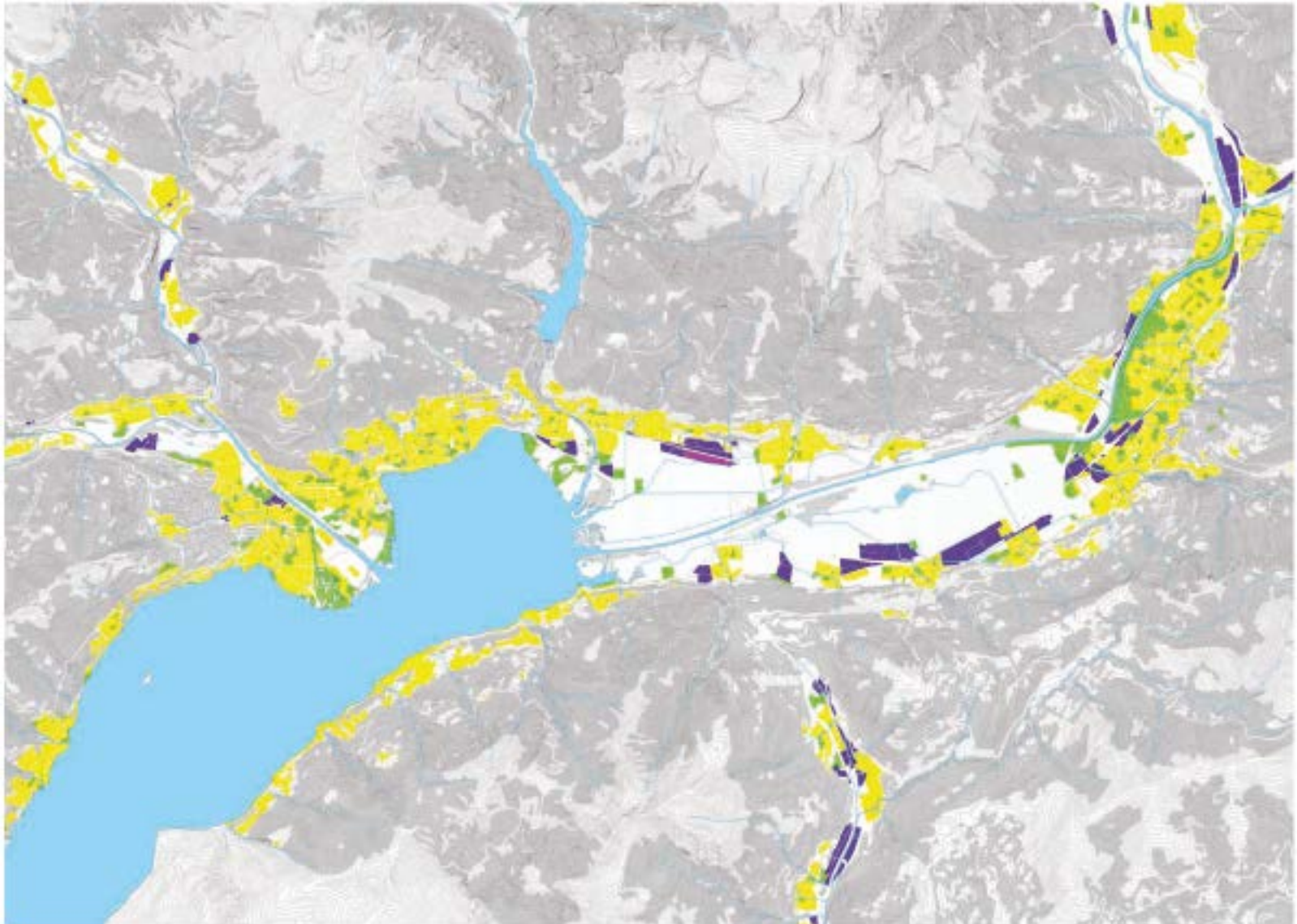




Surface construite

-  Zone à bâtir
-  Zone bâtie

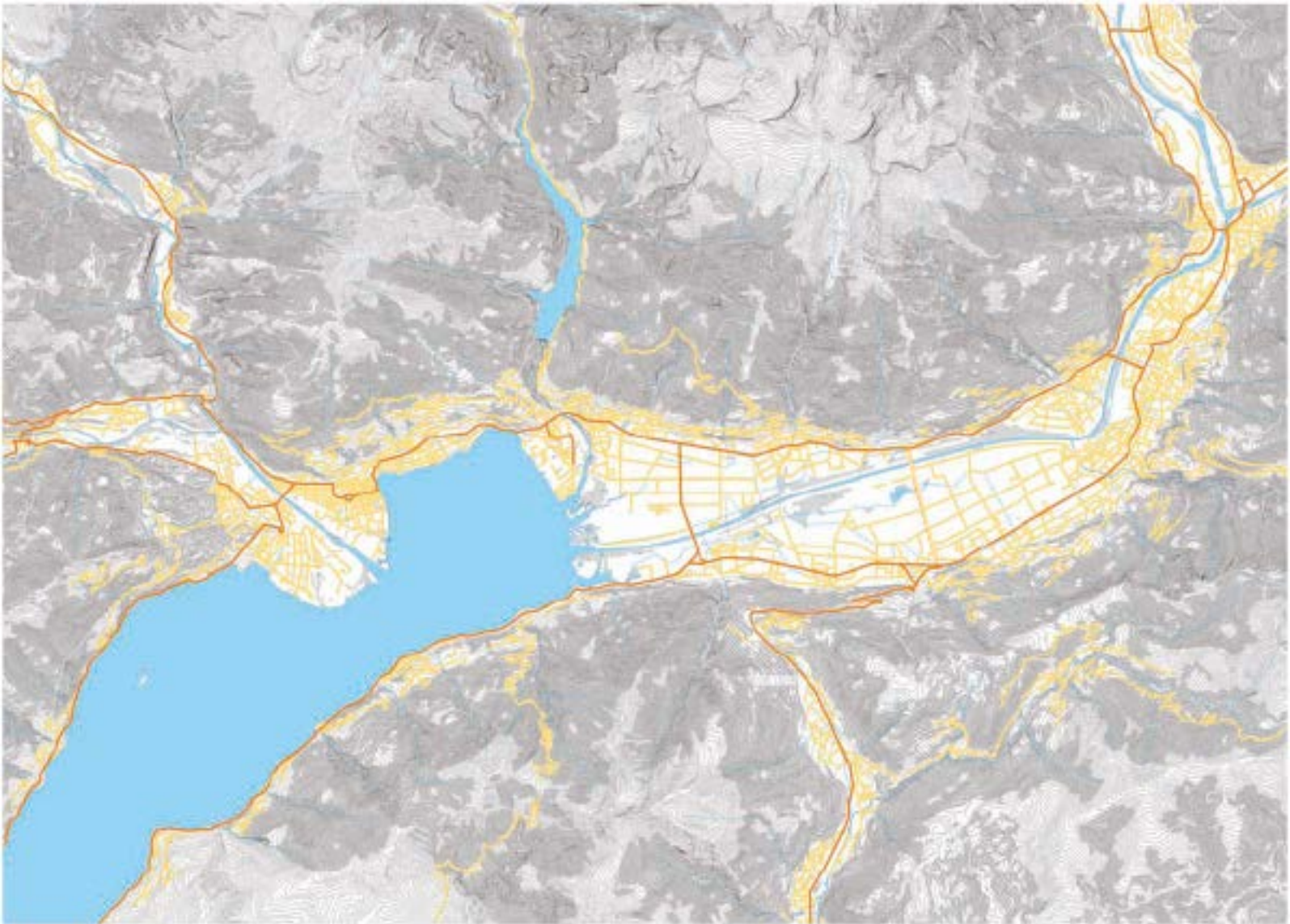




Plans d'affectation

-  Zone publique
-  Zone résidentielle
-  Zone Industrielle
-  Zone Industrielle d'intérêt cantonale_ZIC

