

URBANIZAÇÃO



URBANIZAÇÃO

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Revista do Centro de Estudos de Urbanismo
e Habitação Engenheiro Duarte Pacheco

SUMÁRIO

33.º CONGRESSO DA FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DE HABITAÇÃO E URBANISMO E PLANEAMENTO DO TERRITÓRIO	3
RENOVATION ET PRATIQUE URBAINES Didier Gosselin	15
O TERRITÓRIO E A VIDA NO JAPÃO NO SÉCULO XXI Masomichi Royama	29
VILLES NOUVELLES AMERICAINES Charles Goldfinger	41
DES VILLES NOUVELLES PAR CENTAINES Joëlle Schröder	47
A «PESSAC» DE LE CORBUSIER Conrad Jameson	52
PLAIDOYER POUR UN NOUVEL URBANISME	59
LE ROLE DES VILLES NOUVELLES FRANÇAISES DANS L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET L'ANIMATION DE LA REGION J. P. Lacaze	63

URBANIZAÇÃO

REVISTA DO CENTRO DE ESTUDOS DE URBANIZAÇÃO E HABITAÇÃO
ENGENHEIRO DUARTE PACHECO

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Comissão Directora da Revista

Eng. Manuel de Sá e Mello	Eng. Rafael dos Santos Costa
Prof. Eng. Antão de Almeida Garrett	Arq. José Tudela
Prof. Eng. Manuel da Costa Lobo	Arq. Luís Cunha
Prof. Arq. Nuno Portas	Dr. António Ferraz de Andrade
Eng. Augusto Celestino da Costa	Arq. José Pedro Martins Barata - Director Gráfico

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Centro de Estudos de Urbanismo e Habitação Engenheiro Duarte Pacheco

Rua do Malpique, 88 — Telef. 76 26 27

Preço da assinatura anual	120\$00
Preço de número avulso	40\$00

COMPOSTO E IMPRESSO NAS OFICINAS DE «A PLANETA» RUA ANGELINA VIDAL, 31-C LISBOA

33.º CONGRESSO DA FEDERAÇÃO

INTERNACIONAL DE HABITAÇÃO,

URBANISMO E PLANEAMENTO DO TERRITÓRIO

De 9 a 14 de Setembro do ano transacto, realizou-se em Copenhague o 33.º Congresso promovido pela Federação Internacional de Habitação, Urbanismo e Planeamento do Território.

Nessa reunião foram discutidos e tratados vários problemas relativos a Habitação e Urbanismo, nomeadamente:

- 1 — A análise da estrutura administrativa e as possibilidades disponíveis no presente para preparar e realizar os programas do planeamento do território.
- 2 — Tentativas de melhoramento sobre o plano teórico.
- 3 — Tentativas de melhoramento sobre o plano prático.
- 4 — Participação e iniciativa do público.

As teses apresentadas, assim como as conclusões, publicam-se nesta revista tornando-as assim acessíveis a todos os que se interessam pela problemática do Urbanismo e da Habitação.

THÈME I

«L'analyse de la structure administrative et des outils disponibles a présent pour préparer et réaliser des programmes d'aménagement local».

Présidents: J. H. C. Molenaar (IULA) Pays-Bas
J. G. van Putten (IULA) Pays-Bas

Le groupe de discussion I, traitant de la structure administrative et des outils disponibles pour l'aménagement local, réunit des conférenciers venant de douze pays différents, et des participants d'autres pays encore fournirent des informations supplémentaires. La plus grande partie du matériel étudié sera imprimé dans le rapport final du congrès, ce qui contribuera à élargir considérablement la documentation sur le sujet.

Vous ne vous attendez probablement pas à ce que, en tant que rapporteur du Groupe I, je résume et les douze documents de travail et les discussions. Je m'efforcerai de tirer quelques conclusions générales sur la situation actuelle et d'indiquer les tendances qui se dégagent sur certains aspects spécifiques de la question.

Un thème qui apparut à presque toutes les discussions fut les rapports existant entre les différents échelons administratifs en matière d'aménagement. Il va sans dire qu'on trouve à cet égard-là un grand nombre de situations différentes.

D'un côté, nous avons appris du conférencier français que chaque décision de quelque importance, ou presque, concernant l'environnement urbain requiert l'approbation de toute une hiérarchie de services administratifs décentralisés et du gouvernement central lui-même. Il s'ensuit qu'il ne reste qu'une faible marge d'action pour les initiatives locales et très peu d'indépendance.

Le conférencier suédois, tout au contraire, nous présente la situation dans son pays où les collectivités locales sont absolument libres d'accepter ou de rejeter des propositions du gouvernement pour la construction sur leur territoire d'installations d'importance nationale, tels que des aéroports, des centrales nucléaires, etc. Le gouvernement suédois se borne à énoncer quelques lignes directrices générales, élaborées de concert avec un grand nombre de parties intéressées, y compris l'Association des pouvoirs locaux. Des plans nationaux n'existent que pour la protection des côtes et pour les régions à l'état

sauvage. Pour devenir effectifs, les plans locaux doivent être ratifiés par les conseils de comté.

Nous avons un autre exemple de grande décentralisation dans le système communal yougoslave, dont les pouvoirs autonomes seront encore renforcés par suite de la réforme constitutionnelle qui entrera probablement en vigueur sous peu. La situation diffère légèrement entre les différentes républiques de la fédération yougoslave, quelques-unes ont adopté des lois d'aménagement régional qui créent la possibilité d'émettre des directives régionales obligatoires pour les pouvoirs locaux.

Dans la République démocratique d'Allemagne, les rapports entre les différents échelons administratifs ne sont pas considérés comme des rapports hiérarchiques, mais comme une structure coopérative, où les décisions sont le résultat d'une interaction étroite. Le cadre du développement économique et social est établi pour le pays dans son ensemble, et c'est dans ce cadre-là que les moyens financiers sont attribués aux différents secteurs et aux différentes régions, donc à la planification régionale à l'aménagement régional et urbain. Les pouvoirs locaux sont cependant responsables des plans des villes et villages tombant dans leur ressort. Les villes de la République démocratique d'Allemagne dressent des plans d'urbanisme à long terme pour une période de 40 ans, qui sont révisés tous les 15 ans. Ils ont notamment pour objet la localisation optimale des nouvelles implantations industrielles et résidentielles, les moyens de communication, etc. Des plans quinquennaux, plus détaillés, prennent également en considération le facteur des coûts, les plans annuels sont légalement obligatoires et comprennent des éléments de contrôle et d'évaluation.

En Angleterre, les rapports entre les différents échelons sont en voie de transformation par suite de la réorganisation administrative qui entrera en vigueur en avril 1974. En règle générale, les nouvelles collectivités locales n'auront pas moins de 250 000 habitants (dans la plupart des pays elles seraient appelées des collectivités régionales plutôt que locales). La responsabilité de l'aménagement local sera partagée entre les Nouveaux Comtés et les Nouveaux Districts. L'administration centrale doit approuver les plans structuraux (ou stratégiques) et est conseillée à cette fin, par les conseils et les offices de planification économique régionale. Cette forme embryonnaire de gouvernement régional — il y a onze régions au Royaume-Uni — sera peut-être renforcée ultérieurement sur la base des recommandations que formulera probablement une commission royale qui étudie à présent la matière.

Le rôle de l'administration centrale dans l'aménagement local semble plus prononcé en Israël. La création de villes nouvelles et l'aménagement, dans le désert, de zones pour les industries nocives, par exemple, se font en exécution

de plans élaborés au niveau national. Ils ne sont cependant dressés et réalisés qu'après consultation de l'Union des pouvoirs locaux, représentant le point de vue local.

Les discussions au sein de notre groupe dégagent aussi les différentes tendances pour la centralisation et la décentralisation de l'aménagement local, ce qui révéla des aspects intéressants.

En Pologne, aux termes de la nouvelle législation, adoptée en 1972, un seul ministère est responsable de la planification locale de l'économie et de l'aménagement. Bien que l'expérience faite avec cette nouvelle structure administrative soit encore trop courte pour tirer des conclusions définitives on s'attend à ce que la planification globale locale s'en trouve facilitée. Comme l'accent était dans le passé mis sur la planification sectorielle, il était souvent difficile pour les conseils locaux de coordonner leurs plans avec ceux des organismes centraux, et tout spécialement avec ceux des offices de la planification industrielle.

J'ai déjà évoqué l'élargissement de la décentralisation qui aura lieu en Yougoslavie. Au Danemark également, les collectivités locales se sont vu élargir leurs compétences en matière d'aménagement. Conformément à la nouvelle loi sur l'aménagement national et régional, adoptée au printemps de cette année, les comtés doivent mettre au point des projets de plans régionaux sur base des propositions qu'auront faites les communautés locales. M. Rasmussen indiquait dans son allocution que les autorités centrales du Danemark s'abstiennent de donner des directives détaillées: elles ne fournissent que le cadre général dans lequel doit s'effectuer l'aménagement régional et local.

En Rhénanie-du-Nord-Westphalie, une tendance inverse semble se dessiner. Les *Landesplanungsgemeinschaften*, organismes chargés de l'aménagement régional et secondés par des assemblées élues, sont menacées de disparition, leurs fonctions devant être transférées aux *Regierungspräsidenten* (préfets), responsables dépendant du gouvernement du Land. La décision finale n'a pourtant pas encore été prise, elle semble largement dépendre des résultats des élections de 1975.

Un tout autre son venait du Portugal, où la coordination administrative et les institutions nécessaires pour assurer un aménagement sain semblent inexistantes. Il en résulte un zonage non officiel. Le conférencier portugais plaida en faveur, d'une part, d'une réorientation de la structure administrative, conformément aux désirs de la population, et, d'autre part, de recherches plus poussées et d'une meilleure formation professionnelle.

Les succès et les échecs effectifs de l'aménagement local dépendent évidemment beaucoup du pouvoir financier des organismes en cause. Cela

ne vaut pas uniquement pour les pays pauvres. Par exemple, les possibilités limitées des collectivités locales françaises, en matière d'aménagement urbain trouvent leur origine dans le fait que les autorités centrales surveillent de près leurs finances. Et même dans les pays où les autorités locales disposent de vastes pouvoirs dans ce domaine, comme au Danemark, leurs activités peuvent être gravement entravées par le manque de synchronisation entre la planification financière à l'échelon central et les programmes d'aménagement local. Il arrive trop souvent que les pouvoirs centraux considèrent les collectivités locales comme des outils pouvant être manipulés pour mener leur politique économique.

Un autre thème évoqué à plusieurs reprises fut la réforme des pouvoirs locaux. Dans de nombreux pays, l'un des buts les plus importants, sion d'objectif décisif à atteindre par la réforme des pouvoirs locaux, a été l'amélioration de l'efficacité de la planification. Les réorganisations ont conduit généralement à la création de collectivités locales plus puissantes, du point de vue des finances et des cadres employés, pour qu'elles soient en mesure de faire de meilleurs plans pour une région plus vaste.

En Suède, il y avait en 1945 plus de 2500 collectivités locales indépendantes, le 1^{er} janvier 1974 il n'y en aura que 274. Au Danemark, la réorganisation fut plus brutale: le 1^{er} avril 1970 le nombre de collectivités locales fut réduit d'un coup de plus de 1300 à 274. J'ai déjà mentionné la réforme en Angleterre, des réformes similaires sont en voie d'exécution en Ecosse et au pays de Galles. En Rhénanie-du-Nord-Westphalie il y avait plus de 2300 collectivités locales en 1967, leur nombre, réduit déjà à 1270 en 1970, sera, probablement de l'ordre de 500 en 1975.

Je peux m'imaginer que ces chiffres intéressent les participants de certains autres pays représentés à la conférence. Je pense notamment aux problèmes évoqués au sein d'un des groupes de travail et qui s'expliquent par le fait que la région urbaine new-yorkaise ne compte pas moins de 775 collectivités locales.

Enfin, je veux dire quelques mots sur la situation dans les pays qui, à cause de leur bas niveau de vie, ont donné priorité à l'expansion économique, au point de négliger entièrement le logement et l'aménagement urbain. Comme l'indiqua le conférencier du Nigeria, l'argent affecté à ces fins a été pendant de nombreuses années considéré comme un investissement improductif. Les faibles ressources du pays furent affectées à d'autres secteurs, donnant des profits plus immédiats.

Par suite de l'accroissement naturel de la population, joint à la migration de la campagne vers les villes, la situation s'est dégradée dans nombre de pays en voie de développement à un point tel que les répercussions néfastes de cette politique sur le développement économique et

social se font sentir chaque jour davantage. On s'est rendu compte en même temps que le développement social devrait aller de pair avec le développement économique, et que l'un de ces aspects ne saurait être négligé sans compromettre sérieusement l'autre. Il s'y ajoute que les experts signalent actuellement la grande importance des activités de construction, surtout de logements, non seulement du point de vue social, mais aussi du point de vue économique. Il s'agit en effet d'une industrie faisant largement appel à la main d'œuvre, et elle peut donc contribuer à combattre le chômage, un des fléaux des pays en voie de développement.

Il faut donc se féliciter que le gouvernement nigérian destine dans son prochain plan de développement d'importants montants au secteur du logement et de l'aménagement urbain.

Pourtant, la pensée vacille devant des dimensions que devra prendre l'urbanisation dans les décennies à venir, surtout dans les pays en voie de développement, où la population urbaine doit quadrupler en quarante ans.

C'est seulement grâce à une véritable coopération internationale qu'il sera possible à ces millions de nouveaux citoyens de se loger, de se nourrir, de s'alimenter en eau, de trouver un emploi et de disposer des services sociaux; médicaux et éducatifs nécessaires. Il nous incombe à nous tous, qui sommes actifs sur le plan du logement, de l'aménagement et de l'administration locale, de chercher les formes et les moyens pour organiser cette coopération.

THÈME II

«LES TENTATIVES D'AMÉLIORATION, SUR LE PLAN THÉORIQUE»

Présidents: P. Drewe

Pays-Bas

F. Wedgwood - Oppenheim

Royaume-Unis

Nous avons entendu, dans cette série de discussions, plusieurs communications sur des essais théoriques pour améliorer le processus d'aménagement.

Deux des communications (Mme Dembowska et M. Bunker) ont considéré le processus d'aménagement comme un tout et ont analysé en particulier l'utilité des modèles.

Il nous faudra, pour rendre compte des autres communications, décomposer le processus d'aménagement en plusieurs phases, afin d'examiner les secteurs spécifiques susceptibles d'amélioration.

L'approche connue sous la dénomination de «choix stratégique», qui fut l'objet d'une des communications, présente une liste de pointage que nous avons librement adaptée pour résumer les diverses contributions des orateurs.

Nous nous sommes concentrés sur les éléments suivants du processus d'aménagement:

1. Formulation des problèmes
2. Elaboration des options
3. Détermination des conséquences des plans de remplacement
4. Appréciation des options et choix des plans
5. Réalisation.

La tendance est de voir ces éléments comme un processus linéaire, conduisant à la réalisation des plans. Seules, les deux communications générales indiquaient explicitement la nécessité d'un processus d'aménagement continu et cyclique, s'adaptant aux modifications que peut connaître la perception des problèmes et des solutions.

1. FORMULATION DES PROBLEMES

La plupart des communications n'accordaient que peu d'attention aux difficultés que pourrait soulever la définition des problèmes à résoudre. Ces problèmes semblaient évidents, sauf dans une des communications, qui présentait des recommandations structurales permettant d'assurer le déroulement du processus d'aménagement par les «unités de travail» basées sur les grands problèmes généraux, par exemple les personnes âgées, les enfants etc. ...

Le choix stratégique lui aussi insiste vivement sur une structuration des problèmes, pour en avoir une meilleure compréhension.

2. ELABORATION DES OPTIONS

Aucune des communications ne traitait explicitement de cette question.

Les modèles discutés, qu'ils soient ou non d'optimisation, inclurent comme élément de la construction même du modèle une gamme limitée d'options de remplacement.

Le danger est alors d'ignorer les solutions de remplacement exprimées par des variables qui n'ont été préalablement introduites dans le modèle.

Il n'a pas été fait mention d'idées telles que les arbres de décision ni de moyens psychologiques tels que la pensée latérale et le brassage d'idées, qui peuvent être utiles dans ce domaine.

3. DETERMINATION DES CONSEQUENCES DES PLANS DE REMPLACEMENT

C'est un aspect du processus d'aménagement que plusieurs communications étudièrent de façon approfondie.

Nous avons eu par exemple un modèle de systèmes dynamiques, montrant les effets des modifications interdépendantes survenant dans la population, l'emploi et l'affectation des sols sur les activités de construction.

Certains modèles ne furent pas mentionnés, notamment les modèles d'activité-implantation du type Lowry, et leurs développements récents en Grande-Bretagne.

4. APPRECIATION DES OPTIONS ET CHOIX DES PLANS

Bien que les travaux théoriques soient abondants dans ce domaine, les communications du congrès n'ont porté que sur deux approches spécifiques. Une des communications traita de l'«analyse des seuils», insistant sur certains aspects des coûts du développement.

Les limites de cette approche furent soulignées, mais il n'y eut aucune analyse d'autres techniques — comme l'analyse avantages-coûts ou, plus particulièrement, le «bilan d'aménagement» de Lichfield.

Une approche assez complexe est la programmation linéaire qui ne se contente pas de calculer automatiquement les conséquences de l'exécution des actions, mais établit aussi le plan le meilleur selon des critères préétablis.

5. REALISATION

On parla peu des méthodes plus systématiques permettant d'assurer la réalisation des plans; il y eut cependant deux communications pour traiter des problèmes de la structuration de l'information destinée aux responsables.

Toutefois, au cours de la discussion, plusieurs participants demandèrent d'accorder une plus grande attention à l'amélioration des contacts entre les urbanistes, les hommes politiques et le grand public.

L'approche par choix stratégique s'intéresse plus que les autres aux problèmes de la réalisation des plans, car elle accorde plus d'importance aux facteurs de comportement, surtout lorsqu'on la compare à la planification globale par exemple. Mais même là, le besoin se fait sentir d'organiser des contacts plus nombreux entre les urbanistes et les hommes politiques.

Les responsables de l'aménagement semblent très mal informés des travaux qui ont été menés dans ce domaine.

Le problème principal de ce thème du congrès reste toujours posé: comment juger d'une amélioration en théorie?

Scientifiquement parlant, les modèles qui ne sont pas d'optimisation, comme les modèles de systèmes dynamiques, peuvent être appréciés en comparant les prévisions avec les résultats effectifs obtenus.

D'autre part, les modèles d'optimisation, comme la programmation linéaire, incluent une affirmation d'optimalité. Cette affirmation ne peut être contrôlée scientifiquement, mais ouvre une discussion sur les valeurs en cause. Le danger est alors que, même si le modèle est bon dans la mesure où il représente avec précision le monde réel, la définition de l'optimalité est conçue comme une activité technique plutôt que comme un processus politique. Or les deux types de modèles s'inscrivent dans un contexte politique.

A la fin de la journée, on parvint à la conclusion qu'il est possible de juger de la valeur d'une amélioration au fait que la nouvelle approche nous aide à réaliser nos programmes de logement et d'aménagement. Il faut abandonner la distinction entre amélioration théorique et amélioration pratique: «Rien n'est plus pratique qu'une bonne théorie».

THÈME III

«LES TENTATIVES D'AMÉLIORATION SUR LE PLAN PRATIQUE»

Présidents: W. Drees Pays-Bas
T. Harteveld Pays-Bas

1. LA COORDINATION DE LA PLANIFICATION SPATIALE, ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE

Plusieurs conférenciers rappelèrent que dans le passé l'aménagement du territoire et l'affectation des sols ne traitèrent souvent que des autorisations (ou des interdictions), ne faisant qu'indiquer où certains projets immobiliers pourraient être autorisés, sans mentionner si — ni quand — ils seraient réalisés. C'était une optique à long terme, qui n'avait aucune relation tangible avec les budgets annuels ni même avec la planification financière à long terme. Il est maintenant indispensable de chercher à combiner l'aménagement du territoire avec les plans d'investissement réels, et de l'intégrer, là où il relève des pouvoirs publics, dans le système de budgétisation. Cette affirmation vaut aussi bien pour les pays socialistes de l'Europe de l'Est que pour les pays connaissant un large secteur privé.

La Rationalisation des Choix Budgétaires est

une approche systématique de la prise de décision par les pouvoirs publics. Elle permet d'inciter les membres élus des organismes officiels compétents à formuler leurs objectifs et pousse également élus et fonctionnaires à réfléchir plus clairement sur les actions à entreprendre pour atteindre ces objectifs. Alors que la planification de l'affectation des sols doit apprécier les diverses tendances du développement à longue échéance, les plans spécifiques pour les investissements municipaux, et les autres données de même nature, couvrent habituellement une période de 5 à 10 ans au maximum, car il est en général impossible de prévoir avec suffisamment de précision les besoins plus lointains. C'est sur la base de ces plans-là que les budgets annuels, susceptibles de révision régulière, peuvent être préparés.

C'est un véritable défi que de chercher à combiner l'aménagement du territoire avec la planification des équipements réels nécessaires aux diverses fonctions de la société — approvisionnement en eau, écoles, logements, etc. Il est déjà assez difficile de réunir les dirigeants d'une commune pour coopérer dans des processus plus systématiques de prise de décision. Divers facteurs compliquent encore considérablement la tâche: le secteur privé a un rôle à jouer, par exemple dans l'industrie; les services administratifs centraux ont leurs propres priorités et s'efforcent de les renforcer par des directives ou des prêts liés; l'inflation peut bouleverser nombre de plans financiers. Et de nos jours la participation de la population peut également entraîner une interruption imprévue dans la réalisation des plans.