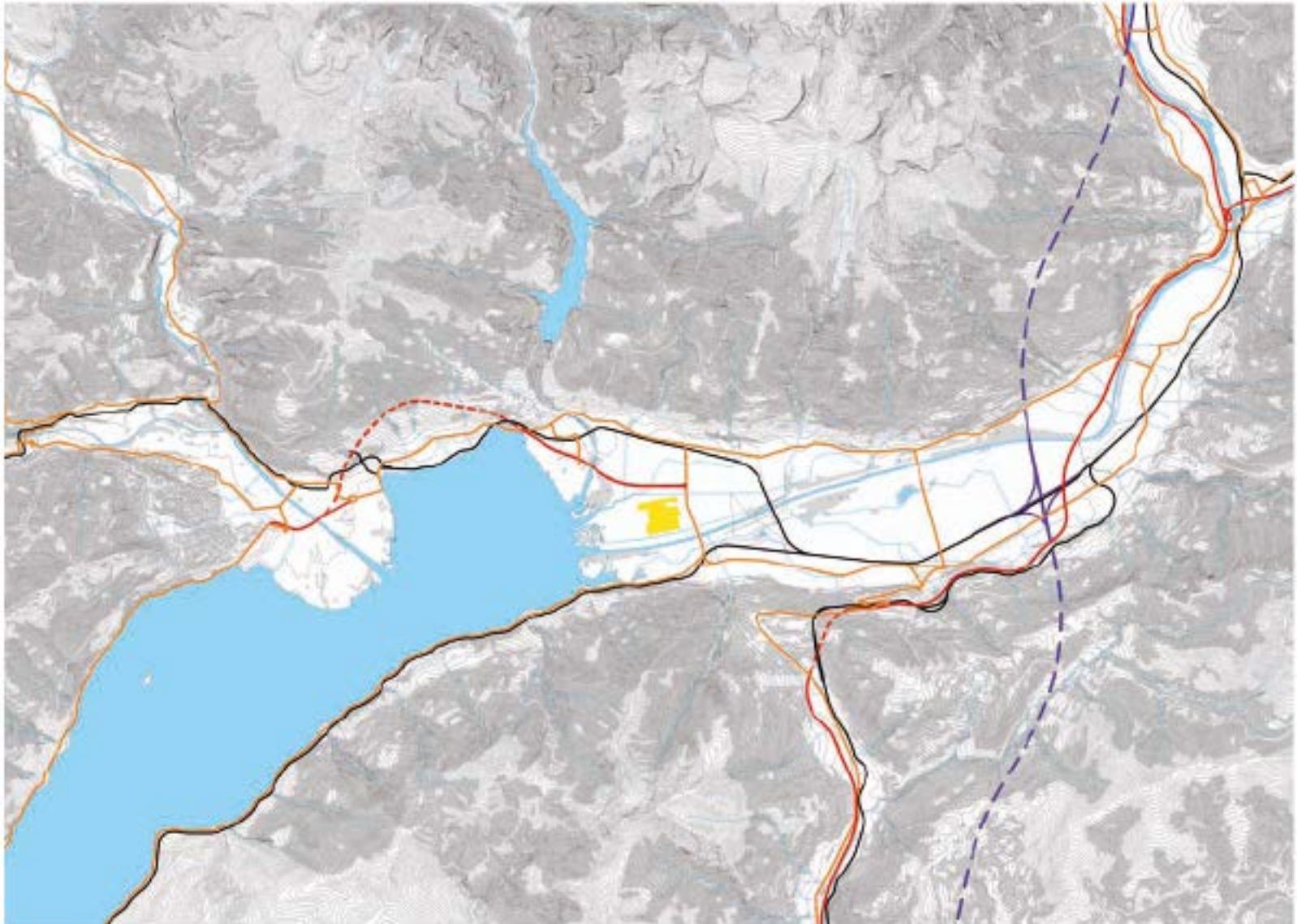




Réseau routier local

- Route cantonale
- Route communale/agricole

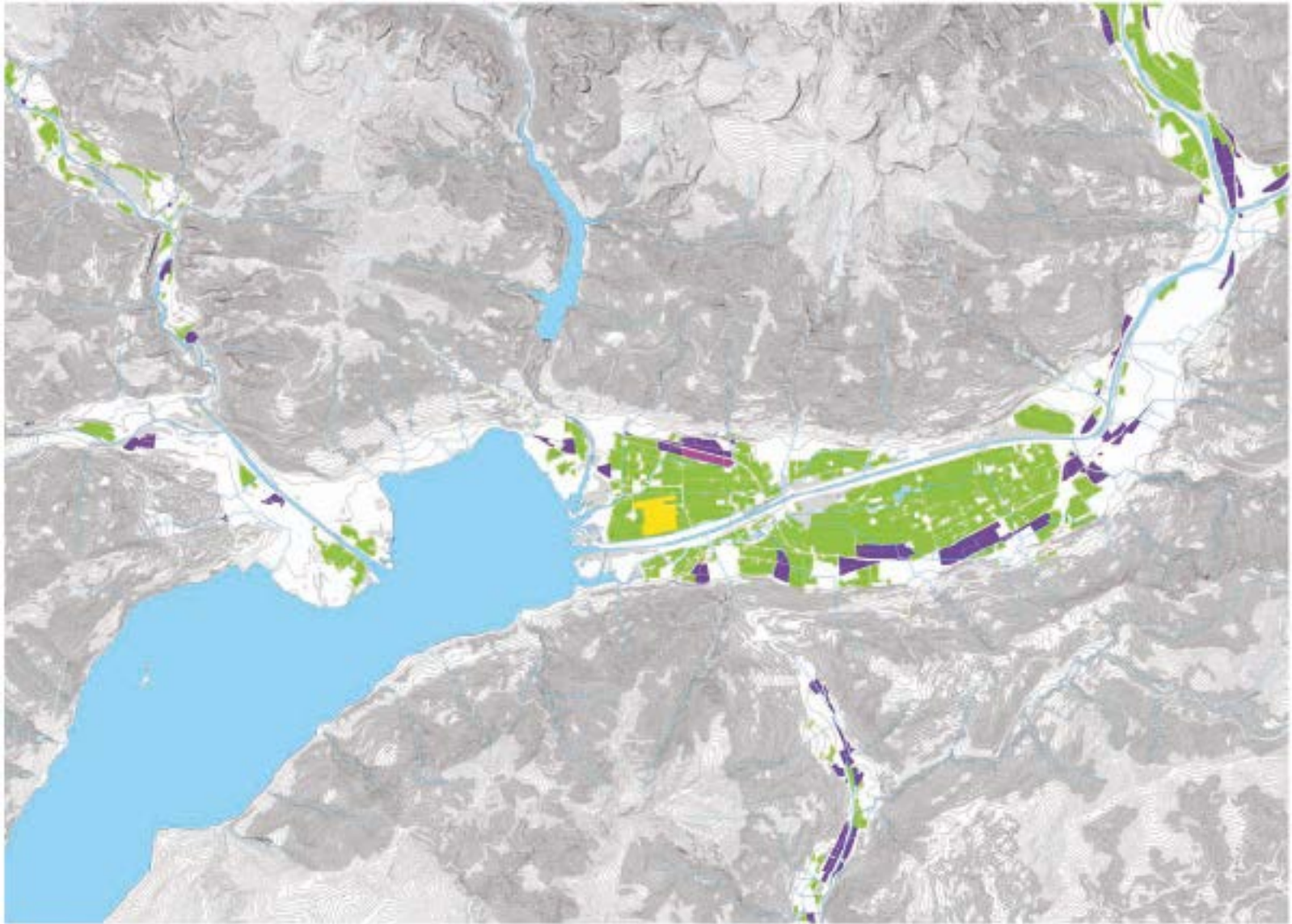




Infrastructures de transport

- Alp-Transit
- Chemin de fer
- Autoroute
- Route cantonale
- Aéroport de Locarno