2. DÉFINITION DES OBJECTIFS

Toute forme d'aménagement nécessite une formulation assez précise des objectifs à atteindre. Il faut que ces objectifs soient définis quantitativement et explicitement, comme référence de base pour l'appréciation de l'efficacité des différentes options. Les hommes politiques n'apprécient souvent pas du tout cette nécessité, ils préfèrent soit formuler leurs vœux dans des termes très vagues (par exemple «les meilleures conditions de soins pour les personnes âgées») soit présenter des niveaux excessifs de prestation des services (par exemple, des transports en commun, de grand confort et très fréquents, s'arrêtant à la porte de tout le monde, pour un prix très bas).

Les hommes politiques — et il en va en général de même pour les fonctionnaires — n'aiment pas non plus élaborer des options, mais cherchent à mettre en avant leurs propres idées. La discussion sur les objectifs à poursuivre est cependant de plus haute qualité si deux options au moins peuvent être mises en balance. La plupart des vieilles villes européennes voient leur population diminuer, alors que la prospérité fait augmenter la demande en espace urbain par per-

sonne. Il y a donc un choix important à faire: soit maintenir un haut niveau de l'emploi — ce qui entraîne des migrations quotidiennes importantes —, soit laisser l'emploi décliner au même rythme que la population. En ce qui concerne la structure d'expansion de l'agglomération, on a le choix entre les transports en commun et un développement linéaire (ou radial), ou la voiture privée et l'extension en tache d'huile.

Le meilleur moyen pour améliorer la prise de décision par les élus et les fonctionnaires semble souvent être un organisme consultatif, ou un groupe de travail de fonctionnaires, spécialement axé sur l'aménagement, qui oriente et conseille les autorités compétentes, leur permettant d'atteindre les objectifs et de se mettre d'accord sur la politique à suivre.

3. INFORMATION TECHNIQUE

La diffusion d'une information technique compréhensible est fondamentale, non seulement pour la participation de la population, mais aussi pour les fonctionnaires. Les publications constituent un élément important, mais un centre permanent présentant un jeu de panneaux d'information sur les problèmes et les plans d'urbanisme pourrait être également envisagé. Ce genre de panneaux peut être facilement tenus à jour. La meilleure manière de visualiser la situation existante est souvent la photographie aérienne. Des esquisses réalistes présentant un avenir dont le développement est laissé au hasard ont aussi leur importance.

Dans divers pays — et pas seulement aux Etats-Unis, gigantesques et affairés, ou au Japon, mais même dans des pays plus petits comme la Suisse — les problèmes tels que la congestion, la pollution, l'extension sauvage, la disparition de la nature et des espaces de détente ont souvent pris des proportions qui touchent à la crise aiguë, avant même que les gens aient compris ce qui se passait. Le décalage entre les décisions prises, sur les grands projets immobiliers privés ou les grands ensembles d'habitation par exemple, et l'apparition de leurs conséquences, notamment sous forme de circulation et de bruit, est souvent si considérable que les effets (secondaires) négatifs ne peuvent être décelés que relativement tard.

4. LIMITES À LA CROISSANCE

La raison d'être de l'aménagement est que les décisions non coordonnées — qu'elles soient publiques ou privées — ont souvent, hors du secteur directement concerné, des conséquences nuisibles pour la population. Au cours de ces dix dernières années, la conscience que la qualité de la vie dans les villes se détériore a lentement grandi dans de nombreux pays, notamment dans les pays industriels. Les encombrements, la pollution, le bruit,

les dangers que font courir aux enfants et à tous les piétons la circulation motorisée sont au nombre des inconvénients bien connus des grandes agglomérations, de la circulation et de l'industrie modernes. Certaines de ces conséquences négatives peuvent même affecter la population dans des régions très éloignées — par exemple la pollution atmosphérique ou celle du milieu marin — et même rapprocher le jour où l'humanité verra épuisées les matières premières facilement accessibles.

Pour beaucoup, l'idée de devoir arrêter certains mécanismes d'expansion est assez neuve, et la volonté politique ou les instruments légaux nécessaires peuvent être sensiblement différents de ceux dont on dispose actuellement, mais l'aménagement du territoire a bien entendu toujours admis, par son essence même, la nécessité de limites. Zürich, la capitale des affaires en Suisse, fournit un exemple d'efforts politiques conscients pour limiter la croissance. Le conseil municipal zurichois a commencé il y a quelques années à informer les habitants sur les problèmes soulevés par la croissance et sur la menace réelle de détérioration de la qualité de la vie. La Suisse, et Zürich, ont maintenant pris des mesures pour limiter l'expansion, le nombre de travailleurs étrangers, la construction, etc. Il est très intéressant de relever comment les forces de croissance se tournent vers les locaux existants et poussent à l'élimination des formes les plus faibles d'activité économique — un mécanisme qui existait déjà, mais qui se trouve renforcé par les nouvelles restrictions.

5. UNE FORME PLUS HUMAINE D'HABITAT

Plusieurs conférenciers soulignèrent la tendance récente à renforcer les équipements répondant aux besoins de l'homme dans une ville, à tous les âges de la vie. La priorité donnée aux installations portuaires, à l'industrie et autres implantations de ce type a quelque peu diminué, et plus d'attention a été accordée aux besoins quotidiens (ou hebdomadaires) de l'homme qui dispose dans les pays industriels de l'Est comme de l'Ouest — de revenus plus élevés et de plus de loisirs, et pose des exigences sur la qualité de son environnement.

Cette tendance favorise également la protection des bâtiments anciens donnant du cachet au centre de ville, et pousse à accentuer le mélange des fonctions. La tactique réservant des zones distinctes pour le logement, les bureaux, les loisirs, etc., a souvent été renversée pour organiser un mélange plus intime des activités, permettant aux agglomérations de se colorer et de se diversifier, comme les villes plus anciennes. De la sorte, les enfants trouvent un milieu quotidien plus naturel, et les personnes âgées qui désirent profiter de leurs loisirs chez elles ou au dehors ont la possibilité de se distraire dans leur voisinage immédiat. Le renforcement du

mélange des activités diminue les distances de déplacement entre la maison et les autres lieux où l'on doit se rendre, et diminue donc la masse des transports, ce qui gagne du temps et économise de l'argent et des infrastructures.

6. TRANSPORTS

Le transport de marchandises a toujours été une activité importante. Le transport de passagers était-il moins important? Il ne représentait souvent qu'un faible pourcentage du revenu national. La motorisation généralisée et la prolifération des agglomérations a considérablement modifié cette donnée dans les pays industriels. Lentement, la résistance a grandi contre l'utilisation massive du sol pour la construction de routes et d'autres infrastructures, contre les villes la circulation motorisée, contre les accidents, le bruit, la pollution, etc. ... Une nouvelle politique se dessine progressivement, qui veut rendre la mobilité moins nécessaire et favoriser des transports en commun modernes là où d'importants courants de transport sont indispensables.

Cependant certains partisans d'un environnement plus humain attaquent, de façon assez inattendue, la construction de réseaux souterrains de banlieue, en arguant que cet élément favoriserait l'expansion économique le long du trajet et éliminerait les petits entreprises et la population. Cette résistance peut considérablement retarder la mise en place de transports en commun modernes pour les grandes agglomérations et même obliger à construire pour la voiture plus de routes que n'en avaient initialement prévues les administrations locales.

7. ADMINISTRATION CENTRALE ET ADMINISTRATION LOCALE

Les mêmes tendances se relèvent dans tous les pays industriels, qu'ils soient socialistes ou qu'ils comportent un vaste secteur privé. L'augmentation de la prospérité a conduit les habitants à prendre de plus en plus conscience de la qualité de leur environnement et de la nécessité de l'améliorer, et ce facteur est entré en conflit aigu avec les conditions de vie, souvent en régression dans les économies à croissance rapide, comme celle du Japon. Partout se développe la participation de la population, pendant que se dessine un renforcement de l'influence des pouvoirs locaux, dotés d'une stature adéquate — ce qui implique souvent une réduction de leur nombre. On a fréquemment constitué des organismes locaux plus puissants, dont le ressort couvre la totalité d'une agglomération, et qui peuvent s'assurer les services des experts nécessaires. L'intervention des services administratifs centraux gêne parfois la bonne marche des plans qu'ont dressés les autorités locales, sauf si celles-

-ci jouissent d'une large autonomie ou si elles ont passé à l'avance des contrats fermes pour l'exécution des plans, en ayant pris à temps l'avis de l'administration centrale.

8. VILLES NOUVELLES

L'urbanisme dans les villes anciennes est très différent de celui des villes nouvelles. Des plans de villes nouvelles ont été dessinés au Japon, en Finlande et au Danemark. Le Japon a créé activement des agglomérations nouvelles, sur l'île principale de l'archipel et sur l'île de Hokkaido. Ces nouvelles implantations ont été réalisées selon les techniques du développement intégré, spatial et économique.

Un des problèmes intéressant est de déterminer comment attirer les entreprises et les gens dans les nouvelles régions en développement. Comme l'a montré la ville de Holstebro, au Danemark, on peut obtenir des résultats sensibles lorsqu'on s'intéresse essentiellement au personnel qualifié (la main d'œuvre non qualifiée était déjà sur place dans le cas de Holstebro) et qu'on l'attire en offrant un type de logement approprié et les autres commodités qui permettent aux familles de satisfaire dans un cadre agréable leurs besoins quotidiens (ou hebdomadaires). Ces éléments sont peut-être encore plus importants pour stimuler le développement des «centres de croissance» que l'offre de terrains ou d'infrastructures.

9. LE LOGEMENT DANS LES PAYS EN VOIE DE DÉVELOPPEMENT

Les pays en voie de développement souffrent de mauvaises conditions de logement, et la situation empire souvent, du fait d'une forte migration vers les villes. La population urbaine peut augmenter de 10% par an. Les gouvernements et les instances internationales ont tendance à encourager l'industrie, parfois l'agriculture ou l'enseignement, mais ne fournissent pas facilement des fonds pour le logement. La population se débrouille en construisant des bidonvilles, malsains et au-dessous des normes sociales minimales. Les pouvoirs publics peuvent aider en fournissant «le site et les services»: les autorités publiques offrent le terrain et les services publics, mais ce sont les gens eux-mêmes qui assurent la construction des logements, souvent par étapes lorsque leurs moyens le leur permettent. Le transport vers le lieu de travail ne devrait pas être trop cher, argument en faveur d'un mélange adéquat des logements et des emplois, car même les transports en commun peuvent être trop chers pour les nouveaux arrivés.

10. CONCLUSION

Les systèmes administratifs, la compétence des administrations locales, etc., diffèrent beau-

coup selon les pays. Toutefois des tendances identiques se dégagent clairement, aussi bien en ce qui concerne les problèmes rencontrés que la recherche de solutions pratiques. Les conférenciers et les participants aux discussions du thème III ont permis un très utile échange d'informations. Il est cependant manifeste que les problèmes et les solutions possibles dans les pays en voie de développement sont en général assez différents des problèmes rencontrés en Europe — pays socialistes inclus —, au Japon et en Amérique du Nord.

THÈME IV

«LA PARTICIPATION ET L'INITIATIVE DU PUBLIC»

Présidents: P. Fenneberg	Danemark
P. Sylow	Danemark

Ainsi qu'il a déjà été annoncé, il est malheureusement impossible à M. Fenneberg, le président des groupes de discussion sur le thème «la participation et l'initiative du public» d'être ici aujourd'hui pour présenter le rapport sur le travail effectué dans les quatre groupes de discussion qui s'occupèrent de ce thème.

C'est donc à moi qu'incombe la tâche difficile de résumer quatre séances — c'est-à-dire 12 heures de conférences et de discussions — en un rapport d'environ 15 minutes.

Au cours de ces séances, 14 conférenciers venant de 9 pays différents ont parlé sur le sujet, et 37 participants de 13 pays ont pris une part active aux discussions.

C'est bien sûr une opinion subjective qui décide quels sont les points de vue à mentionner dans le rapport, et je sais bien que certains se demanderont pourquoi le rapport ne signale pas telle ou telle discussion intéressante, et pourquoi il cite telle ou telle autre. J'espère toutefois que vous vous montrerez compréhensifs puisque le texte intégral des communications sera publié en temps utile.

Je vais essayer de résumer quelques-uns des problèmes principaux traités lors des quatre séances et de souligner quelques-unes des nombreuses opinions présentées.

La plupart des communications préparées pour ce congrès ne recherchèrent pas comment définir la participation et l'initiative du public, certaines soulignèrent qu'il n'existe en fait pas de définition, et il semble qu'en général le besoin d'une définition précise ne s'est pas fait vivement sentir pendant les séances. Toutefois, un des conférenciers remarqua qu'il ne fallait pas con-

fondre trois termes différents — je citerai en allemand: «Mitsprache», «Bürgerinitiativ» et «Partizipation», «Mitsprache» impliquant une plus forte influence du public que «Partizipation».

Un autre conférencier affirma que la participation pourrait être définie comme «l'influence de l'usager». Les discussions semblèrent montrer cependant que le terme de participation est utilisé dans un sens très large, qui inclut aussi bien les initiatives du public que la participation de la population à la prise de décision.

Plusieurs conférenciers se sont penchés sur les origines du problème de la participation: un des orateurs montra que de grands changements sont survenus dans l'administration locale au cours des dernières années. Les petites communautés dans lesquelles les gens avaient le plus souvent des relations étroites avec les autorités locales ont disparu. Le développement technique et l'augmentation des services ont exigé un élargissement continu des ressorts administratifs, approfondissant le fossé entre la population et ses dirigeants.

Un autre «souligna» que deux faits semblent saper les bases démocratiques du processus de décision par les pouvoirs locaux:

1. la centralisation du pouvoir de décision, devenant de plus en plus bureaucratique.
2. le glissement de ce pouvoir de décision des élus vers les services d'aménagement.

Ces affirmations concordent avec la théorie avancée par les sociologues du monde entier, relevant l'impuissance de l'individu vis-à-vis de l'environnement créé par les initiatives des pouvoirs publics ou gouvernementaux, ce qu'on appelle l'«aliénation», élément constitutif de la société industrielle moderne.

Il n'y eut apparemment, au cours des discussions, aucun doute sur le fait que la participation de la population soit une bonne chose. Il semble qu'il soit tacitement admis que la participation est dans l'ensemble un fait positif qu'il faudrait encourager. La seule question était comment l'encourager et comment éviter les revers qui pourraient en découler. Un des orateurs toutefois reprit les mots d'un politicien bien connu, suggérant que nous avons plutôt besoin de moins de participation que de plus. Il donna l'exemple d'une région pour laquelle furent préparés d'innombrables plans, où furent menées des enquêtes et la participation organisée sous de multiples formes, depuis bientôt douze ans, sans qu'aucun progrès n'ait été enregistré. «L cause de toute cette indécision dit-il, est que cette abondance de cuisiniers gâche le brouet». Il estimait que ce qu'il fallait à l'aménagement, c'était un peu moins de contrôle démocratique, dans lequel Pierre, Paul ou Jean se mele le tout, et un peu plus d'esprit de décision chez un des responsables

individualiste inspiré. Si le contrôle de l'urbanisme était entre les mains d'un corps constitué quelconque, ceci représenterait indubitablement un élément de dictature.

L'orateur lui-même n'était cependant pas d'accord avec le politicien, et cette manière de voir ne fut même pas discutée, bien que quelques participants soulevèrent la question de ce qu'on appelle «la minorité bruyante». Ce point fut plutôt traité comme un des problèmes liés à la participation, et qu'il faudrait résoudre.

Il ressortit des discussions qu'une des caractéristiques essentielles était que la participation et l'initiative du public dans l'aménagement étaient surtout un problème de rapports entre les habitants et les pouvoirs locaux, bien que plusieurs des participants aient souligné que la participation était une question générale, qui pouvait et devait être mise en relation avec beaucoup d'autres points, par exemple avec les procédures de ce congrès même.

Un des principaux sujets de discussion fut bien sûr les objectifs que nous poursuivons en améliorant les contacts entre la population et les autorités.

Il semble en général que les avantages les plus essentiels pourraient être résumés comme suit:

- la limitation et finalement la disparition de l'aliénation dans la société;
- une société plus active, caractérisée par la participation de l'individu aux nombreux processus qui affectent sa vie quotidienne;
- l'établissement d'une meilleure communication entre le public et;
- les conseils locaux, qui conduira à une meilleure connaissance des besoins et des souhaits du public;
- un meilleur soutien du public pour les décisions du conseil et pour l'ensemble de l'administration locale;
- enfin, il sera possible de décharger les conseillers locaux.

A propos plus spécialement de l'impact de la participation sur l'aménagement, un des conférenciers souligna que les initiatives du public mettront souvent fin à un plan mal conçu qui ne correspond pas aux besoins du consommateur — en l'occurrence chaque individu — et il en remerciait le Ciel, car il est à la fois moins cher et préférable d'écarter ou de modifier un plan médiocre que d'avoir à démolir, ou même à vivre avec les conséquences d'une planification défectueuse. En ce sens, les initiatives du public sont plus souvent défensives que constructives. En conséquence, une des tâches principales des autorités locales est de transformer les initiatives

du public en coopération constructive, pour améliorer la qualité de notre aménagement.

Si je puis encore citer un des conférenciers,

«Il n'y a pas de plan qui satisfasse tout le monde. Selon moi, un plan dans lequel le public a son mot à dire a bien plus de chance d'être à la longue un succès que le plan imposé sans concertation approfondie».

Ayant donc indiqué les origines du problème, l'attitude générale et les objectifs, je vais dire quelques mots sur les nombreux exemples de participation et d'initiatives du public qui nous ont été présentés au cours des quatre séances. Ces exemples sont peut-être pour les congressistes plus importants encore que les approches plus théoriques de la question.

Nous avons entendu des exemples d'initiatives défensives exposés par l'Autriche: le public a protesté contre un projet d'autoroute à travers la ville de Graz, et cette action a entraîné une modification dans les relations entre les autorités et la population, occasionnant par exemple la création d'un Service des Initiatives du public.

La République Démocratique d'Allemagne nous a fourni un exemple de participation constructive, dans l'aménagement de la zone résidentielle de Lütten Klein, près de Rostock, prévue pour 130 000 habitants. Le dessin des nouvelles structures urbaines a été le résultat d'une coopération entre la population, l'administration locale et les agences d'urbanisme. Dans la discussion de cet exemple, la question fut posée si les habitants avaient eu la possibilité d'exprimer une préférence éventuelle pour la maison mono-familiale par rapport aux immeubles-tours. La discussion à ce propos conduisit à l'idée générale que les désirs du public sur les normes d'habitation devaient être examinés dans le cadre général de la situation économique.

Pour moi, la partie la plus importante de la discussion sur la participation fut l'échange de vues pour déterminer quelles sont les conditions nécessaires de la participation, et quels sont les moyens permettant de l'organiser.

D'après les discussions, on pourrait énumérer bon nombre de conditions nécessaires au succès de la participation, mais je n'en mentionnerai ici que quelques-unes.

En tout premier lieu, la nécessité de l'information s'impose. Un certain niveau de connaissance est la condition même de tout engagement dans le processus de décision, et c'est donc également une condition de la participation (selon certains, la diffusion de cette information pourrait en fait être déjà considérée comme un élément de participation, puisque toute diffusion d'information tend à augmenter l'activité politique).

L'accord semblait général sur le fait qu'il est très difficile d'établir des plans, ou toute autre

base d'information, sous une forme aisément compréhensible pour le profane.

Un autre point qui fit l'unanimité était la grande importance qu'il faut donner à une diffusion aussi précoce que possible de l'information. Plus tard le public est informé, plus restreinte est pour les autorités la possibilité de prendre en considération les réactions suscitées.

Une autre exigence pour le succès d'un programme de participation semble être que de nombreux particuliers soient prêts à donner beaucoup de temps pour s'occuper des problèmes d'aménagement et à accepter les lourdes servitudes inévitablement liées à la participation au processus de décision.

Je dois ajouter sur ce point que les débats montrèrent que la participation devrait être considérée comme une proposition et non comme une obligation, de telle sorte que les gens qui souhaitent ne pas répondre aux questionnaires, ne pas prendre part aux comités, etc., soient libres de le faire et de laisser alors leurs représentants élus prendre les décisions, sans courir pour autant le risque de voir prises, par suite de leur passivité, des décisions non conformes aux vœux de la majorité.

Les moyens par lesquels l'administration locale et les autres organismes officiels cherchent à intéresser le public à l'aménagement de l'environnement sont nombreux. Ce fait ressort clairement de la variété des exemples donnés dans les communiqués présentés lors des quatre séances. Il semble que ces moyens peuvent être soit moins structurés, sur une base ponctuelle, soit plus structurés, sur une base plus permanente.

Un des moyens les plus souples de participation de la population est le recours aux réunions publiques et aux questionnaires; une des communications a même traité spécialement de cette dernière possibilité. Le conférencier montra, sur la base de deux exemples, que le questionnaire est un outil raffiné, dont il n'est que trop facile de faire mauvais usage. Un questionnaire n'est pas une simple liste de questions ou un formulaire à remplir. C'est essentiellement un instrument scientifique de mesure et de corrélation pour certaines catégories de données... il doit avoir une structure particulière, comme l'expose un homme de sciences. Le conférencier conclut en montrant qu'il est évident que le questionnaire technique tel qu'il est utilisé dans la participation n'a pas atteint un niveau significatif de raffinement, et que cette technique mérite plus d'attention que ce n'est actuellement le cas.

Nous trouvons des exemples de moyens de participation plus structurés dans quelques communications sur les techniques américaines et yougoslaves. Les innovations norvégiennes qui ont eu lieu à Oslo vont encore un peu plus loin. Depuis le 1^{er} avril 1973, Oslo est divisée en 33 districts, pour chacun desquels le conseil muni-

cipal a nommé un comité de district. Ces comités doivent établir un rapport sur leur district et donner une opinion sur les plans municipaux le concernant. Ils sont de plus habilités à prendre des décisions dans le domaine culturel et des loisirs. Ils doivent également faire de leur propre initiative des propositions au conseil municipal. On espère que ces comités contribueront beaucoup à adapter la politique d'aménagement du conseil municipal aux circonstances et aux comportements locaux.

La plupart des orateurs — bien que favorables à la participation — estimaient que la responsabilité de l'aménagement devait rester dans les attributions des représentants élus — c'est-à-dire des pouvoirs locaux. Un orateur déclara cependant que la structure de l'administration municipale n'est pas conçue pour permettre l'influence de l'usager, et nécessite des réformes. La municipalité devrait donc être restructurée sur la base de communautés locales correspondant aux besoins publics locaux.

Le processus d'aménagement devrait être dégagé de l'approche centralisatrice actuelle. Comme les besoins locaux et les impératifs supérieurs sont souvent antagonistes, ils devraient être formulés dans des processus d'aménagement coordonnés, mais distincts.

Un autres point mis en avant lors des discussions fut la nécessité de laisser les mains libres aux pouvoirs locaux pour réaliser la participation, une méthode spéciale qui serait la meilleure dans toutes les occasions.

Le problème de l'engagement de la population dans l'aménagement dans les pays en voie de développement n'a pas été longuement développé durant les séances. J'aimerais toutefois mentionner une question, celle de l'urbanisation spontanée (squatting), admise comme inévitable en de nombreux endroits. Un sujet de discussion ultérieure, relevé dans une des séances, pourrait être comment transformer ces constructions illégales de bidonvilles en une coopération fructueuse entre les nouveaux arrivants et les autorités municipales.

Il me faut mentionner un dernier point — le souhait, exprimé de plusieurs côtés, d'études ultérieures sur le sujet qui fut le thème de nos discussions. Un vœu exprimé également dans le document de travail «*Démocratie et Environnement*» présenté au Congrès.

J'ajouterai pour finir que nous avons encore eu l'occasion lors des réunions d'entendre un conte de fée délicieux sur la maison d'un éplucheur de pommes de terre, une histoire d'hôtel, dix requêtes adressées aux responsables d'aujourd'hui et une proposition présentant les dix commandements de la participation du public, toute ceci pour montrer toute l'ampleur du thème choisi.

RESOLUTIONS DU CONGRES

Les participants, au nombre de près de mille et provenant de 39 nations - sociologues, représentants des pouvoirs locaux, spécialistes de l'administration, de l'habitat, du financement, urbanistes et architectes, réunis à Copenhague à l'occasion du Congrès International sur le thème: «*La Structure des Pouvoirs Locaux et la Planification de l'Environnement Local*», ayant discuté des différentes structures administratives et sociales de leurs communes, villes et agglomérations, ainsi que des conditions préalables à la planification et la réalisation du développement urbain;

ayant comparé les formes d'organisation et les dispositions juridiques existantes ainsi que les nouvelles procédures en cours d'élaboration dans de nombreux pays en vue de la synchronisation du développement urbain;

invites tous les spécialistes et citoyens, tous les responsables de la législation et de l'administration, indépendamment des nombreuses différences de structure et de développement existant entre leur pays:

1. à renforcer l'auto-administration communale et son pouvoir financier grâce à une meilleure répartition des compétences en matière de planification et d'administration, la mettant ainsi en mesure de mieux réaliser un environnement humain pour ces citoyens;
2. à veiller, par la poursuite des études en matière de planification et de droit foncier, à réalisation des plans nécessaires pour le développement harmonieux des villes, de leur architecture, de leur structure urbaine et de leurs institutions sociales;
3. à coordonner le développement urbain des communes avec l'ensemble du développement communal et régional, afin de synchroniser les plans de financement et d'investissement;

Constatent:

que les instruments nécessaires à l'application de telles techniques d'aménagement, à la réalisation des plans et leur coordination, compte tenu des alternatives possibles et de la volonté des citoyens, existent, mais qu'il est impératif de développer ces compétences, ces qualifications et cette volonté d'agir;

que toutes les compétences juridiques en matière de planification, tout perfectionnement, toute mathématisation des procédures d'aménagement, si nécessaires soient-ils, ne sauraient remplacer la formation d'une volonté politique, la fixation des objectifs et des priorités permettant une prise de décision.



RENOVATION ET PRATIQUE URBAINES

DIDIER GOSSELIN

Da revista "L'architecte d'aujourd'hui" Set./Out. 1973

A travers l'ensemble des mutations urbaines, la rénovation est la plus caractéristique, non en fonction de son contenu social, économique et politique, mais de son expression et de sa valeur architecturales. L'évolution rapide et profonde des besoins collectifs et individuels, la mutation des structures économiques et administratives, l'orientation de la politique urbaine et l'inadéquation du parc immobilier et du tissu urbain en regard du développement uni-directionnel de la société et de sa logique, rendent la rénovation indispensable. Mais, si l'on s'accorde pour dire qu'elle est inévitable, on ne peut que discuter son contenu et son sens.

Cette rénovation ne s'adresse pas seulement à certains quartiers de nos grandes métropoles, mais à l'ensemble du tissu et du patrimoine immobilier tant rural qu'urbain. La rénovation n'est pas une opération isolée. Il y a complémentarité entre la transformation des morphologies déficientes et des urbanisations nouvelles, une continuité qui se traduit normalement par une politique à longue échéance, devançant les aspirations et les futurs besoins. Mais cette notion de durabilité va à l'encontre des décisions à courte vue et de l'évolution actuelle du marché immobilier dans une économie de profit immédiat. Si la rénovation est la projection la plus sensible des rapports sociaux-économiques et des pratiques urbaines actuelles elle est avant tout l'image des contradictions de l'urbanisme et de la politique incohérente du coup par coup qui le défend. Ne pouvant ou ne voulant réduire les

déséquilibres urbains dans l'habitat, les services, les infrastructures et autres fonctions, la rénovation au contraire accentue les inégalités sociales. Les populations non solvables voient leurs conditions s'appauvrir (exode vers la périphérie, destruction de certaines relations sociales, éloignement des services et absence de transports collectifs, augmentations des charges). La rénovation pose le problème de l'habitat social dans le cadre des rapports sociologiques actuels, du niveau des ressources des personnes concernées et des loyers, et de celui plus général de la qualité de la vie (concept qu'il s'agirait de définir tant le sens a été détourné).

Rénover c'est faire un choix. Cette transformation de certaines unités urbaines en fonction de l'orientation de la société satisfait plus les intérêts de certains pôles économiques et politiques que les besoins et les aspirations de l'ensemble de la communauté. La rénovation est l'image urbaine d'un aspect des luttes sociales, aspect conflictuel de l'urbanisme. Il ne s'agit pas seulement le dénoncer la paupérisation, la disparition de rapports sociaux et commerciaux, l'accentuation du caractère nucléaire de la ville et des déséquilibres, le caractère autoritaire et unilatéral des décisions, la pauvreté accablante des architectures, le problème foncier, ou plus généralement la détérioration de l'environnement, mais surtout de trouver une autre praxis. Dans l'immédiat, les pratiques actuelles fondamentalement classiques ne pouvant résoudre les problèmes futurs et la tendance prospective à un technocratisme outrancier devant être combattu, cette pratique se traduira par un urbanisme d'action en opposition à un urbanisme d'intention, ce qui ne manquera pas de limiter la crédibilité des propos du texte. C'est en ces termes, de nouvelle pratique, que l'on posera le problème de la rénovation.

ETAT DU PATRIMOINE IMMOBILIER

Il est nécessaire avant d'analyser les processus de la rénovation urbaine, de rappeler rapidement l'état de vétusté et de surpeuplement du patrimoine immobilier français. Une enquête de l'Institut de recherche économique et commerciale appliquée sur la région parisienne en 1968 est significative. Elle révèle que 2 900 000 personnes vivent, soit en habitat insalubre, soit

dans un état de surpeuplement critique, soit en hôtel meublé. Notons, que parmi les ménages concernés, un tiers vivent à quatre personnes ou plus par pièce, un tiers ne possèdent qu'une pièce cuisine. Parmi les logements possédant l'eau courante, 9 % ont une douche et 13 % un w.c. Cette enquête détermine que près de 60 % de ces mal-logés ne pouvaient se voir attribuer un logement H. L. M. est que 85 % de la population active était ouvrière (revenu moyen de 1277 F pour quatre personnes alors que le revenu moyen parisien était de 2283 F pour 2,5 personnes. Les problèmes socio-psychologiques qu'engendrent ces mauvaises conditions d'habitat sont aigus. On a tendance à considérer tous ces mal-logés comme des asociaux que d'amenaguités! Il n'y a pas lieu de s'étonner si de nombreuses familles sont perturbées après avoir passé de nombreuses années dans de telles conditions. La rénovation rejette ces «asociaux» vers les cités de transit périphériques, quand ce n'est pas vers un autre habitat insalubre ou un bidonville. Le droit à un logement n'est pas reconnu, les mauvaises conditions d'habitat étouffent tout désir, toute volonté, alors qu'il y a lieu de croire qu'une habitation correcte permettrait de nouveaux comportements et épanouissements. (Encore faut-il distinguer les comportements dus à l'accession à la consommation, des comportements nouveaux de l'ensemble de la famille dans ses relations externes et internes, ne pas ignorer les insuffisances de l'habitat social actuel et leurs conséquences psychologiques). Devant l'ampleur du problème, certains précisent que l'on a ni construit ni effectué d'entretien du patrimoine immobilier pendant la période de l'entre-deux-guerres. Il est certain que l'insuffisance de construction neuve pendant cette période a aussi eu une influence sur la crise actuelle: à ceci s'ajoutent les insuffisances de la reconstruction qui furent des vues à court terme en matière d'urbanisme. L'absence d'entretien des immeubles a eu des conséquences d'autant plus graves que l'habitat «bon marché» du début de ce siècle était édifié avec des matériaux de durée contestable. Le vieillissement accéléré et l'état défectueux des tissus urbains semblent, en fonction d'impératifs urbains, appeler une rénovation rapide de nombreux quartiers. Ces raisons sont-elles les motivations profondes des opérations de rénovation? Quels en sont les résultats et les conséquences?

LES TECHNIQUES DE RENOVATION E LEURS EFFETS

La rénovation urbaine est un problème complexe quant à sa réalisation. Elle intervient en tissu vivant tenant compte de l'environnement, des mécanismes fonciers, des conséquences humaines, sociales et politiques. C'est un phénomène de mutation urbaine qui s'inscrit dans le mécanisme général de l'agglomération. Le terme même de rénovation englobe différentes tendances qu'il faut préciser. On parle indifféremment de rénovation, de restructuration, de réhabilitation de bâtiments isolés ou de quartiers. On peut dénombrer :

- La rénovation de zone: ces opérations sont généralement importantes en surfaces et en conséquences pour la ville et pour la population. Elles modifient la morphologie et l'image du quartier et nécessitent l'intervention publique (établissement public ou société d'économie mixte). Les modalités d'étude et d'exécution de cette rénovation dépendent de la législation sur les zones d'aménagement concertées (Z. A. C.).

- La rénovation de type ponctuel (en général dans les zones solvables des villes). Cette opération est suffisamment rentable pour intéresser les investissements privés. Limitée, elle modifie peu la cohérence du tissu urbain et pose un problème d'intégration morphologique. Quand ces rénovations ponctuelles se multiplient, elles mettent en cause la morphologie du quartier et l'équilibre même de la ville (augmentation du taux d'occupation du sol, absence d'équipements, accentuation des charges financières des collecti-

vités et de la crise du logement social, problème de circulation). Cette mutation progressive, désordonnée, amène une transformation fondamentale du quartier dans une absence d'unité complète. Cette politique de laisser-faire développe souvent des mécanismes catastrophiques pour la collectivité. L'intervention publique est nécessaire pour prévenir une telle tendance (premier cas).

- La restauration-rénovation des quartiers historiques ou d'éléments historiques (le Marais à Paris, le quartier de la Balance à Avignon). Elle est régie par la loi du 4 août 1962 sur la protection du patrimoine historique et la restauration immobilière. Elle peut être ponctuelle ou intéresser un ensemble historique.

- La rénovation conséquence d'une restructuration particulière de la ville (infrastructure routière par exemple).

- La rénovation de type monumental dont l'état est souvent le principal incitateur et financier (plateau Beaubourg et les Halles à Paris).

Cette classification schématique ne fait pas appel à la notion d'îlot insalubre ou défectueux et de stratification sociale, qui doivent être étudiées dans leurs mouvements relatifs: mutation sociale et mutation qualitative immobilière.

Quel est le détonateur du processus des opérations de rénovation? La vétusté critique, la constitution sociale, le lieu, l'évolution globale de l'agglomération ou la valeur foncière?...



Il n'y a pas de stratégie générale mais des conjonctures: l'évolution du marché foncier, l'urbanisation grandissante, l'accession de la promotion immobilière à un stade industriel, la dégradation par abandon de certains quartiers, la consécration du rôle tertiaire dans notre économie la mutation rationnelle des techniques et des modes de gestion des entreprises du bâtiment. Des mécanismes secondaires accompagnent ou préviennent souvent ces conjonctures: pourrissement volontaire de certains quartiers, au niveau des immeubles d'habitations mais aussi des commerces de base que l'on achète et que l'on ferme, ou de l'espace public que l'on n'entretient plus. Ce mécanisme provoque une mutation sociale par paupérisation. On accélère la mort du quartier, «on assainit»!

Il y a complémentarité entre le réajustement de la valeur foncière et immobilière et l'évolution globale de l'agglomération. La rénovation semble moins être une politique contre l'insalubrité qu'une reconquête foncière, sociale, économique dans un renforcement de la centralité de la ville.

Quelles en sont les conséquences? Elle modifie le contenu des activités en s'attaquant à des quartiers comportant des industries diverses et offrant des emplois à la population ouvrière. Ces industries disparaissent ou sont reconstruites en banlieue ou en province (politique de décentralisation). La ville devient «ville d'affaires» et ceci est d'autant plus sensible que la ville a un rôle important (pour Paris, d'ici l'an 2000, on prévoit une diminution de 200 000 emplois industriels et une augmentation de 300 000 emplois de bureaux). On consacre le rôle tertiaire des villes;

le monde financier se densifie dans les centres et l'habitat fuit en se dispersant. Elle modifie l'essence des activités commerciales et artisanales. (La rénovation du quartier Mériadec à Bordeaux comportait dans l'état initial, 315 commerces. Il en reste aujourd'hui 60.) Le commerce de luxe et les grandes surfaces les remplacent. Il y a modification de la teneur commerciale mais aussi du modèle: la rue avec ses commerces, son activité, ses échanges, disparaît au profit de la concentration de quelques activités dans un centre commercial. Les programmes de relogements suivent la même logique dans la stratification sociale et économique des ensembles urbains. Si on se réfère à Paris, pour une démolition de 29 000 logements, on en prévoit la construction de 36 500 autres s'adressant à des strates différentes de la population. Ces opérations ne peuvent qu'expulser la majeure partie de la population ancienne comportant une proportion de 25 à 30 % ne pouvant pas accéder aux loyers actuels. Ces trois effets sont les plus importants, il y en a d'autres. Les rénovations ont tendance à diminuer le nombre d'équipements, d'espaces verts, à sur-saturer par la densité de bureaux. La circulation automobile affecte les quartiers proches sans politique de restructuration globale, ce qui a souvent pour effet d'accélérer le processus de rénovation en tache d'huile. L'idée sous-jacente, la motivation des opérations ponctuelles réside dans un processus de déclenchement d'opérations plus larges.

La rénovation s'attaque aux villes pour une modification physique, sociale et symbolique et non pour une «reconstruction» des quartiers dépourvus d'équipements collectifs aux surfaces



mal utilisées, comme le prescrit le schéma directeur de Paris. Il n'est pas étonnant de remarquer que les lieux ponctuels de rénovation sont sensiblement différents de ceux dont la vétusté est fort. S'attaquer aux quartiers dits «insalubres» au nom d'une lutte contre la pauvreté tout en offrant peu de possibilités de relogements décentes, ne peut qu'accentuer la crise du logement social.

La rénovation a deux aspects sociaux; d'un côté, les ménages au revenu normal ou aisé qui y voient la chance d'accéder à un logement dans un quartier où ils aspirent à vivre, de l'autre, les classes déjà défavorisées qui font l'expérience inverse. Ainsi naît un processus de «rénovation-conquête». La couche sociale dominante s'approprie la ville sans pour autant y résider, y concentrant force et pouvoir, rejetant en périphérie tout ce qui n'est pas partie intégrante d'elle-même. Toutes les villes subissent ce processus à différentes échelles, Paris en présente peut-être la plus excessive.

Le quartier ancien n'est pas une réalité sociale immuable. L'évolution générale de notre société modifie, transforme ces quartiers à l'image générale de l'ensemble de système de valeur, il en est de même pour l'organisation sociale mais si cette évolution générale est progressive, elle s'exprime avec brutalité à travers la rénovation. Il ne peut se développer de micro-système indépendant et différent du système dominant. Ces quartiers, par leur excentricité et par leur constitution historiquement populaire se sont forgé une organisation sociale particulière: communauté laborieusement élaborée dont l'unité rend indissociable les éléments de sa constitution, en contradiction avec l'évolution générale. La rénovation accélérera et renforcera par sa violence, la tendance spontanée du système politico-économique, tout en n'accordant aucun droit d'existence et d'expression aux citoyens concernés. Elle provoque l'ouverture du quartier et pour certaines villes, l'accession à l'état de mégalo-pôle. Elle condamne à l'extinction ou à l'éclatement les formes de vies sociales anciennes.

Il est difficile de cerner les transformations sociales à travers l'évolution de la rénovation. Chaque rénovation est un cas particulier. Cette mutation sociale est fonction de la cohésion préalable du quartier, de l'importance de la rénovation, du taux de relogement et de l'apport de population nouvelle, du plan masse et de la morphologie du nouvel habitat. Quelles que soient les

modalités, les relations entre les habitants et le quartier deviennent différentes. Les rapports anciens, les motifs traditionnels d'attachement au quartier deviennent impossibles ou perdent leur raison d'être. L'ouverture provoque un retrait de la vie familiale par rapport au quartier, une réduction de la participation à la vie de celui-ci, la disparition des formes de loisirs et d'activités anciennes. Le renforcement de la cellule familiale et du rôle ostentatoire du logement se fait au dépend de la vie communautaire du quartier où il s'est forgé des liens issus d'une longue familiarité entre les habitants. Le changement est d'autant plus durement ressenti que le rythme de rénovation est grand et que l'habitat proposé s'éloigne du modèle ancien.

Il est nécessaire pour analyser les mutations sociales de différencier deux états: les conséquences dues aux différents relogements et les réactions défensives.