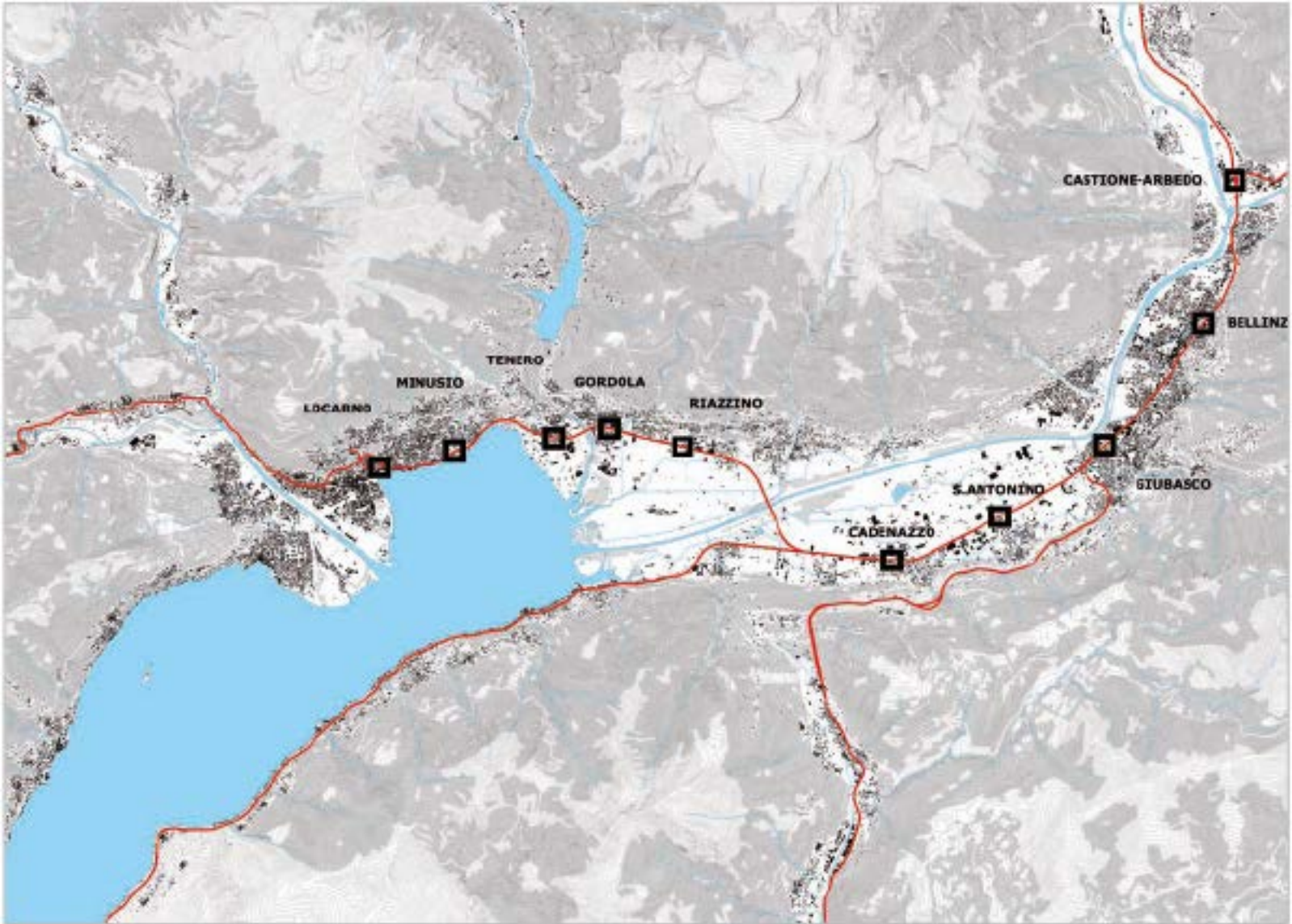




Activités

-  Zone Industrielle
-  Zone Industrielle d'intérêt cantonal_ZIC
-  Surfaces d'assèchement_SDA
-  Aéroport de Locarno





Réseau TLO

 Gares CFF
 Chemin de fer