Les réactions défensives sont fonctions de la faiblesse des ressources, de l'âge, de la proximité du lieu de travail et aussi de l'attachement aux quartiers. Ces réactions sont moins un obstacle à la rénovation, qui est nécessaire aux yeux des habitants, qu'un refus de la forme qu'elle prend. Les études sur les quartiers rénovés nous montrent combien le rythme et l'ampleur de la rénovation influent sur leurs comportements. Les réactions passent de la revendication d'un logement au loyer accessible et l'espoir d'être relogé sur place, à la peur d'être expulsé, à celle de l'exode vers la périphérie, à l'appréhension de la cité de transit pour les uns, de l'asile pour les autres. Cette peur entretenue est d'autant plus grande que les personnes sont isolées. Il existe des associations de défense plus ou moins politisées suivant l'opération, le lieu, les personnes en cause. Leurs revendications sont fondamentalement opposées aux objectifs des opérations de rénovation en cours. Il ne peut y avoir que conflit. «Leur participation» à la rénovation demanderait un accord de principe impossible sur le sens de la rénovation entre ces organisations et l'organisme rénovateur. Le terme «défense» dessine les limites de telles associations dans le système actuel de gestion urbaine. Les mutations individuelles dépendent étroitement du mode de relogement dans la périphérie des villes, le relogement par soi-même pour ceux qui n'ont pas droit au relogement officiel (commerçants, artisans, habitants d'hôtels meublés), le relogement par échange avec les zones d'habitat ancien (échange de logement entre un ménage aux

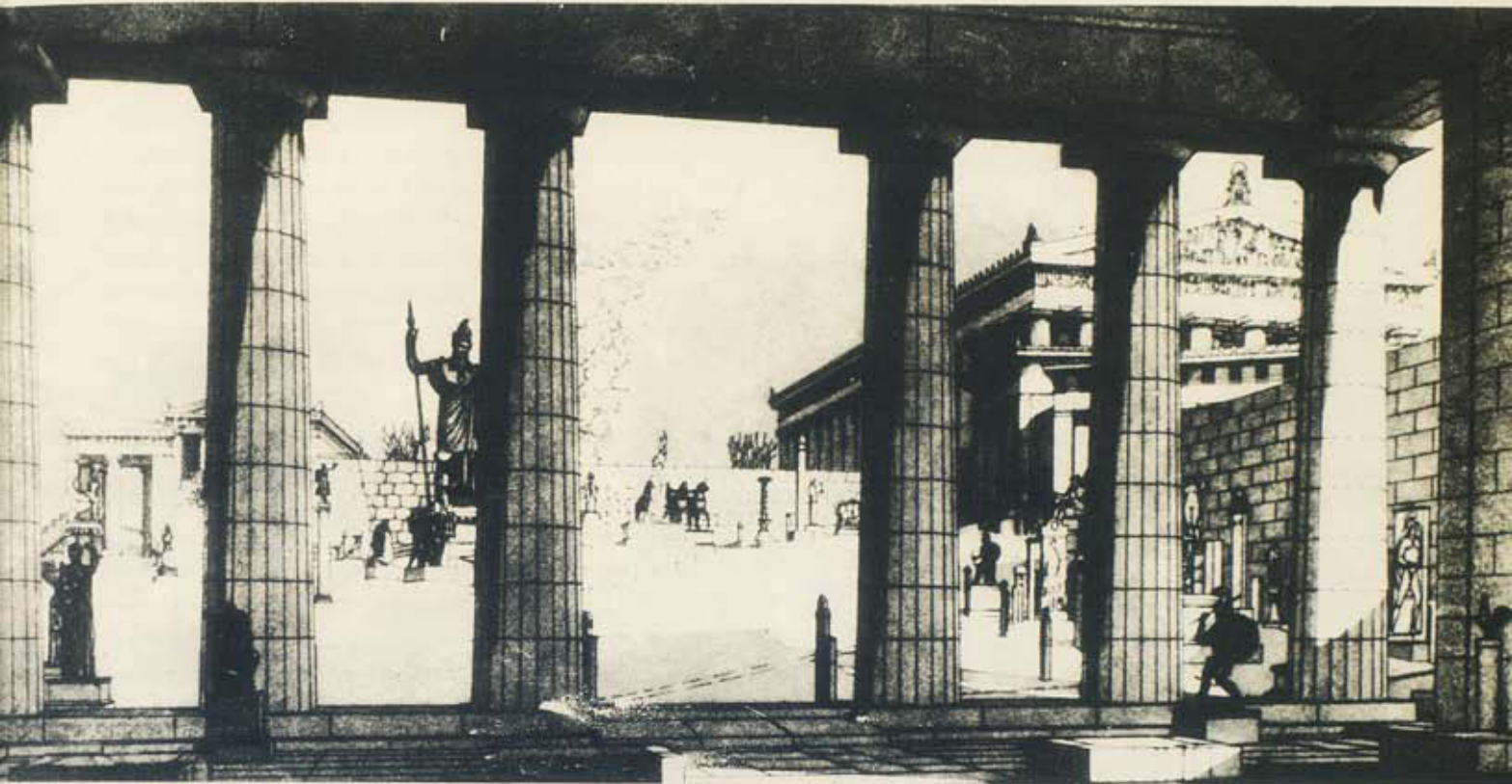
faibles revenus touché par la rénovation et un ménage habitant un quartier ancien et pouvant accéder aux constructions neuves de l'îlot rénové). Cette dernière formule est très souvent la seule solution accessible pour les familles. Elle a pour résultat direct la paupérisation et l'accélération des mécanismes de détérioration des quartiers anciens proches de la rénovation, refuge «des laissés pour compte». Les lois sont assez évasives ou muettes sur le relogement. Les commerçants, les industriels, les artisans, qui exerçaient des activités dans le périmètre à rénover ont un droit de priorité dans l'attribution de locaux dans les constructions nouvelles. L'offre d'un local de remplacement ou l'acceptation de nouveaux locaux libère l'organisme rénovateur de ses obligations. Les commerçants ou artisans n'ayant pas eu d'offre de remplacement seront indemnisés après justification du préjudice. Quant aux locataires d'immeubles d'habitation, l'organisme doit leur proposer un relogement durable ou d'attente avant l'offre d'un logement définitif, offre correspondant aux besoins des expulsés et qui n'excèdent pas les normes H.L.M. Dans la pratique, l'organisme rénovateur est amené à employer des moyens de fortune pour reloger les expulsés. L'effort des familles pour obtenir des conditions de logement plus favorables que celles connues jusqu'alors est considérable mais il y a un seuil au-delà duquel il est impossible financièrement de consacrer plus au logement. La transformation radicale du cadre de vie demande une acclimatation comportant des problèmes nouveaux et imprévus: nouvelles charges, nouveaux besoins, modifications dans les relations sociales, privations, perte d'équilibre et difficulté à réinventer un mode de vie. Pour les habitants relogés, sur place ou en périphérie, la rénovation apparaît comme l'accélérateur d'une tendance générale à la consommation. Les familles aux revenus solvables sont atteintes par la contagion «du modernisme». Quant aux «laissés pour compte», ne pouvant être relogés sur place ou en banlieue, leurs conditions deviennent plus précaires et leurs chances d'obtenir un logement décent ruinées.

Les rénovations publiques ou privées sont différentes quant à leurs constitutions. Les opérations privées, de plus en plus nombreuses, ont une influence néfaste sur les mutations globales des villes: densification excessive du tissu urbain, absence d'équipement et de référence à une politique globale de restructuration, localisation excessive en des zones solvables d'équilibre financier aisé, conséquences économiques, sociales et

humaines incontrôlées, pauvreté architecturale. Ces opérations sont à l'image de leur motivation, c'est-à-dire une rentabilité maximale. La rénovation publique ou semi-publique semble ne s'attacher qu'aux zones délicates où l'investissement public est indispensable pour éponger le déficit. En province et en banlieue parisienne, le moteur principal du renouvellement immobilier est la rénovation privée. Les communes cèdent à l'initiative privée le soin de rénover le patrimoine immobilier, par volonté consciente ou par impossibilité de faire face aux lourdes charges et responsabilités que présente une opération de rénovation publique. La rénovation semi-publique est importante quant aux surfaces et aux moyens mis en œuvre. Elle est dans son principe une occasion de vivifier la ville. Le résultat est tout autre et souvent le déficit conduit à densifier, à diminuer le nombre de logements et d'équipements. Sur le plan foncier, le contrôle sur la hausse spéculative en zones rénovées ne peut être qu'un simple rachat des terrains. Ne serait-il pas nécessaire d'avoir une réglementation rigide du domaine foncier? Tous les professionnels en sont conscients mais beaucoup hésitent devant la municipalisation des sols ou autre forme de limitation du droit de propriété. Cette révision nécessaire, ingérence dans les droits traditionnels de notre bourgeoisie, est impensable pour elle. La révision fondamentale de ce droit est le préalable à toute transformation en matière d'urbanisme. Le problème foncier appelle celui des charges foncières dans les opérations de rénovation. Derrière le problème des ventes de terrains viabilisés se profile celui de la différenciation des rôles du rénovateur et du constructeur. Il n'y a aucun moyen de contrôle sur les objets construits et sur leurs fonctions finales alors que l'opération libéralisation du sol est toujours déficitaire et que l'opération construction est bénéficiaire. Seul un même organisme permettrait un équilibre financier.

L'architecture des opérations de rénovation, répond au mythe qu'elle entretient.

L'exemple des villes françaises est consternant: architectures-objets, tours symboliques de la puissance commerciale et financière dalles abritant les services... Un critique a pu écrire, à propos de la rénovation du secteur Italie dans le 13^e arrondissement de Paris: «Quelle horreur, quel faux luxe criard, quelle camelote de modernité, dissimulant des équipements misérables, des logements minuscules, invivables, loués à des prix affreux; c'est architecture du mensonge!»



Une telle situation n'appelle pas seulement des modifications juridiques et financières mais aussi une remise en question des institutions de la société industrielle. Il est urgent d'attirer l'attention sur ce changement radical et sur la gravité des orientations aveugles de notre civilisation: attitude que certains considèrent comme obscurantisme, pessimisme excessif ou peur de l'avenir.

PRATIQUES URBAINES

La ville, lieu traditionnel et privilégié des mutations sociales et culturelles, de confrontations et d'inventions, de productions et de créations, est soumise à un urbanisme essentiellement conservateur voire répressif qui tente de la stériliser en condamnant l'irrationnel, l'alléatoire, les lieux de rencontre, et même la rue. Elle exprime aujourd'hui le finalisme utilitaire des intérêts du pouvoir des couches sociales dominantes. Toutes ou presque toutes les conséquences de l'aménagement ou de l'urbanisme tendent à renforcer les injustices sociales par des contraintes financières et sociales. La restructuration des centres urbains a souvent pour effet direct un renforcement, une accélération des contraintes sur certains groupes socio-professionnels





et une plus grande pénurie de logements sociaux. L'illusion mythique d'une société parfaite à travers «un urbanisme de progrès» n'en est pas moins persistente et continue à s'exprimer dans un certain scientisme. Cet urbanisme de progrès, dont le raffinement est l'équipe pluridisciplinaire, nous a entraîné de mythes en mythes du grand ensemble à la Z. U. P., de la Z. U. P. aux villes nouvelles sans tenir les résultats que les responsables espéraient, sans remettre en cause les racines profondes de cet urbanisme et de son échec. La ville est à l'image des structures de décisions, d'élaboration mais aussi d'une structure économique. Cet urbanisme comme toute institution ou administration se referme sur lui-même. Il est la propriété des groupes dominants et se refuse à sortir des milieux professionnels, politiques et administratifs. Il n'y a pas de débat public. L'urbanisme est le fruit d'une politique et de la défense d'une société qui la secrète. C'est un système doublement clos; au niveau des professionnels et des responsables et au niveau du cycle d'évolution et des orientations. Les débats locaux à propos d'urbanisme ou de gestion ont été progressivement vidés de tout contenu. La complexité apparente et croissante des problèmes

posés, la centralisation des décisions urbaines et la dépendance budgétaire contraignent les collectivités locales à une rôle de spectateurs. Quant aux administrés, c'est l'ignorance totale des décisions et des débats. Les mécanismes de plus en plus complexes de notre système sont commandés par des technocrates et des groupes financiers, dans une sous-information grandissante de la population provoquant à la longue un désintéressement pour les affaires publiques. Le système municipal, extension d'un mode de gestion valable au niveau d'un village mais dépassé à celui d'une grande ville, étouffe toute possibilité d'organisation indépendante et collective de gestion et d'élaboration urbaine des villes par quartier, par groupement de quartiers suivant le niveau et l'importance des décisions.

Le renforcement du pouvoir central de l'Etat s'accompagne d'un refus de s'opposer aux pressions des groupes d'intérêts privés, aux luttes internes administratives, d'une impuissance des intentions de planification urbaine existante et le refus d'une efficace politique foncière. On sacrifie la ville à de pseudo-efficacités économiques, qui nous conduisent à des situations aussi

graves que celles que connaissent les villes nord-américaines. La dégradation des paysages urbains, l'évolution effarante d'une vie ascétique urbaine vers une passivité et une consommation toujours plus aliénante ne peuvent conduire qu'à une détérioration sans retour. L'organisation de l'espace urbain a sur la domination des uns ou sur la soumission et la passivité des autres autant d'effet que l'organisation du travail ou la répartition des revenus. D'un côté les strates supérieures dominantes auront un pouvoir renforcé. Certains commerces, les espaces de culture et de loisirs, les sièges sociaux des grandes entreprises, les grandes administrations se voient attribuer les lieux privilégiés de la ville. De l'autre, les «soumis» verront leur vie de plus en plus, appauvrir. La ville est un champ d'affrontement social entre une classe dominée et une classe dominante, qui se reconnaît dans l'image qu'elle veut donner à la ville. Que l'on s'attaque à une de ces parties, on s'oppose à l'ensemble du système de valeurs dans sa traduction architecturale et urbaine. Aucune pratique d'urbanisme en l'état actuel, ne peut résoudre les problèmes qui vont se poser à notre civilisation industrielle. Face au cloisonnement, à la croissance «des outils institutionnels» il faut retrouver de nouvelles structures collectives et d'élaboration architecturale. La ville doit être confrontation, imagination, libre expression de l'homme: l'urbanisme doit être un débat public.

PRATIQUES ARCHITECTURALES

De même qu'un quartier sera une réalité nouvelle quand les habitants auront pris en mains leur environnement en le créant, en le transformant et en le gérant, le logement devra répondre à ces aspirations. Le Corbusier écrivait: «mon métier c'est de loger les hommes», dans une volonté de transformer, de modifier sa mentalité et son mode de vie. L'homme se loge, ne devrait-il pas habiter? Imposer un espace, quand il est mal conçu et étroit, c'est contraindre l'habitant. La réponse n'est pas dans l'architecture super modelable, mythe déjà récupéré par les commerçants du bâtiment. La rareté de l'espace est dans les appartements en grande partie la source de toutes les carences. Ce n'est pas non plus avec le miracle de la cloison mobile que l'on résoudra cette absence d'espace. L'augmentation de la surface habitable, l'isolation phonique, la variété des espaces, des matériaux et des vues ne sont-elles pas prioritaires? L'espace devrait-il être défini d'une façon absolue? Nous devons éviter d'imposer des espaces minimum, de qualité

minimum, pour besoins minimum d'une classe. En construisant des logements pour des foules anonymes, des H. L. M. médiocres, on a provoqué chez l'homme un dégoût pour toutes formes d'habitat collectif et pour l'industrialisation. A travers son action de création de son logement et de contrôle de son environnement, dans une nouvelle pratique urbaine, nous devons éviter ce dégoût et cette passivité, négation de toutes possibilités d'avenir. Mais c'est moins la question du logement que celle de son environnement et de sa position dans le contexte social et urbain qu'il faut poser. Si la solution du logement ne résoud pas la question de l'urbanisme et des institutions, une nouvelle pratique n'est possible qu'avec une transformation parallèle des structures habitables. Une même organisation reproduira les mêmes effets.

En prospective urbaine il s'agira moins de traduire techniquement un programme et des fonctions urbaines primaires que d'imaginer de nouvelles structures dans la décision, la gestion et redéfinir les actes de construire et d'aménager. Nous avons vu combien il fallait soustraire l'homme à sa passivité consummatrice. Ivan Illich oppose le besoin de faire les choses par soi-même au besoin d'avoir quelque chose. C'est ce besoin d'indépendance et de choix qu'il faut retrouver chez l'homme, chez le citoyen dans un cadre collectif communautaire. Ce n'est pas en donnant une indépendance, une liberté aux initiatives privées des groupes financiers que l'on pourra résoudre les problèmes urbains, ni en confiant à l'Etat central des moyens d'un contrôle rigide des opérations urbaines. Il s'agit de trouver une organisation sociale où l'homme, les groupes sociaux et le quartier trouveront une indépendance réelle. Il n'est pas question d'auto-suffisance ni de retour au passé. Il n'y a pas de collectivité sans prise de conscience collective: le groupe, l'unité collective doit prendre en mains son existence et sa gestion. Toutes les erreurs actuelles dans la démesure de nos institutions sont la conséquence de la différence des réalités vécues par le citoyen et celles des milieux de décision. Il me semble essentiel de retrouver ces formes d'organisation collective urbaine et d'opter pour des solutions architecturales équilibrées et simples, instruments entre les mains des communautés conscientes.

Le mouvement de prospective «officielle» (Nicolas Schoffer, Yona Friedman, Paul Maymont, Walter Jonas et autres) renforce l'urbanisme conservateur, centralisateur sous des for-



De gauche à droite : Berkeley, 1972 ;
le Temple de Venus d'après Borra ;
Perspectives italiennes, XVI^e siècle ;
Immeuble de bureaux, Londres, 1970.

mes d'avant-garde et ne remet pas en cause les formes fondamentales de communications urbaines ou de gestion de notre société. Ces propositions architecturales ne font que renforcer la tendance actuelle d'un dirigisme, extension de cette pratique dans une société ultra-industrialisée. Ces propositions prospectives font peu cas de l'homme, de sa liberté, de ses possibilités conscientes de décider de son propre avenir et de la gestion collective de la vie publique. Les schémas proposés par ces urbanistes sont en contradiction avec leurs rêves. Ils veulent libérer la ville de la dictature de l'urbaniste et de l'architecte et donner aux citoyens la possibilité de décider par eux-mêmes alors qu'ils provoquent une plus grande soumission. Il est permis de penser que le changement ne viendra pas de ces visionnaires ou de tout professionnel atteint de scientisme ou d'urbanite aiguë de l'avenir. Il est indispensable pour l'homme d'opter pour une modification fondamentale de notre société avant de la sacrifier à ce dirigisme, étranger à toute expression. Aux urbanistes et aux architectes, de rechercher ces nouvelles structures et de participer à cette prise de conscience indispensable des hommes.

L'architecte a gardé l'idée de vouloir dominer la ville, de la contrôler comme un édifice. Il a

tendance à construire des maisons pour des hommes tels qu'il les imagine dans le cadre d'une idéologie. Son rôle et son influence sur l'environnement sont de plus en plus réduits. Les promoteurs immobiliers, les financiers et l'administration décident, aménagent et orientent le paysage de nos villes. L'architecte complice ou non n'est plus le moteur, l'innovateur. Il est tout au plus, la garantie d'un esthétisme de consommation. Comment peut-il, en rentrant dans cette structure d'élaboration, agir sur les orientations de l'urbanisme? L'urbanisme n'existant que par sa concrétisation et les plans n'étant que des intentions, un urbanisme d'action est nécessaire. Les structures de dialogue urbain étant inexistantes et la perspective dessinée par la politique générale étant obstruée, l'action urbaine dans la perspective d'une confrontation et d'une création commune avec l'usager n'est possible qu'au niveau local avec des motivations profondes (opération de rénovation urbaine par exemple). Il serait néanmoins absurde de limiter une pratique urbaine à de seules actions ponctuelles. Les décisions prises au niveau national (législation et orientations), départemental ou régional ont beaucoup d'influence sur la physionomie de nos villes. Pourquoi les architectes bouderaient-ils les services de l'équipement et de l'urbanisme? Cette

attitude négative a provoqué trop de dégâts pour ne pas la modifier. Ces deux niveaux d'action concrète, au niveau ponctuel et au niveau administratif, sont nécessaires si l'architecte ne veut pas voir son rôle limité, dans la perspective d'une remise en cause du professionnalisme. Les architectes doivent être éducateurs en s'efforçant de construire avec ceux qui habiteront ces ensembles qu'ils projettent.

La nécessité d'une existence active de l'homme et d'une modification des pratiques urbaines supposent une capacité d'expression, un niveau de conscience et un effort créateur qui s'éteignent devant une tendance consummatrice et passive. Il est vrai que l'expression populaire est aliénée et dirigée. Demander à un citoyen ce dont il désire en matière de logement et d'urbanisme fait appel aux lieux communs, aux idées fabriquées par un système dominant de valeur et à un certain conservatisme. Il se réfère à ce qu'il connaît, à ce qu'il a vu, lu ou entendu. Ses propositions ne sont pas transposables. Devant l'absence de structures nécessaires et la méconnaissance des problèmes urbains de la part des citoyens, il s'agit de l'aider à prendre conscience de ses désirs véritables, à les formuler et à les imposer par des actions efficaces. Les corps intermédiaires existants ou spontanés tels que les comités de défense, les associations de quartiers, les syndicats de locataires peuvent informer et aider les habitants à mieux percevoir les problèmes. Les réactions d'opposition des habitants, dont les conditions de vie sont en contradiction profonde avec leurs aspirations ou menacées par des opérations de rénovation doivent évoluer vers une attitude positive et créatrice. De cette prise de conscience, à travers les échecs même peut naître la certitude de la nécessité de la maîtrise de l'espace urbain par la collectivité au niveau des décisions, des études, des sols et des possibilités financières et techniques. Cette nécessité, ce besoin de participer activement à une œuvre commune, d'approprier l'espace et non plus de le subir, de le gérer non seulement au niveau du logement mais aussi de son environnement proche, implique une refonte des milieux professionnels. On ne peut définir une théorie globale à ce niveau, il n'y a pas de recette. Tout est à faire. C'est à travers les opérations de rénovation urbaine que je m'efforcerai de définir cette pratique.

UNE STRATEGIE

Notre rôle sera d'imaginer les moyens de lutte et de montrer que dans les conditions techniques,



législatives, il est possible de proposer une auto-rénovation et un contrôle par les citoyens de tous les aspects de leur environnement. Quel pourrait être le processus de cette pratique? Un comité de base rassemblant les responsables politiques et syndicaux du quartier, les représentants des associations diverses et toute personne concernée, des professionnels est nécessaire. La première tâche de cette équipe sera d'informer et d'organiser les habitants en vue de leur action au sein de l'association. Mettre en cause l'opération de rénovation et établir un contre-projet avec les habitants supposent un travail d'organisation et de communication afin de développer leur pouvoir, leur cohérence et leur conscience. Les pouvoirs publics ne reconnaissant aucune réalité d'expression à ces habitants, les projets actuels de rénovation sont étudiés sans tenir compte des populations résidentes. La rénovation est décidée sans eux et s'effectue dans des conditions et à rythme déconcertants. Les réactions défensives se transforment souvent en fatalisme et en passivité. En catalysant les craintes et les mécontentements en une action réfléchie et créatrice, il est possible de mettre en place les institutions leur permettant le contrôler leur environnement. Cette motivation, base d'une prise de conscience générale est nécessaire. Elle est d'autant plus forte que l'opération de rénovation est plus importante et que souvent elle chasse une population équilibrée. Les opérations réduites, aboutissement d'une dégradation progressive et volontaire du quartier, permettent difficilement cette mobilisation. Cette prise de conscience de la nécessité de la rénovation dans une prise en mains de leur environnement évitera une rupture dans leur vie individuelle et collective. Parallèlement à ce travail difficile d'information, cette agence devra assister techniquement les groupes d'habitants désireux d'agir concrètement la rénovation telle qu'elle se présente (expulsion sans relogement décent, défauts juridiques dans les procédures, spéculations à enrayer, aménagement du quartier...). De l'issue de cette confrontation dépendent les possibilités de concrétisations des propositions du contre-projet, instrument architectural. Ces projets peuvent être élaborés par des professionnels ou non au sein d'une agence d'assistance architecturale et urbaine.

L'élaboration du contre-projet comporte cinq phases:

L'étude du quartier rénové, d'un processus d'urbanisation et d'un système architectural,

l'étude du quartier nouveau, d'un prototype de démonstration et l'élaboration progressive par tranche de la rénovation. Un stade intermédiaire de confrontation avec les organismes publics et les administrations est nécessaire après la phase d'étude. Le pouvoir des masses, leur certitude et le bien-fondé du contre-projet doivent débloquent cette confrontation par essence hostile. Ce stade est le plus important pour l'issue de cet urbanisme d'action car il est nécessaire d'associer les responsables des collectivités locales, les organismes d'H.L.M. à cette rénovation. S'il n'y a pas de modification dans le droit de propriété, la seule possibilité au niveau foncier est l'association des propriétaires à ce nouvel organisme que se créerait avec les responsables locaux, les propriétaires, les organismes d'H.L.M., le trésor public et l'agence de base. La participation des propriétaires peut être soit directe en se chargeant de la restauration de leur immeuble avec les fonds pour l'amélioration de l'habitat, soit indirecte en participant à la rénovation comme le prévoit la loi. Le rassemblement des propriétaires dans l'organisme de rénovation a l'avantage d'escamoter le problème foncier, les propriétaires retrouveront soit sous forme de parts, ou sous forme de droits de propriété, de copropriété sur les meubles construits, les valeurs identiques aux propriétés immobilières précédentes estimées par les domaines. Le maintien de la propriété et la nécessité d'acquisition sont incompatibles. Une telle procédure de rénovation n'est pas si simple bien sûr. Avant l'enquête publique de la rénovation, les groupes financiers, les promoteurs ont racheté des terrains et des immeubles et ces personnes ont, nous l'avons vu, des desseins quelque peu différents de ceux du nouvel organisme de rénovation proposé.

Les phases d'étude du contre-projet peuvent être alors:

1. L'étude du quartier à rénover au niveau de ses activités, de son patrimoine immobilier, ses habitants, de sa position dans l'agglomération. Des enquêtes foncières, sociologiques, démographiques doivent être entreprises.

2. L'étude d'un processus d'urbanisation et d'un système architectural opérationnel, instrument entre les mains de la collectivité. Cette architecture devant tenir compte de la législation du bâtiment et des possibilités financières des organismes publics de logements sociaux. Cette étude, dépendant de la physionomie du quartier et de ses habitants, ne peut se présenter comme

un schéma fixe et immuable, comme une réponse universelle aux problèmes de rénovation.

3. L'étude du quartier nouveau au niveau des équipements collectifs, des axes de circulation, des activités, des éléments immobiliers à conserver, de l'élaboration progressive des opérations... Dans cette étude préalable, il faut s'efforcer d'éviter les déséquilibres que peuvent provoquer des travaux de démolition et de rénovation au niveau des réseaux techniques, des activités, des cheminements et du tissu urbain et répondre à la contradiction entre le réseau urbain existant et le paysage proposé. Les fonds publics de l'A.N.A.H. rendent possible la restauration d'immeubles et édifices susceptibles d'être conservés. Comment synchroniser les opérations de démolition, rénovation et relogement dans une opération-tiroir? Comment résoudre les cas sociaux et marginaux de la population existante devant une législation insuffisante? Le relogement sur place de ces citoyens, par des loyers accessibles, est pourtant la seule réponse aux besoins des plus défavorisés. Devant ces problèmes, l'action collective des habitants concernés est-elle suffisante? Comment obtenir l'équilibre financier? Par une péréquation à l'intérieur des îlots rénovés, le prix du terrain viabilisé étant variable, ou par une subvention dont le montant serait lié au nombre de logements sociaux? L'association des propriétaires ne risquent-elle pas de modifier considérablement l'image de la rénovation? La nécessité des finances publiques est évident comme semble nécessaire une modification de la politique foncière.

4. L'étude d'une tranche expérimentale et de démonstration de l'habitat proposé sur un terrain libéré ou vierge du quartier à rénover. Ce prototype de confrontation avec les citoyens doit démontrer la validité d'une pratique différente. Cette action de démonstration stimulera les citoyens à réaliser leurs propres conditions de vie et permettra d'expérimenter l'instrument architectural afin de le modifier et de l'améliorer (voire pour obtenir un agrément juridique ou technique). Cette action pourrait convaincre les personnes non motivées progressivement de l'auto-rénovation. L'appui financier est nécessaire.

5. L'étude pratique au niveau de chaque îlot dans une rénovation progressive et concertée entre les habitants et l'organisme sur la base de

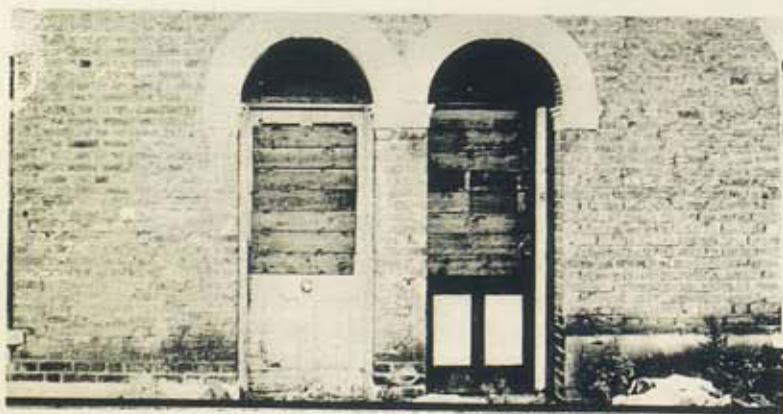
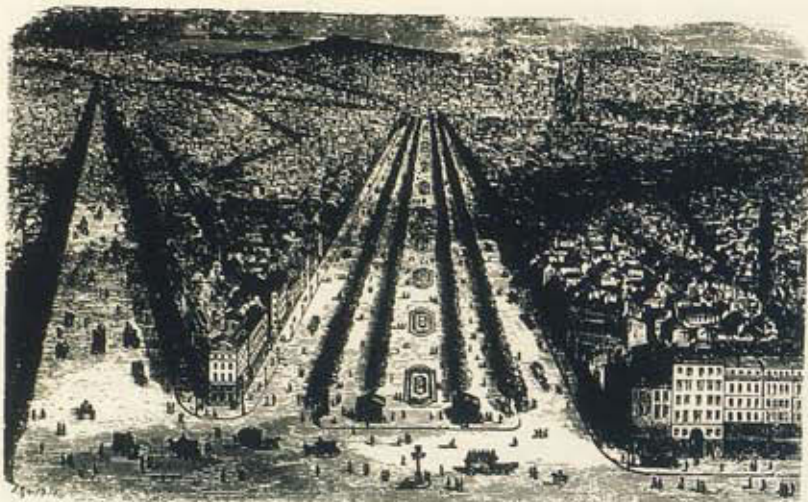
rénovation. L'équilibre financier, les problèmes parcellaires, le relogement des locataires et les l'étude préalable et réalisation de l'opération de réinstallations possibles des artisans ou des commerçants doivent être étudiés à ce stade.

L'action de ces citoyens motivés sera-t-elle réelle? Ne se confinerait-elle pas aux interventions de quelques personnes tout en se déchargeant sur elles? Quel sera l'appui financier de l'organisme dans son action? Doit-on s'appliquer à l'exécution de projets à court terme et à faire pression sur l'administration et les élus, ou à l'élaboration des structures de communication et des institutions inapplicables dans le contexte actuel? N'y a-t-il pas danger si l'action revendicatrice et créatrice des habitants ne débouche sur rien de concret? Est-il possible après avoir fait pression sur les offices publics d'H. L. M., sur les municipalités, les administrations et les propriétaires d'étudier, d'élaborer avec eux la rénovation sans modification profonde de son sens?

Les réponses se trouvent dans l'expérimentation d'une telle proposition, dans sa remise en cause perpétuelle et dans la multiplication de telles actions urbaines au niveau des opérations de rénovation et des zones à urbaniser ou urbanisées. Si l'action urbaine n'aboutit pas, il y aurait danger si nous proposons un cadre rénové en leur faisant espérer l'inaccessible. La différence essentielle dans la démarche est que ce sont les habitants qui proposent et qui luttent. Ils ne sont pas concernés, ils s'identifient à l'action urbaine. Cette démarche ne peut être négative. D'autre part, les premières études de l'agence seront inévitablement sans support financier. La création architecturale et urbaine est un acte social, il est inutile de se consacrer au «design». L'architecte doit sortir de devant sa table à dessin et doit refuser de perpétuer un système urbain par des spéculations intellectuelles en essayant de créer un environnement plus équilibré avec les citoyens que tout ce qu'il aura pu imaginer avec sa propre culture.

A travers cet urbanisme de lutte, c'est le changement radical de nos institutions qui est visé. Rénover des quartiers, c'est détruire ce que des hommes avaient peu à peu édifié. Rénover sera le moyen d'inventer de nouvelles voies vers la création d'un environnement, résultat d'un effort collectif, dans une identification du citoyen avec le paysage urbain.

Didier Gosselin



O TERRITÓRIO E A VIDA NO JAPÃO NO SÉCULO XXI

*Associação para o planeamento global da Região
da Capital*

Representante: *Masomichi Royama*

The 4th International Symposium on Regional
Development – Tokyo 1972

I. IMAGEM DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL NO FUTURO

Com a Restauração dos Meiji, o Japão encaminhou-se para a modernização na prossecução da reforma económica e social. Em consequência, o Produto Nacional Bruto do país aumentou sendo agora o terceiro no mundo, apenas ultrapassado pelo dos Estados Unidos e da União Soviética. Quais as forças determinantes deste notável desenvolvimento económico? Diligência no trabalho, educação largamente generalizada e um conceito de vida baseado em valores comuns. Outro factor importante ainda é o facto do povo japonês ser constituído por uma única raça falando uma língua comum. Apesar das grandes mutações económicas e sociais que se seguiram à experiência sem precedentes da derrota na II Grande Guerra Mundial, o carácter japonês permaneceu essencialmente imutável. « O Japão saiu da confusão do pós-guerra como se recuperasse de um grande desastre.

Esta flexibilidade de reacção a condições exteriores pode ser citada como uma das características típicas japonesas, condição prévia necessária para enfrentar mudanças rápidas de situações tanto sociais como económicas. Por exemplo, a electrónica, que tão rapidamente se desenvolveu depois da II Grande Guerra Mundial, impulsionou recentemente notáveis mudanças sociais. As sociedades industrializadas espalhadas pelo mundo têm vindo a transformar-se em sociedades científicas, com o uso da nova ciência electrónica. Como o Japão está também a transformar-se numa sociedade científica, as nossas comunidades, cidades e nação começaram a experimentar as mudanças dinâmicas que acompanham esta transformação de sociedade industrial em científica. Pensa-se mesmo que esta alteração seja tão vigorosa ao ponto de alterar alguns traços característicos dos japoneses tais como a diligência, a modéstia e o próprio conceito de valores de vida que tem até agora apoiado o desenvolvimento social do país. Assim é provável que o Japão experimente mudanças sociais profundas à medida que avança para uma sociedade científica nos últimos 30 anos que antecedem o século XXI. Ao mesmo tempo é provável que isto represente também grandes mudanças para o indivíduo em si mesmo. A sociedade do século XXI será composta de sistemas de valores extremamente diversos e flexíveis, englobando toda a sociedade em conformidade com os valores exigidos por cada cidadão. Os nossos valores da vida passarão da preocupação com os problemas

económicos para objectivos orientados espiritualmente. O individualismo no bom sentido da palavra será fortalecido pelo amplo desenvolvimento de novas possibilidades de vida, na base de uma vontade mais livre e de novos princípios de vida. Como manifestação directa desta situação, são já hoje evidentes as mudanças nos padrões de ocupação dos tempos livres — como se pode ver, por exemplo, pela passagem dos simples divertimentos e do consumo para actividades mais repousantes e criadoras — forçando-nos a uma consciencialização das transformações da nossa época. Também no nosso meio ambiente humano apoiado por uma forte e vasta expansão económica exige-se cada vez mais qualidade em detrimento de quantidade. Grande parte das reservas de capital social deveriam ser atribuídas à construção dum melhor meio ambiente humano, pois o problema fundamental da construção da futura sociedade do século XXI é a maneira de criar uma sociedade sem poluição, através da conservação do meio ambiente natural.

As nossas actividades sociais e mesmo os nossos espaços sociais serão dinamicamente alterados por futuras inovações tecnológicas ligadas aos transportes e às comunicações. A diversificação e aceleração dos nossos meios de transporte progredirão ainda mais rapidamente tornando possível o desenvolvimento de extensas áreas urbanas num equilíbrio entre o tempo e a distância económica. Mais ainda, o progresso da transmissão técnica de informações permitirá ligar centros comerciais centrais a residências particulares através de sistemas «em linha» e «em tempo real» e o telefone televisionado será uma necessidade doméstica diária. A introdução de actividades informativas na nossa vida de todos os dias, estará intimamente ligada às actividades administrativas e poderá fornecer a solução para o estabelecimento de novos sistemas administrativos regionais. Pela mesma razão, à medida que a sociedade e a economia japonesas progridem virá naturalmente a lume o papel a desempenhar pelo Japão no mundo, tornando-se maior a sua responsabilidade internacional de fornecer ajuda técnica e económica aos países em vias de desenvolvimento, por forma que o abismo económico entre as nações avançadas de rápido crescimento e o resto do mundo não se torne cada vez mais profundo. Se devemos no futuro partilhar a prosperidade com estas nações deverá promover-se uma autêntica ajuda através dum comércio justo, em vez de uma assistência gratuita. Isto requer uma alteração das próprias estruturas industriais japonesas por forma a ser possível importar mais produtos destes países. Será extre-

mamente difícil manter relações vantajosas com outras nações se continuarmos com uma política comercial auto-suficiente, isto é, se continuarmos por um lado a exigir a liberalização do comércio e por outro lado a manter pelo nosso lado restrições ao comércio livre. A fim de enfrentar as suas novas relações internacionais, o Japão tem de reformar as suas estruturas económicas e sociais.

II. O MEIO AMBIENTE NO FUTURO E OS SEUS PROBLEMAS

Em 1970, 50 % da população total do Japão vivia em zonas urbanas, prevendo-se que essa percentagem seja de 80 % no século XXI. Deste modo deverão introduzir-se grandes modificações nas funções e escala de espaços da própria cidade. Por exemplo, a cidade do século XXI poderá perder toda a cor local que caracteriza a região em que está situada e tornar-se apenas um espaço funcional apropriado para o trabalho e habitação. Este fenómeno é já bem evidente nas grandes cidades do mundo e nas maiores cidades japonesas tais como Tóquio, Osaka e outras. Uma tendência para o individualismo e para a alienação são já características especiais notórias nas sociedades destas áreas metropolitanas. Assim, enquanto os laços da vida quotidiana entre as pessoas que vivem nestas cidades vão enfraquecendo as relações organizacionais duma sociedade dirigida estão se tornando cada vez mais importantes.

À medida que as várias regiões vão perdendo o carácter individualista que primitivamente possuíam, a estrutura das sociedades urbanas dos próximos 30 anos dará através deste processo lugar a um enfraquecimento do governo local e a um fortalecimento da autoridade central.

A expansão do espaço urbano e a intensificação da actividade urbana darão lugar a fenómenos completamente contrários às nossas esperanças, bem como à criação de novas relações humanas adaptadas a este mesmo fenómeno. Em especial com a inovação tecnológica e o progresso no tratamento da informação serão criadas regiões metropolitanas gigantescas na maioria das zonas urbanas e verificar-se-ão grandes mudanças na estrutura social.

A primeira e mais importante tarefa é ordenar o meio ambiente humano por forma a que este corresponda ao rápido crescimento populacional. Com este objectivo serão planeadas novas cidades com 300 000 mil habitantes aproximadamente, integrando locais de trabalho, escolas,



serviços culturais, locais de utilidade pública, redes de transporte, serviços comunitários e outros semelhantes; continuará a desenvolver-se a construção de projectos de larga escala, tais como grandes complexos industriais, centros turísticos, redes de comunicação, centros educacionais e de investigação, grandes instalações de carácter científico, etc.

Em segundo lugar, como a sociedade metropolitana está estabelecida tanto do ponto de vista de organização como de espaço em vista de uma urbanização a longo prazo, muitas funções da cidade tenderão a separar-se e definir-se. Uma vez que as áreas metropolitanas são criadas ligando orgânicamente as funções das várias regiões e transformando-as num sistema de unificação total não será necessário que estas tenham todas as diferentes actividades e funções das cidades como polos funcionais independentes; poderão sim especializar-se em funções residenciais, distribuidoras e industriais tornando-se mais eficientes.

O terceiro campo onde se prevê antecipadamente mudanças é o que diz respeito à tecnologia da informação. A par dos rápidos desenvolvi-

mentos no processamento de dados, nas comunicações técnicas, na sistematização de técnicas de gestão organizacional e outras técnicas de processamento de dados. Hoje mesmo esta tendência pode ser observada no facto do fluxo de informações estar a ter um significado sociológico maior no fluxo total social do que no fluxo de mercadorias.

Por último analisando os aspectos da vida individual na sociedade do século XXI, as funções recreativas tomarão maior realce com o aumento do rendimento pessoal e dos tempos livres. Além disso, e embora o divertimento tenha sido considerado como tradicionalmente secundário na vida de cada um, tal não se manterá necessariamente assim no futuro. Pelo contrário, há enormes possibilidades de que os divertimentos venham a ser o objectivo máximo de conceitos de valores mais positivos.

Estes quatro pontos poderão ser uma parte das alterações fundamentais previstas, na futura sociedade urbana. Factores tais como maiores rendimentos, mais tempos livres e a mudança dos conceitos de valores afectarão largamente as sociedades urbanas.

III. NOVOS SISTEMAS NACIONAIS DE ESPAÇOS

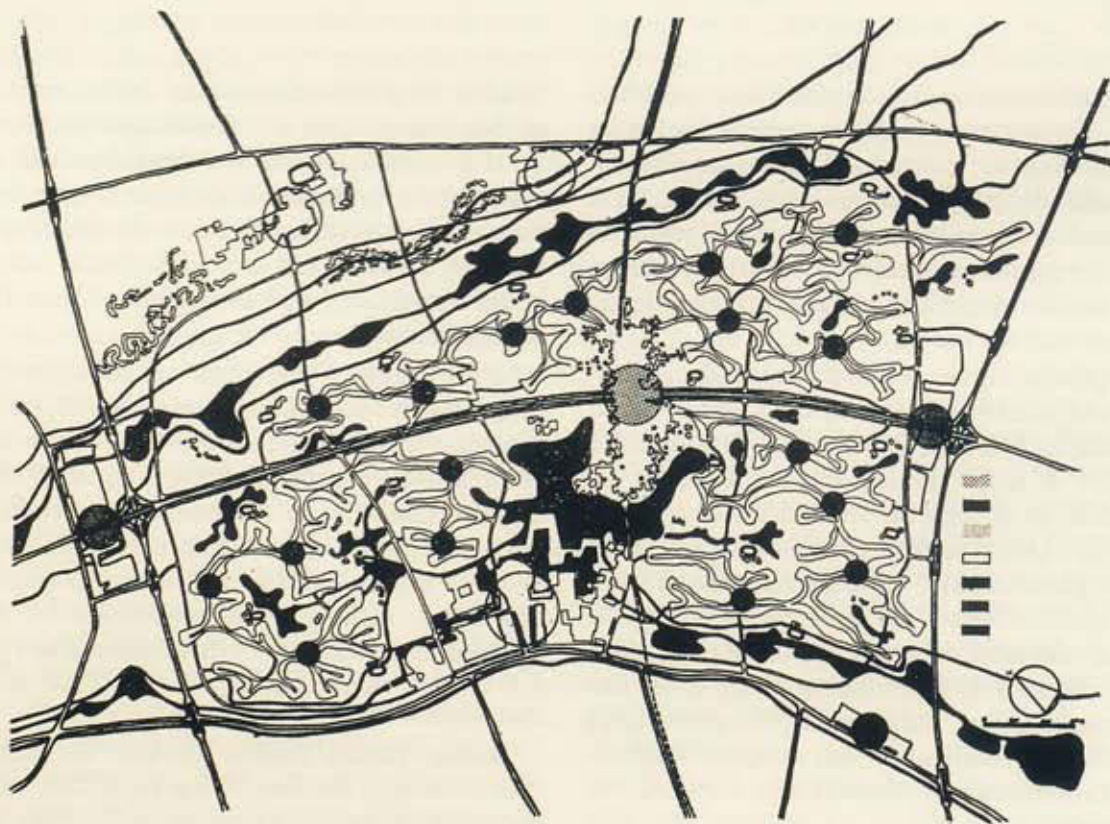
Prevê-se que nos princípios do século XXI 80 % da população japonesa resida em cidades e que as pessoas vivam num meio ambiente de grande densidade populacional. Por outro lado em virtude do decrescimento populacional criar-se-ão nas zonas rurais empresas agrícolas em grande escala, através da consolidação de latifúndios.

Analisando o crescimento da futura população urbana do Japão, podem reconhecer-se três padrões distintos. Nas principais zonas urbanas de Tóquio, Osaka e Nagoya haverá uma notável expansão populacional devido mais ao crescimento natural do que ao crescimento social. Nas principais zonas urbanas provinciais, tais como: Sappor, Sandai, Hiroshima, Fukuoka e outras semelhantes, verificar-se-ão simultaneamente crescimentos populacionais mais de ordem natural que de ordem social, à medida que estas áreas funcionem como centros culturais e económicos, para as regiões circundantes. Haverá ainda um grande aumento da população total.

O crescimento natural e social da população

continuará também noutras cidades locais, mas dado que as suas populações primitivas são em pequeno número, o desenvolvimento dessas cidades dependerá do crescimento social. Nestas cidades observar-se-á claramente o êxodo populacional para as sete grandes cidades japonesas, que serão largamente afectadas pela mudança de factores sociais tais como as alterações nas localizações preferenciais para as indústrias em grande escala.

Por quanto seja esta a perspectiva para as várias zonas urbanas por todo o Japão será também necessário considerar a criação de novos meios ambientes humanos além das áreas urbanas já existentes. Nos 30 anos que restam deste século, a consciencialização de vida dos residentes nas áreas urbanas existentes, aumentará consideravelmente e os seus conceitos de valores sofrerão igualmente enorme transformação. Em especial tanto quanto seja possível prever que as funções urbanas tradicionais se tornem cada vez mais racionalizadas e melhoradas como funções produtivas, haverá também um grande movimento de pessoas a deixar as cidades existentes à procura de novos e diferentes meios ambientes humanos.



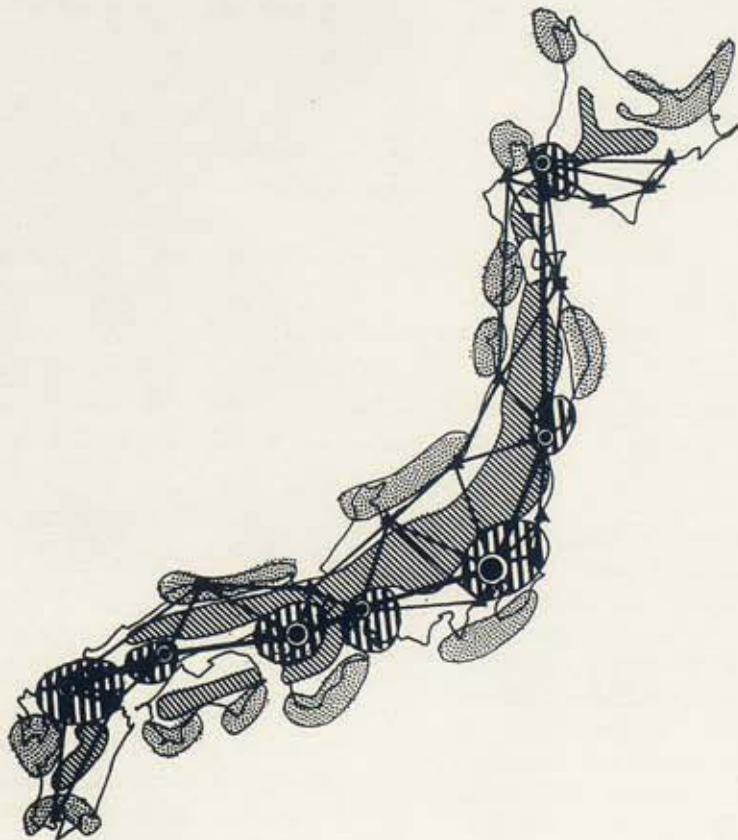
Em relação a isto julga-se que o aumento do número de pessoas de classes de rendimento médio e superior, com as suas posições sociais correspondentes serão uma força motriz primordial no estabelecimento de meios ambientes humanos com população dispersa e em grande medida libertos das restrições das sociedades economicamente mais densas. De novo na sociedade mais altamente informalizada, a distribuição da função urbana total, será observada não só no que respeita a actividade produtiva, mas também à actividade informativa; os campos de informação criadora e analítica deslocar-se-ão dos centros urbanos para as áreas periféricas. Tais sintomas começaram já a evidenciar-se. Na Região Principal observam-se tendências de desenvolvimento em que aparecem estâncias termais ou de veraneio na perfeitura de Nugano, nos pontos mais altos das monhanhas de Yatsugatake, nas áreas de Karnizawa e Kuroiso — representam o nascer de novos ambientes humanos, formados nos planaltos e terras altas que se encontram na periferia das áreas metropolitanas. Karuizawa famosa zona de recreio, onde os mais ricos procuram refugiar-se na estação quente do verão, tornou-se um centro de comunicação em miniatura para estas pessoas, e um centro de

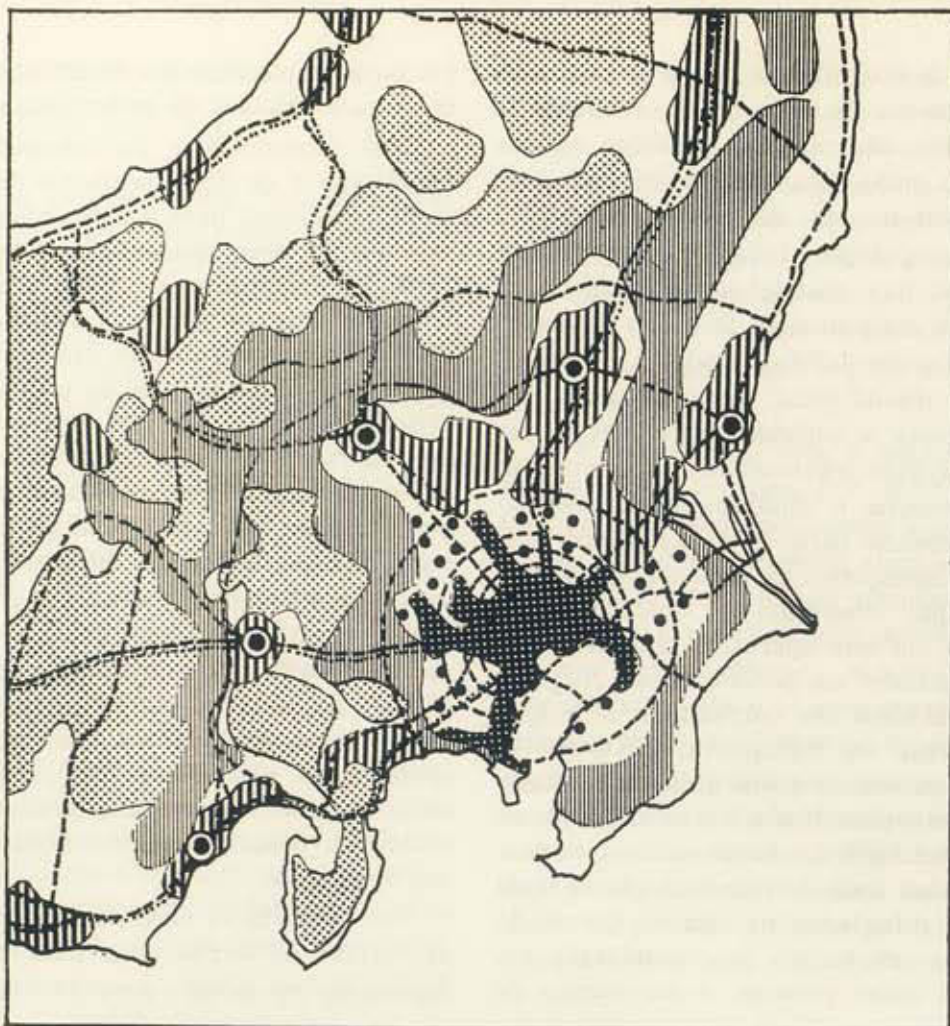
produção e intercâmbio de informação diferente dos locais urbanos de comunicação.

Em consequência da intensificação destas tendências e do fortalecimento da tendência de âmbito nacional, para a consolidação e desenvolvimento do meio ambiente, pode constatar-se no Japão a formação de novos meios ambientes humanos que se podem perfeitamente chamar zonas citadinas de cultura das terras altas. Dado que se prevê que as pessoas estabelecidas nestas áreas formem a principal corrente japonesa no que se refere a funções profissionais espera-se que as zonas citadinas de cultura das terras altas venham a desempenhar papel primordial no funcionamento social global do arquipélago japonês.

Enquanto algumas localidades de entre estas zonas serão seleccionadas para o desenvolvimento urbano e tornar-se-ão centros de actividades, outras áreas serão activamente conservadas como importantes elementos de espaço, apoiando as actividades das cidades das terras altas e serão consideradas dentro das relações ecológicas destas, como condições necessárias à sua formação.

Por outro lado, descendo das zonas citadinas de cultura de terras altas para as planícies do Japão, haverá áreas «conurbadas» baseadas nas





suas condições geográficas especiais e no seu passado histórico.

Pensa-se que por alturas do século XXI se fará uma reconstituição polarizante das áreas «conurbadas».

Nos próximos 30 anos as empresas agrícolas com as suas necessidades de grandes espaços tornar-se-ão menos importantes dentro da estrutura económica japonesa, e as empresas agrícolas gigantes afastar-se-ão das áreas adjacentes aos centros urbanos.

No que respeita a actividades urbanas, construir-se-ão centros de intensa actividade nas regiões metropolitanas. Esta tendência para o aumento do desenvolvimento urbano centralizado será reforçada tornando o fluxo de bens e materiais mais eficiente. Deste modo, parece que, em contraste com o desenvolvimento das zonas citadinas de cultura das terras altas que passaram de um desenvolvimento local para um desenvolvimento axial, as cidades das planícies que se desenvolveram espacialmente ou em torno do centro, sofrerão uma reconstituição polarizada, à medida que as actividades urbanas vão sendo definidas e aperfeiçoadas. Por meio de tal processo, é possível que a rede de transportes que apoia o fluxo nacional de bens e materiais se torne ainda mais rápida e diversificada.

Pensando separadamente nas costas do Pacífico e na costa do mar do Japão parece mais provável o aparecimento de bases turísticas e de bases industriais no lado do Pacífico pela formação de projectos em grande escala centrados na polarização das cinturas urbanas existentes. Por outro lado, o desenvolvimento regional baseado no desenvolvimento de projectos de grande escala, prevalecerá provavelmente do lado do mar do Japão, dado que o desenvolvimento de novos centros de transporte internacionais e de zonas de turismo e de recreio estimulam de forma dinâmica a polarização regional.

IV. O FUTURO DAS ÁREAS METROPOLITANAS

À medida que nos aproximamos do século XXI, a formação das zonas citadinas de cultura nas terras altas, a criação de cidades orientadas no sentido da produção e o acabamento de redes de transporte e comunicações de alto nível, exigirão a criação de novos sistemas de espaços, completamente diferentes de todos aqueles já existentes no Japão. Isto não significa, no entanto, o declínio da actual Região Principal com o

seu centro em Tóquio, da Região de Chubu com o seu centro em Nagoya ou da região de Kinki com o seu centro em Osaka.

Pelo contrário com o aperfeiçoamento de métodos de transportes e comunicações e técnicas de gestão, estas regiões mostrarão uma consolidação ainda maior do espaço regional e demonstrarão claramente as potentes sociedades regionais do futuro. As futuras regiões metropolitanas deveriam formar um novo tipo de localidade através das funções que lhes foram atribuídas. É nas regiões metropolitanas do futuro que veremos surgirem as funções do novo e desenvolvido governo local, as quais serão necessárias para realmente defender os interesses básicos dos residentes locais contra a centralização expansionista da autoridade nas organizações aos vários níveis nacionais.

A imagem acima representada mostra-nos a região principal em torno de Tóquio que foi estudada durante a nossa investigação para mostrar o futuro das áreas metropolitanas. A população total da Região Principal representava em 1965 27 milhões aproximadamente ou seja cerca de 30 % da população total do Japão. O fenómeno do esvaziamento interior «doughehenut» estava-se a tornar manifesto, especialmente nas zonas intermediárias da área metropolitana. Em termos de ocupação o número de trabalhadores não operários representava uma alta percentagem da totalidade trabalhando a maioria em várias sedes de sociedades. Além disso, a situação do tráfego piorou de forma extraordinariamente rápida em Tóquio e arredores, centro da Região Principal. Ao mesmo tempo, o total da produção industrial expedida atingiu quase 10 000 biliões de yens, o que representa cerca de 34 % do valor total da produção nacional expedida.

A Região Principal em 1985 será composta regionalmente por (1) áreas urbanizadas existentes centradas em Tóquio e Yokohama (2), áreas suburbanas (3) áreas exteriores expandindo-se cada vez mais para o interior. Nos próximos vinte anos a população da Região Principal elevar-se-á aproximadamente para 43 milhões, com 13 milhões de pessoas residindo nas áreas urbanizadas existentes, 20 milhões de pessoas nas zonas suburbanas e 10 milhões nas zonas periféricas.

É também certo que com este crescimento populacional se assistirá ao desenvolvimento da indústria. Prevê-se em especial que as indústrias do interior se expandam a um ritmo muito maior. Os serviços de transportes obrigarão também à construção de novas linhas de caminho de ferro

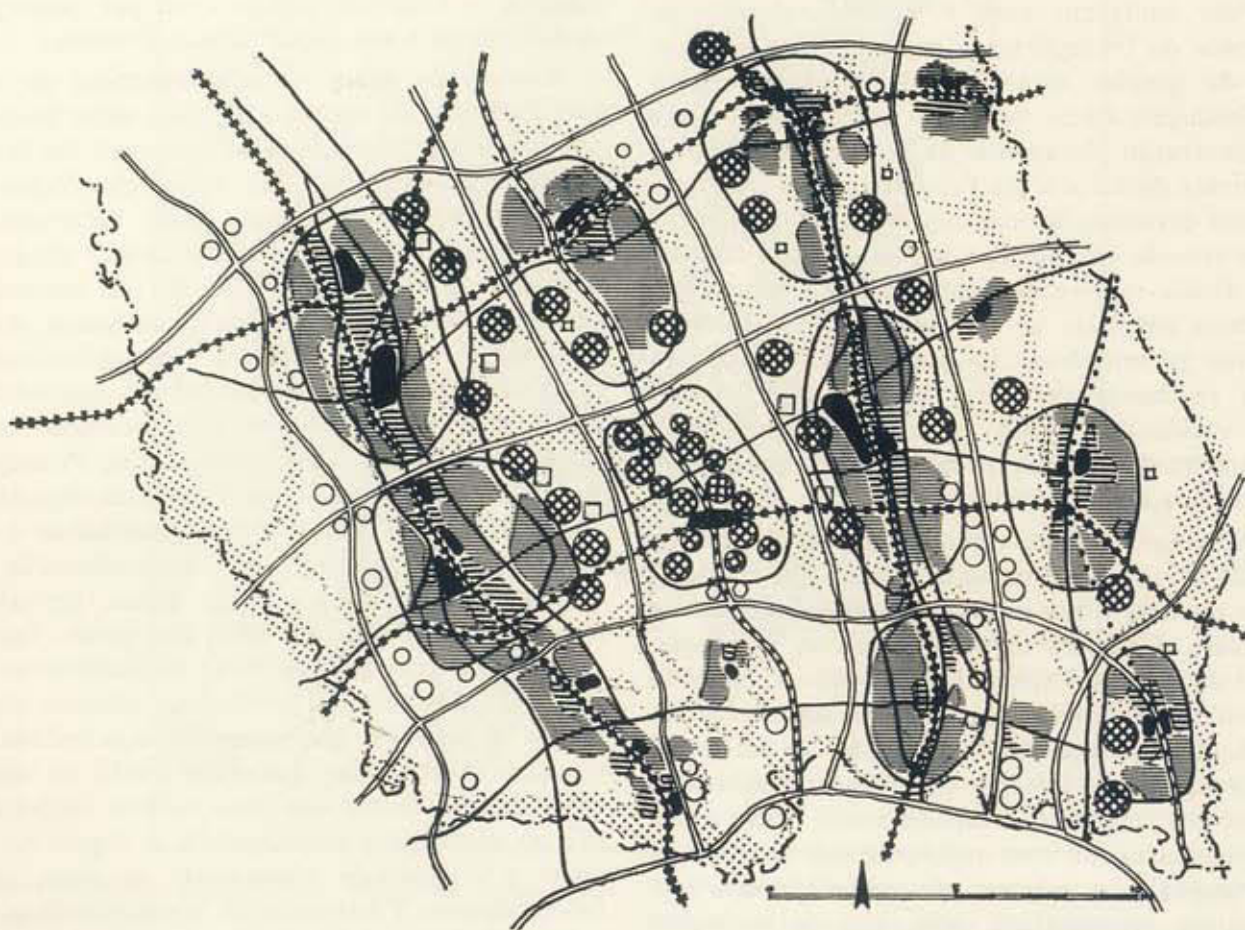
e estradas para os que vêm diariamente trabalhar à cidade. É ainda muito possível que o espaço total para repartições e escritórios se expanda ao longo da Região Principal, desempenhando assim o seu papel funcional central.

Analisemos agora as características da Região Principal do século XXI, caso estas tendências continuem. Para começar o aspecto das áreas urbanizadas existentes em volta de Tóquio e Yokohama, será em grande parte determinado pelo tipo do futuro redesenvolvimento progressivo nesta região, e pelo grau da sua extensão. Em segundo lugar as zonas suburbanas atrás referidas verão os maiores desenvolvimentos entre os anos de 1965 e 1985. O são desenvolvimento destas áreas deverá ser encarado como factor crucial para o futuro da Região Principal. Em terceiro lugar as zonas periféricas expandir-se-ão para além destas zonas suburbanas e as indústrias do interior urbano continuarão a avançar em direcção a estas zonas, provavelmente mesmo depois de 1985. Em quarto lugar, as zonas urbanas polarizadoras desenvolver-se-ão com base nos núcleos provinciais urbanos existentes. É provável que estas zonas polarizantes comecem a controlar até certo ponto as zonas circundantes dentro das suas esferas regionais, não só económicas como sociais, e depois continuem a desenvolver plenamente os seus polos independentes. Finalmente as zonas citadinas de cultura das terras altas expandir-se-ão cerca de 100 e 150 quilómetros da cidade central para a Região Principal. Estas zonas serão construídas combinando as suas funções de polos estratégicos para a conservação das terras nacionais, de polos de informação, e de actividades culturais e recreativas sofisticadas.

Pensa-se que a Região Principal atingirá 55 milhões de habitantes no século XXI, prevenindo-se que se distribuam regionalmente como segue:

1 — Zonas urbanizadas existentes .	15 milhões
2 — Zonas suburbanas	22 »
3 — Zonas de produção	8 »
4 — Zonas urbanas nucleares	4 »
5 — Zonas citadinas de cultura das terras altas	6 »

Simultaneamente enquanto se prevê uma expansão global, a proporção representada pelos recursos industriais diminuirá, aumentando em contrapartida a proporção das indústrias do interior, tais como maquinaria e indústrias orien-



tadas para o urbanismo. Estas indústrias do interior desenvolver-se-ão em zonas de produção expandindo-se na direcção nordeste, embora mantendo a sua baixa densidade e continuidade linear.

Ainda, no que respeita a funções administrativas centrais que são talvez a característica dominante da Região Principal, os nossos cálculos experimentais mostram que a superfície transformada para fins administrativos depois de 1985 expandir-se-á aproximadamente 3500 hectares através da Região Principal, isto partindo do princípio que se verificará um aumento de população não operária de cerca de 8,8 milhões.

Embora não tenha sido possível examinar aqui o desenvolvimento da Região Principal senão num número limitado de aspectos o facto destas alterações se verificarem no decorrer dos próximos 30 anos, significa que toda a Região Principal terá que se adaptar a um ritmo de

transformações muito rápido. Será necessário assim desenvolver actividades de construção em larga escala em todos os campos do desenvolvimento urbano, industrial, turístico e planeamento de serviços, devendo estes projectos de larga escala ser eficazmente desenvolvidos em estreita relação uns com os outros tendo em conta os seus efeitos mútuos secundários.

Finalmente, considerando o sistema de tráfego da Região da Capital no início do século XXI verificar-se-á uma certa dispersão básica da população e dos sistemas funcionais e o volume das deslocações diárias para os centros urbanos não irá ocupar toda a capacidade de transportes. A fim de melhorar esta situação do tráfego, será necessário construir uma rede de transportes funcional para as três áreas seguintes; a área dentro de um raio de 50 quilómetros dos centros urbanos, as cidades locais e as cidades novas e mais pequenas, devendo cada uma destas áreas estar apetrechada com uma rede de trans-

portes apropriada para as suas necessidades. Os planos concebidos para o desenvolvimento de portos e de cais compreendem o melhoramento dos portos mais importantes dentro da baía de Tóquio e, para enfrentar a internacionalização, a construção de grandes portos comerciais internacionais na costa setentrional do mar de Kashima e na costa central da baía de Sagami. Quanto a aeroportos é extremamente urgente a construção de um ou dois novos aeroportos gigantes, adequados à época supersónica e VTOL bem como esforços positivos no sentido de melhorar os aeroportos locais.

V. O FUTURO DOS SUBÚRBIOS E OS SEUS PROBLEMAS

A situação actual das grandes cidades tende muitas vezes a piorar com os males do excesso de população. Dado que se prevê que a população aumente será inevitável a continuação de uma sociedade altamente densa no século XXI. Além disso, uma das características mais notáveis das áreas urbanas nestes últimos anos tem sido os aumentos explosivos de população em áreas suburbanas — fenómeno este algumas vezes designado por fenómeno «U-turn» ou «J turn» da população das grandes cidades. Tal facto tem dado lugar à criação de novas oportunidades de empregos nestas áreas dado que as pessoas que se aglomeravam em torno das áreas urbanas centrais à procura de empregos, não podendo tolerar as condições residenciais dessas áreas mudavam-se para os subúrbios.

Além disso, apesar das infraestruturas do meio ambiente humano nestas regiões terem sido construídas de novo, não podemos afirmar que sejam todas do melhor nível.

Não será até exagerado afirmar que tal facto está dando lugar à formação de novos bairros de lata, prevendo-se que esta exploração das áreas suburbanas continue pelo menos até à segunda metade de 1980. Neste sentido, uma estratégia de desenvolvimento das áreas suburbanas metropolitanas afectará o futuro de toda a região metropolitana e é crucial para o estabelecimento de um bom meio ambiente urbano no século XXI.

Nesta ordem de ideias escolheu-se o Distrito Sudoeste de Saitama de entre as várias áreas suburbanas da Região Principal como um novo padrão urbano para o século XXI a fim de estabelecer uma estratégia eficaz com vista a resolver os problemas actuais e futuros das grandes cidades.

As razões da escolha do distrito Sudoeste de Saitama são (1) o facto deste distrito estar situado no ponto onde se prevê um mais rápido desenvolvimento, (2) conter geologicamente inúmeros locais situados em zonas muito baixas onde é necessária uma técnica de planeamento eficaz para a criação de um meio ambiente saudável. Esta será também uma zona extremamente importante para o desenvolvimento de todo o conjunto da Região Principal.

O Distrito Sudoeste de Saitama a tomar especialmente em conta no nosso caso, está situado num raio de 30 quilómetros do centro de Tóquio, esperando-se que se venha a tornar numa das áreas metropolitanas suburbanas mais altamente desenvolvidas. A área total a ser presentemente urbanizada eleva-se a mais de 100 quilómetros quadrados mas persistem no entanto os problemas da conservação duma área de controlo de urbanização e de como prosseguir o desenvolvimento urbano dentro de zona de urbanização, visto ser geograficamente uma zona baixa. Considerando estruturalmente esta zona verifica-se que está dividida verticalmente em quatro secções por uma rede de caminho de ferro que se estende para norte de Tóquio e está dividida lateralmente em três secções por estradas circulares presentemente em vias de planeamento. Assim, se formará em volta de Tóquio uma rede de transportes em forma de grelha de linhas radiais e circulares.

Além disso como a estrutura ambiental da vida diária, as bacias de rios e as represas fornecem espaços livres estrategicamente localizados que exigem conservação e gestão preferenciais, juntamente com as diversas operações destinadas a conter o crescimento urbano indiscriminado, estes espaços livres também contribuem para a segurança das terras baixas, cujo desenvolvimento tem sido relativamente retardado apesar da sua localização em zona suburbana. Embora se esteja presentemente a proceder activamente ao desenvolvimento urbano existe grande número de trabalhos de desenvolvimento de baixo nível. A menos que se tome alguma medida defensiva o resultado será bastante desastroso do ponto de vista de prevenção de desastres urbanos. Mas o solo macio e movediço, drenagens pobres e o abaixamento de terras, não são exclusivos desta área. O nosso sistema de desenvolvimento geral das terras baixas baseia-se nos três factores seguintes: a adopção do método de desenvolvimento de núcleos, a construção de novas cidades como projectos de desenvolvimento urbano de larga escala (na escala dos 300 000

habitantes) e a criação de zonas verdes para o desenvolvimento de espaços livres. A questão de saber como se deverá construir uma nova cidade para 300 000 habitantes constitui um problema particularmente importante no fornecimento do espaço para os moradores urbanos viverem nos próximos 30 anos em tais condições geográficas.

A primeira proposta é a de se construir uma cidade residencial de 300 000 habitantes sobre fundações artificiais. Isto será conseguido pela construção de uma cidade isolada e convenientemente situada nos planaltos aluviais relativamente estáveis. A área será constituída por unidades residenciais para um total de 20 000 habitantes e poderá ser repartida ou agrupada conforme a situação o exigir. Tendo uma densidade média populacional de cerca de 200 pessoas por hectare, esta nova cidade pode alojar um total de cerca de 300 000 pessoas e é até certo ponto, uma cidade independente. Além das zonas residenciais haverá centros comerciais, centros desportivos, centros culturais, bases de distribuição e outros serviços. Para a rede de transportes estão também planeadas dentro da cidade linhas auxiliares como complemento das linhas férreas e estradas municipais que servem a zona mais vasta. Avancando um pouco mais além da simples necessidade de satisfazer as exigências fisiológicas, a procura de maior satisfação espiritual foi também aqui considerada como condição necessária aos futuros espaços urbanos, e deu-se prioridade não apenas à obtenção do espaço necessário para corresponder às necessidades individuais como também ao planeamento de um meio ambiente harmonioso que estará também apto a satisfazer uma série de necessidades públicas espaciais de toda a cidade assim como a suportar as alterações na sua estrutura total. Neste campo, foi dada especial atenção ao planeamento da rede de parques públicos e similares.

VI. ZONAS DE CULTURA DAS CIDADES MONTANHOSAS

Como atrás referido, espera-se que nos princípios do século XXI ocorram mudanças surpreendentes e estáveis do ponto de vista de qualidade, as quais podem abalar os próprios alicerces da nossa sociedade, à medida que os rendimentos pessoais aumentam, que os conceitos nacionais de valores mudam, que a mobilidade se expande e que os padrões de comportamento e similares se diversificam mais. Esta tendência resultou já em mais tempos livres e provocou aumento consi-

derável da procura de divertimentos. Enquanto esta procura continuará a aumentar, é também provável que passe de mera procura de divertimentos para abranger aspectos mais criativos. As primeiras reflexões sobre estas mudanças de condições terão de encontrar-se nas áreas metropolitanas. De facto estão presentemente em curso movimentos activos de desenvolvimento de novas cidades com o seu centro em estâncias termas e áreas panorâmicas situadas nos arredores da Região Principal.

Assim propomos a construção de cidades culturais nas novas áreas das terras altas unindo as funções de trabalho divertimento e alojamento, com um desenvolvimento urbano orientado para as funções recreativas diferentes do tradicional desenvolvimento orientado para a produção das regiões costeiras. O plano director para o desenvolvimento urbano da região montanhosa de Yatsugatake foi aqui considerado como um caso de estudo. Enquanto existem pequenas cidades com menos de 300 000 habitantes espalhadas em redor de Yatsugatake, cada uma delas com as suas características funcionais próprias, o plano director para o desenvolvimento urbano das terras altas do Fujimi está a ser planeado com o seu fulcro no desenvolvimento dos divertimentos informativos, produtivos e culturais tendo especialmente em conta os aspectos naturais de cada área. A primeira fase deste desenvolvimento, de 1970 a 1980, será levada a cabo dando especial relevo às regiões de residências estivais em vias de desenvolvimento. Neste ponto estão também a ser observados métodos para se promover a coexistência da agricultura e do turismo locais mudando-se de estrutura das residências de verão a curto prazo para as possibilidades de residência por todo o ano. Além disso estão em curso planeamentos cénicos para passar do desenvolvimento ilimitado para a conservação do meio ambiental e fazem-se projectos de utilização do terreno para o desenvolvimento planeado do futuro. Na segunda fase de planeamento, para os anos de 1980 a 2000, propõe-se que novas funções de informação e de actividade cultural suplementem o papel de novos centros criativos para além do reforço das funções recreativas dos desenvolvimentos nas zonas residenciais de verão. Esses locais serão espalhados por 4 ou 5 pontos em redor da actual zona urbana de Fujimi. Alojando apenas cerca de 20 000 habitantes estas áreas tornar-se-ão novos centros de actividade das zonas urbanas de cultura dos centros das terras altas e englobarão não só actividades culturais de alto nível como também funções de

administração central complexas, tais como, universidades e diversas variedades de centros de investigação.

VII. CONCLUSÃO

Os diferentes planos que acabamos de apresentar encontram-se aqui a seguir resumidos. O primeiro é o da vasta dispersão das funções das grandes áreas urbanas (especialmente as de Tóquio) para áreas circundantes e centros provinciais. Com efeito, isto significa a construção de novas cidades com uma população de aproximadamente 300 000 habitantes nos subúrbios urbanos e a realização de um desenvolvimento urbano em larga escala nas zonas citadinas de culturas das terras altas em regiões montanhosas e de colinas. No que respeita o desenvolvimento industrial, a indústria em larga escala será afastada das grandes áreas urbanas e espalhada principalmente pelas áreas subdesenvolvidas, enquanto as indústrias urbanas serão instaladas em zonas de produção a serem criadas em volta das cidades a fim de coexistirem com a agricultura em fase de mudança tal como hoje se apresenta no Japão.

Promovendo a expansão e melhoramento de zonas recreativas e panorâmicas de acordo com as mudanças nos modos de vida, estão também em curso planos para utilizar conjuntamente áreas recreativas e áreas agrícolas. A fim de atingir estes objectivos têm-se empreendido os melhores esforços para estabelecer redes de transportes e de comunicação de norte a sul do país. As zonas citadinas de cultura das terras altas são especialmente indicadas para funcionar como mola real da sociedade científica do século XXI. Como exemplos pioneiros dessas culturas das terras altas temos os do Mt. Hiei e Mt. Koya fundados pelos Budistas Saicho e Kukai respectivamente nos começos do século XIX. Através

desta mola real, tanto o lado do Pacífico como do Mar do Japão podem desempenhar mais eficazmente as suas diversas funções. Enquanto o lado do Pacífico continuará a manter uma população de produção grandemente concentrada estas zonas citadinas de cultura das terras altas poderão assimilar a produção intelectual e actividades informadoras tais como universidades e institutos de investigação. Em contrapartida o lado do Mar do Japão, será caracterizado pelos seus centros industriais e turísticos. Actividades agrícolas de larga escala estão também a ser desenvolvidas nas regiões de Hokkaido, Tohoku e Kyushu. Em Okinawa será criada uma rede global de vias aéreas e marítimas, de forma a integrar a região no próprio Japão.

Como um projecto urbano para o século XXI baseado em tais desenvolvimentos regionais, foi também proposto um plano para uma nova cidade na parte sul da prefeitura de Saitama. Enquanto esta pode ser talvez considerada agora como a cidade ideal, um padrão residencial tão denso, repleto de zonas verdes é em si mesmo altamente recomendável para futuros estudos de uma sociedade economicamente tão densa como a do Japão. Enquanto hoje em dia as cidades japonesas não são mais que conglomerados massivos de aldeias alastrando em contínua expansão para as áreas circundantes, esta proposta pretende ser como que um tratamento de choque para este terrível estado de coisas.

Novamente, o plano para a cidade cultural das terras altas de Fujimi foca os problemas dos desenvolvimentos recentemente planeados relacionados com as cidades e aldeias existentes, tendo-se dado especial atenção à participação dos residentes locais na preparação do plano.

O que acabamos de expor constitui a nossa proposta da «Terra e vida do Japão no século XXI». Apenas desejamos que ela possa de algum modo contribuir para se criarem os alicerces de uma nova criatividade cultural japonesa.

VILLES NOUVELLES AMÉRICAINES

UNE NOUVELLE FRONTIÈRE ?

DES VILLES À VENDRE POUR UN MIEUX-VIVRE

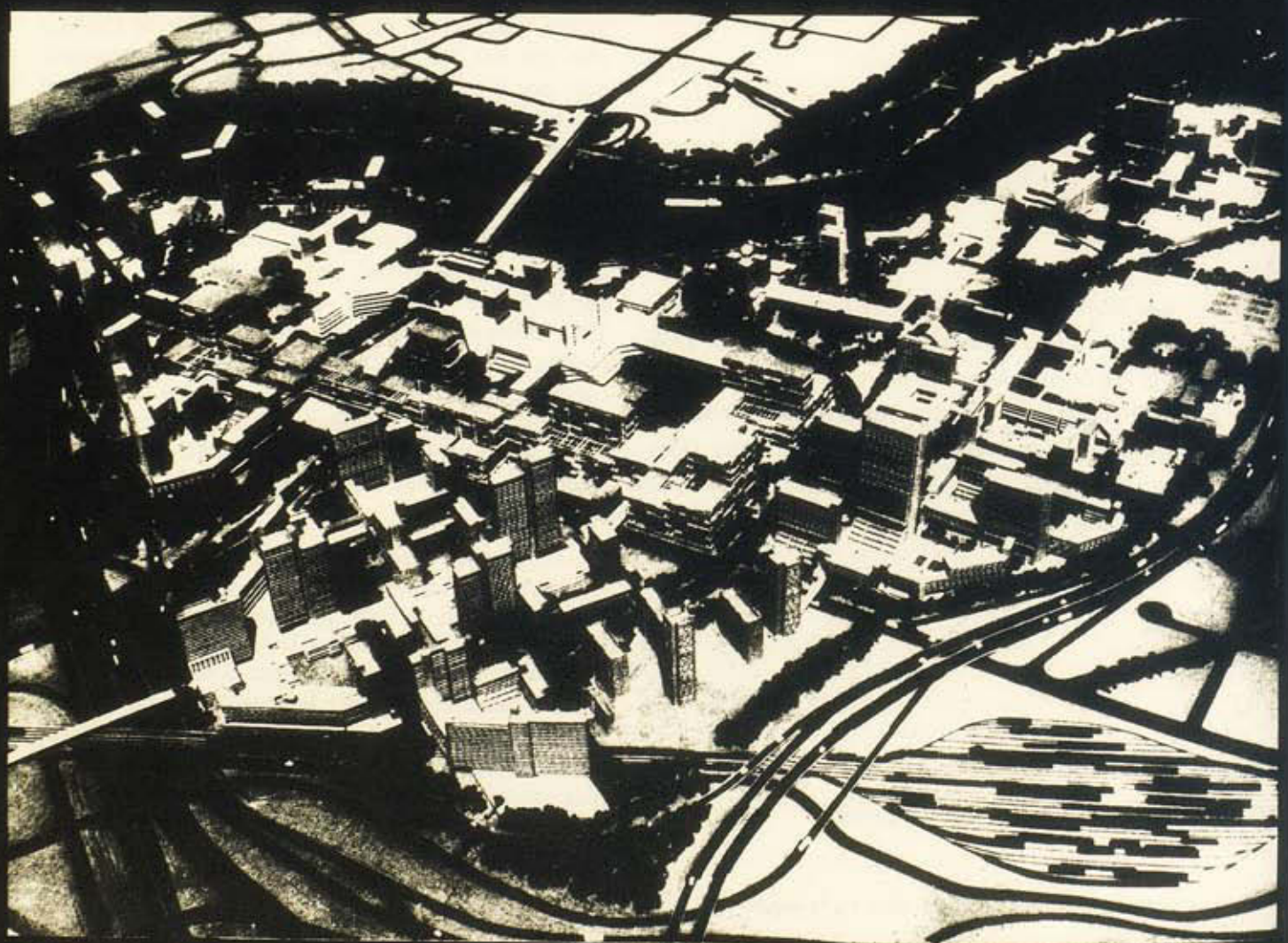
Les villes nouvelles réalisées jusqu'ici aux U. S. A. ont été et sont encore dans leur grande majorité des opérations exclusivement privées, découlant naturellement de l'action dynamique des entreprises américaines qui, après avoir épuisé les demandes en résidences individuelles à la périphérie des grandes villes, visent une nouvelle cible en offrant un niveau de services supérieur.

Ce mouvement - qui s'inscrit dans une longue tradition de recherche de «nouvelles frontières», d'établissement de communautés pionnières, et dans le courant intellectuel récusant la grande ville qui va de T. Jefferson, D. Thoreau à L. Mumford - a trouvé sa première expression dans les années 20 avec C. Stein et C. Perry auteurs du livre «New Town for America» et promoteurs du village de Radburn, ancêtre des villes nouvelles de Reston et Columbia. L'affinité de leurs idées avec celles d'E. Howard, père des cités jardins, est évidente. Il est significatif à cet égard que les Américains préfèrent utiliser le terme de «new communities» plutôt que celui de «new towns»; cette définition est, à la fois, plus large et plus étroite que les définitions françaises ou anglaises; plus large, puisque ce terme désigne aussi les larges développements résidentiels privés tels que Park Forest, Levittown dans l'Illinois; plus étroite, puisqu'elle met l'accent sur l'aspect particulier de l'habitat plus que sur l'ensemble des fonctions socio-économiques que les villes nouvelles européennes ambitionnent de couvrir. Le lancement de ces «new communities», leur localisation, leur clientèle et les formules d'aménagement sont décidés par des promoteurs audacieux. Les deux villes les plus connues et qui sont aussi les plus proches du modèle européen, Reston en Virginie, et Columbia en Maryland, ont été lancées la première par R. Simon Jr en 1962, la seconde par J. Rouse en 1963, promoteurs de supermarchés. Les seuls interlocuteurs sont les collectivités locales - municipalités ou comtés - qui doivent approuver les plans. L'accord est d'autant plus facile à réaliser que la «new community» assure le développement d'une collectivité peu disposée à utiliser les moyens théoriquement laissés à sa disposition.

En réaction contre l'individualisme des classiques banlieues pavillonnaires et contre les maux de la grande ville - promiscuité raciale, pollution, criminalité - il y a dans les «new communities» recherche d'une communauté vivante effective traduite par la constitution d'espaces urbains fermés et par la structuration de l'ensemble en petites unités du type «village». Le lotissement est abandonné en faveur de la rangée de maisons et plus généralement en faveur d'une diversification des types d'habitat offerts (individuel, familial en continu, immeubles...).

Les Etats Unis connaîtront-ils une vague de villes nouvelles d'initiative publique ? La loi fédérale de 1969 est déjà entrée en application. Mais sur les cent communautés nouvelles qui doivent être construites dans les 10 ans qui viennent, combien seront de vraies villes nouvelles ? Quelle part aura l'initiative privée qui, depuis 30 ans, a été à l'origine des réalisations types de ce pays ?

Charles GOLDFINGER *



De même les «new communities» se caractérisent par une plus grande qualité de l'environnement, par une recherche systématique de l'animation et d'une ambiance plus urbaine que celle des «Main Streets» américaines: intégration systématique des équipements de loisirs, priorité donnée aux parcours piétonniers tout en prenant garde d'assurer une parfaite desserte routière.

Cette recherche de qualité a donné souvent des résultats très convaincants et des villes comme Columbia et Reston constituent, du point de vue architectural et micro-urbanistique (ce que les Américains appellent «Urban Design»), des réussites intéressantes.

DES MICRO-ENVIRONNEMENTS, DANS QUEL CONTEXTE URBAIN ?

Loin d'aller à contre-courant des tendances actuelles de développement urbain et régional, les «new communities» s'efforcent d'en bénéficier. Villes-satellites établies dans les aires métropolitaines en croissance rapide-Washington-Baltimore, San Francisco, Los Angeles-, elles cherchent capter une fraction des classes moyennes à la recherche d'un nouveau mode de vie. L'équilibre emploi-population active, si recherché en Europe, n'est pas considéré comme un objectif réalisable, ni les migrations alternantes quotidiennes comme un mal suprême, et la recherche d'emplois tertiaires est menée dans le seul souci de rentabiliser le centre-ville et de rehausser avec des entreprises prestigieuses l'image de marque de la ville.

Aussi les «new communities» déjà existantes apparaissent-elles comme un phénomène marginal: non seulement parce qu'elles s'adressent uniquement à une clientèle solvable mais aussi parce que la taille des opérations, qui dépassent rarement 100 000 habitants, est limitée et leur échelle négligeable face au gigantisme des cités existantes. Toutes ces limites étaient dans une large mesure inscrites dans le caractère «privé» des opérations. Par contre, le montant des investissements nécessaires, les délais d'amortissement et de rentabilisation ont constitué des freins pas toujours prévus au départ.

A Valencia, qui fait partie d'une série de cinq villes nouvelles en cours de réalisation (Foster City, dans la baie de San Francisco, Redwood, près de Los Angeles, Columbia, Reston), c'est le propriétaire des terrains (85 000 ha de prairies), qui s'est institué promoteur. En 1967, cinq ans après le lancement de Reston, le promoteur R. Simon Jr, face à un marché financier difficile, dû abandonner entièrement le contrôle de son opération à Gulf Oil, qui avait déjà investi plus de 15 millions de dollars dans la ville nouvelle. J. Rouse eut, quant à lui, la chance d'obtenir dès l'origine, en 1963, le soutien de Connecticut General, Compagnie d'Assuran-

ces qui, en contrepartie, fut associée pour moitié aux bénéfices de Columbia.

Pour cette ville lancée en 1963, 300 millions de dollars ont déjà été dépensés sur un capital final estimé à deux milliards de dollars; les constructions ayant dû être étalées dans le temps, en 1971 sa population n'atteignait que 15 000 habitants sur une population totale projetée de 110 000 habitants.

L'ETAT APPARAÎT

Après les premiers essais de l'administration démocrate (de Charles Haar en particulier), le ministère du Logement (le H. U. D., Housing and urban development) a relancé l'initiative de l'Etat; la loi de 1968 (titre IV) définit quatre types de «communautés nouvelles»:

- les villes indépendantes;
- les villes-satellites;
- les villes construites autour d'un noyau, constitué par une petite ville;
- la ville-en-ville à l'intérieur d'une grande ville.

L'initiative privée est appelée à collaborer avec l'Etat fédéral qui subventionne des promoteurs, principalement sous forme de garantie de prêts pour stimuler une planification novatrice, et couvrir les coûts des services essentiels durant les trois premières années de l'existence d'une ville nouvelle, quand sa base fiscale est encore limitée. La subvention fédérale peut aller jusqu'à 80 % du coût total de l'équipement (loi de 1970).

En contrepartie, les promoteurs de villes nouvelles doivent répondre à un certain nombre de critères définis par le ministère: prévoir un développement équilibré des activités tertiaires et secondaires à côté des activités de loisirs et de l'habitat, bannir la discrimination raciale au niveau des emplois et de l'habitat.

La loi de 1970 oblige le Président à soumettre au Sénat un rapport sur le développement urbain national préconisant les mesures pour le rationaliser. Dans l'esprit des législateurs, dirigés d'ailleurs par un démocrate d'Ohio, L. Ashley, il s'agissait bien d'un début d'une politique nationale de la croissance urbaine.

SIX PROJETS : UNE GOUTTE D'EAU ?

Jusqu'à aujourd'hui, H. U. D. a choisi d'appuyer et de promouvoir six projets de communautés-villes nouvelles, très divers, répartis sur tout le territoire des Etats-Unis.

Maumelle, dans l'Arkansas, situé dans une aire métropolitaine en déclin, a pour but d'attirer l'industrie et ainsi de renverser la tendance actuelle; à l'opposé, Flower Mound, au Texas, a pour objectif d'organiser l'inévitable croissance de l'aire métropolitaine de Dallas en pleine expansion.

Cedar-Riverside, située à un mile du centre de Minnesota, est un exemple de ville-en-ville. Elle est couplée avec Jonathan, ville nouvelle satellite bâtie autour de la petite ville déjà existante de Chaska, à 20 miles de Minnesota.

Deux autres villes nouvelles sont situées dans les zones d'influence de grandes agglomérations: Park Forest South à 80 miles de Chicago et Saint-Charles à 25 miles de Washington qui sera à suivre d'autant plus près qu'elle se trouve dans la même aire métropolitaine que Columbia et Reston.

De nouveaux projets attendent actuellement l'accord du ministère. Parmi eux, Soul City «ville indépendante», sera la première ville réalisée par un promoteur noir et orientée essentiellement vers les Noirs qui doivent constituer la majorité de la future population (50 000 habitants) et qui pourront en outre trouver un emploi sur place.

L'aide de l'Etat pouvant, depuis 1970, toucher non seulement les promoteurs privés mais aussi les organismes publics promoteurs créés au niveau de la ville, de l'Etat et même de la région, un certain nombre d'expériences sont actuellement amorcées à l'exemple de l'Etat de New York qui, dès 1968, sur l'initiative de Nelson Rockefeller, a mis en place un organisme public, «Urban Corporation Development», doté de larges pouvoirs dans les domaines foncier et financier; il sera le promoteur, en particulier, de Welfare Island, ville-en-ville construite au sein même de New York sur un modèle entièrement automatisé. L'Etat de New York espère accueillir dans les «new communities» plus d'un tiers de la population nouvelle des dix prochaines années.

Au niveau régional, la Commission régionale des Appalaches essaie actuellement d'obtenir du ministère des garanties de prêts pour 4 communautés nouvelles du Kentucky, Pennsylvania et Ohio. Des lois permettant de mettre en place des corporations publiques pour l'édification de «new communities» ont déjà été votées en Maryland, Arizona, Tennessee et Kentucky.

UNE RÉELLE POLITIQUE D'URBANISATION ?

Est-ce l'amorce d'une réelle politique d'urbanisation ? Il semble que l'on ne peut en être encore persuadé. D'une part, l'ampleur des villes nouvelles reste

faible: la population totale des six communautés nouvelles soutenues par l'Etat ne dépassera pas 400 000 habitants et le montant total des garanties de prêts accordés, environ 100 millions de dollars représente l'équivalent du budget de l'université de Berkeley par exemple. D'autre part, la volonté de l'administration fédérale et du Congrès américain de promouvoir une politique nationale d'urbanisation, dont les communautés nouvelles seraient un instrument privilégié, n'est pas encore démontrée, et le ministère risque d'être victime des choix budgétaires.

Certains commencent à dire que l'argent de l'Etat est mal utilisé et le chef du bureau des villes nouvelles W. J. Nicoson doit déjà se défendre: «J'attends sereinement les conclusions des enquêtes parlementaires et les critiques de la presse qui ne manqueront pas d'être faites d'ici dix ou quinze ans à propos des bénéfices que les promoteurs tirent des villes nouvelles... Peu m'importe que les entreprises s'enrichissent — je souhaite même qu'il en soit ainsi — du moment qu'elles nous fournissent le produit demandé.»

Enfin la liaison villes nouvelles-urbanisation générale des U. S. A. n'est pas évidente et comporte bien des incertitudes; quant à la réponse qu'elles donnent aux problèmes sociaux et raciaux celle-ci n'est pas évidente.

Les opposants aux villes nouvelles font remarquer:

— que la croissance des aires métropolitaines est due essentiellement à des migrations inter-urbaines et non à des migrations campagnes-villes, et qu'il vaudrait mieux pour l'Etat s'attacher à la planification géographique d'ensemble, qu'en tout cas il est illusoire (au vu de l'exemple anglais) de croire que les villes nouvelles seraient capables d'absorber l'excédent de croissance urbaine. Cela demanderait un effort autrement plus important que celui qui est consenti aujourd'hui;

— que les problèmes essentiels de l'urbanisation aux Etats-Unis sont dus à une conjonction de la ségrégation sociale et de la ségrégation raciale, et que les villes nouvelles risquent, en l'état, de prolonger la tendance actuelle, dans la mesure où les Noirs n'ont pas le moyen d'accéder à des habitats non subventionnés et surtout où leur flux migratoire indique une préférence marquée pour les grandes villes;

— que les villes nouvelles sont à tort présentées comme la solution du problème de la pollution. Comme le dit le professeur Alonso: «Plutôt que d'éloigner les hommes de la pollution, il faudrait mieux éloigner la pollution des hommes»;

— que les fonds publics pourraient être utilisés d'une façon plus efficace et plus équitable pour attaquer les problèmes de l'urbanisation alors que la poli-

tique actuelle ne constitue qu'un moyen d'enrichir les promoteurs privés aux dépens des contribuables;

— que si les villes nouvelles constituent un bon terrain d'essai pour les innovations, elles doivent garder le caractère expérimental, limité et étalé dans le temps.

LABORATOIRES POUR INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES

Il faut ici insister sur un caractère effectivement très intéressant des villes nouvelles américaines: celui d'être un laboratoire, sur le terrain et en vraie grandeur, d'innovations technologiques. L'expérimentation constitue en effet l'une des clauses du «contrat» passé entre l'Etat et les «new communities» à qui il accorde son soutien.

De nombreuses voies sont ainsi explorées. Tout d'abord, dans tous les programmes, apparaît la nécessaire utilisation des systèmes industrialisés de constructions appliqués à l'habitat, des logements sociaux en particulier (Saint-Charles, Jonathan). Sans constituer réellement une innovation, puisque les systèmes utilisés sont le plus souvent des systèmes déjà existants, ces actions ne peuvent manquer d'exercer une considérable influence sur l'organisation de l'industrie de la construction notamment. Ainsi l'on a pu dire que les «new communities» allaient désormais déterminer la localisation d'une proportion croissante des plus importantes entreprises de constructions américaines.

Plus importantes encore sont les expérimentations appliquées aux réseaux de chauffage, d'électricité, d'évacuation des ordures ménagères. Welfare Island se propose d'utiliser un système pneumatique d'évacuation des déchets solides. Cedar Riverside doit mettre en place un système énergétique totalement intégré et capable de répondre à l'ensemble des besoins de la communauté en matière de chauffage, d'eau chaude, de refroidissement et ainsi d'économiser le carburant et de réduire la pollution de l'air.

Les transports et communications constituent un troisième domaine d'intervention privilégiée. A Hosanna, la mise en place d'un système de transports en commun gratuit, financé par la fiscalité mobilière et commerciale, est envisagée. A Park Forest South, bâti sur le modèle de Cumbernauld en Angleterre (centre linéaire compact), on cherche à développer un mode de transports en commun qui reliera le centre de la ville au centre de Chicago et permettra de réduire le recours à la voiture individuelle. Jonathan mène des recherches sur la mise en place d'un système de télévision à large bande passante, sur câble bi-directionnel permettant de répandre au sein de la communauté un mode de communication original.

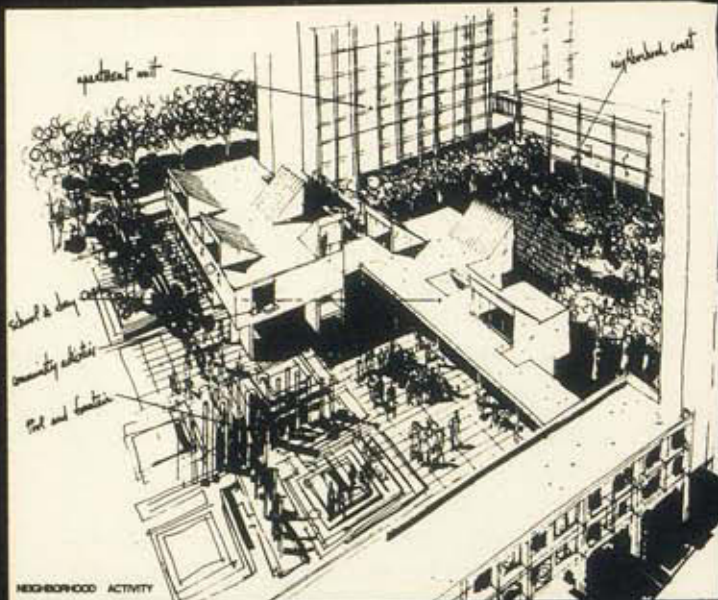
Des expériences sont également menées dans des domaines très divers. Maumelle travaille à la mise au point d'un système expérimental de «parc éducatif» destiné à remplacer les écoles élémentaires traditionnelles. A Flower Mound, ville nouvelle située à proximité d'un gigantesque aéroport, tout un programme de recherche sur les systèmes de construction permettant d'éviter la pollution par le bruit est mis en place.

UN PHÉNOMÈNE D'UNE FAIBLE AMPLEUR ?

Nullement conçues dans le cadre d'une planification nationale, en tant qu'instrument de régulation urbaine ou de développement régional, les «new communities» ont jusqu'ici constitué des réponses partielles à des besoins croissants de qualité du cadre de vie dans des tissus urbains dont le centre s'est dégradé notablement.

Il est difficile, vu leur état d'avancement, de faire des prévisions sur l'avenir des villes nouvelles et leur insertion dans les politiques publiques de l'urbanisation.

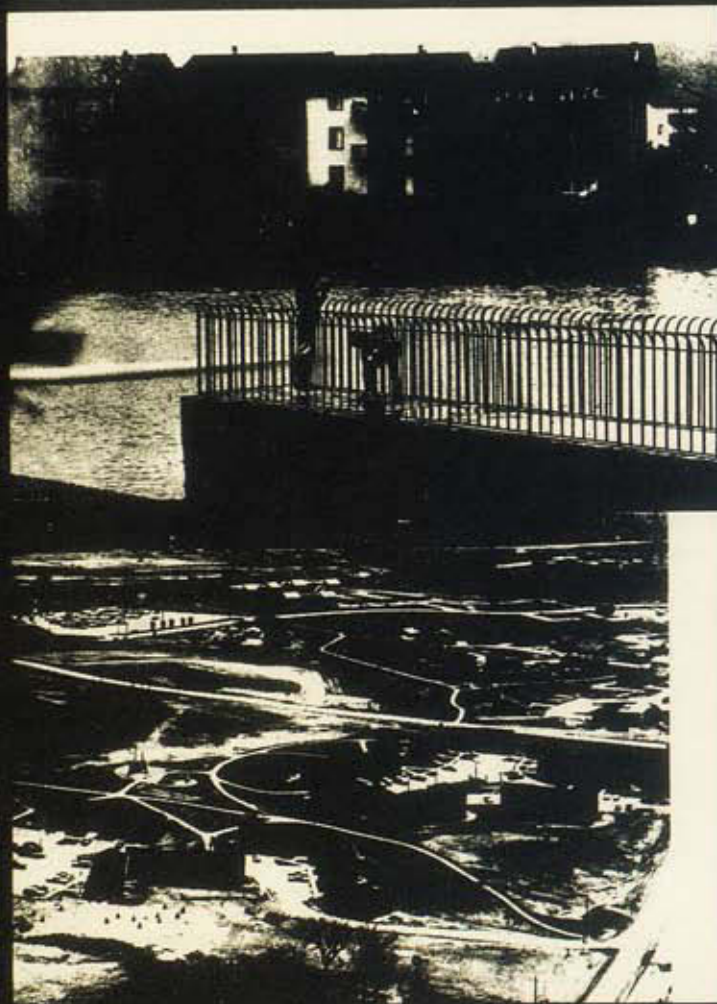
Dans les années à venir, il semble toutefois que la réticence de l'administration fédérale à engager des dépenses considérables dans ce domaine, et les critiques de la politique actuelle, risquent de freiner le développement des villes nouvelles. Celles-ci resteraient donc un phénomène d'une faible ampleur, orienté très fortement vers les innovations technologiques et les expériences de modes de vie nouveaux.



Cedar - Riverside
Minnesota :
les relations de voisinage.

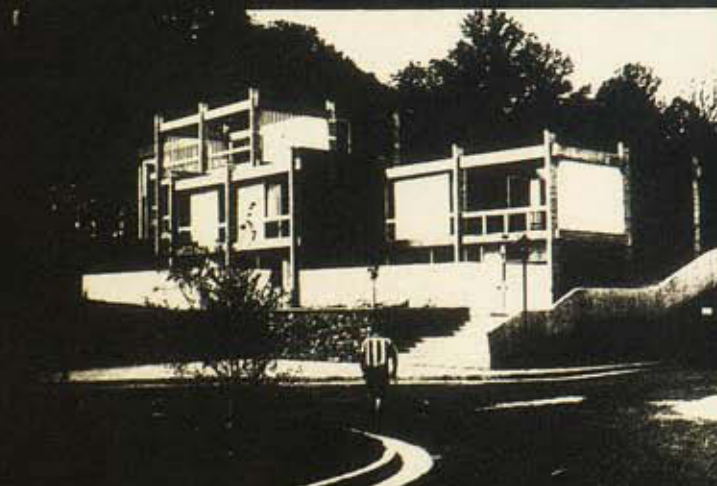
Columbia.
Entre Washington
et Baltimore. Sept unités
urbaines réparties autour
de la cité-centre. Prévue
pour 100 000 habitants.

Vue aérienne du premier
lotissement de la ville
nouvelle de Jonathan,
ville nouvelle satellite
bâtie autour de la petite
ville existante de Chaska
à 20 miles de Minnesota.



CRYSTAL HILL VILLAGE
PHASE ONE

Maumelle - Arkansas.



Habitat individuel
à Reston - Virginie.
La seule ville, avec
Columbia, qui ait le droit
de s'appeler « new town »
car elle a été créée ex-nihilo.

DES VILLES NOUVELLES PAR CENTAINES L'EXPERIENCE SOVIETIQUE

La construction de villes nouvelles en U. R. S. S. a démarré dès la fin des années 20, à l'époque de l'industrialisation accélérée du pays. En 1926, on comptait 709 villes dans toute l'Union ; le recensement de 1970 en dénombre 1 226 de plus ; parmi ces dernières, 947 ont été créées « ex nihilo », les 279 autres correspondant à des localités de niveau inférieur promues au rang de villes. Le rythme actuel s'établit aux alentours de 120 à 150 villes nouvelles par plan quinquennal.

Joëlle SCHRODER *

L'importance quantitative du phénomène « villes nouvelles » n'a rien de surprenant : la population urbaine est passée de 30 millions d'habitants à la fin des années 20, à près de 140. Les villes nouvelles accueillent aujourd'hui près de 40 millions d'habitants, soit presque le tiers de la population urbaine totale.

Ces villes restent, pour la plupart d'entre elles, des villes petites et moyennes qui ne se distinguent pas dans l'armature urbaine générale.

En effet, l'U. R. S. S. apparaît encore aujourd'hui comme un pays où les grandes villes sont rares. Plus de 80 % de villes et localités de type urbain existantes comptent moins de 20 000 habitants. Les villes et localités inférieures à 50 000 habitants englobent 35 % de la population urbaine totale ; et de même, la moitié de la population des villes nouvelles vit dans une ville inférieure à 50 000 habitants.

Toutefois, de recensement en recensement, la tendance à la concentration urbaine s'accroît ; on dénombre 10 villes millionnaires en 1970 (contre seulement 3 dix ans plus tôt), 20 sans doute en 1975 et au total 33 villes au-dessus du demi-million d'habitants.

Parmi les villes nouvelles fondées avant la guerre, 16 ont atteint, 30 ans plus tard, le seuil des 100 000 habitants, les dizaines d'autres sont restées des villes petites et moyennes au développement incertain.

Les villes nouvelles de la seconde période, fondées entre 1945 et 1960, semblent destinées à un avenir plus brillant ; dès aujourd'hui, deux d'entre elles dépassent 250 000 habitants (Angarsk en pleine Sibérie et Tolliti), 8 se situent entre 100 et 250 000 habitants et une vingtaine d'autres entre 50 000 et 100 000.

Réagissant contre la pratique des années 30, au cours desquelles furent créées des dizaines de petites villes industrielles axées sur une seule activité, les planificateurs soviétiques favorisent aujourd'hui le développement de villes diversifiées, qui peuvent atteindre rapidement le seuil des 50 000, puis des 100 000 habitants.

1970 - 1980 : 250 VILLES NOUVELLES

Les perspectives de développement urbain d'ici à 1990-2000 font état de 100 millions d'habitants supplémentaires, soit 30 millions de familles nouvelles, à localiser dans les villes existant aujourd'hui ou dans des villes à créer. Pour la décade 1971-1980, 250 villes nouvelles sont prévues, d'une taille minimale de 150 000 habitants et localisées, pour la plupart, dans des sites industriels à mettre en valeur ; régions pétrolières de Sibérie occidentale, Kazakhstan, Républiques d'Asie Centrale.

LA PLANIFICATION DES VILLES NOUVELLES

La localisation des points urbains nouveaux dépend avant tout d'options économiques cadrées dans la politique d'aménagement du territoire, à moyen et

long terme. L'U. R. S. S. est divisée à cet effet en 18 grandes régions économiques, pour chacune desquelles, compte tenu des progrès technologiques attendus, des perspectives de ressources de main-d'œuvre, des richesses minérales potentielles, les Gosplans de l'Union et des Républiques mettent au point différents scénarios de développement. C'est en fonction de ces données que s'élabore la politique urbaine, tant au niveau de l'Union que des Républiques.

A partir des grandes directives qui leur sont fournies par les organes des Gosplans, il appartient aux Gosstroï de l'Union et des Républiques de déterminer les modalités concrètes de réalisation des objectifs fixés. Il s'agit d'établir une organisation territorialisée économique des régions de niveau inférieur, où figurent, à titre indicatif et pour différents horizons, la localisation des principales industries, la répartition de la population et une esquisse d'armature urbaine, d'où l'on tirera le profil des villes nouvelles à créer et leur capacité d'accueil. Toutes les missions d'études s'intéressant aux villes nouvelles sont prises en charge par le Gosstroï et les organes qui en dépendent.

Au niveau central, le Gosstroï s'appuie sur plusieurs organes dont le principal, dans le domaine de l'urbanisme, est représenté par le Comité d'Etat pour la Construction civile et l'Architecture (Gosgrajdastroï) assisté, pour l'élaboration de ses propositions, par 18 instituts de recherche et d'établissement de projets totalisant à eux tous plus de 12 000 personnes.

Parmi ces derniers figure au premier plan l'Institut Central de Recherches scientifiques et d'établissement de projets d'urbanisme, qui examine pour le compte du Comité d'Etat tous les schémas directeurs des villes d'une certaine importance (250 000 habitants environ). Au niveau des Républiques fédérées, le Gosstroï local dispose d'un certain nombre d'instituts sectoriels spécialisés, qui élaborent sur commande des plans d'aménagement de secteurs sensibles (grands complexes industriels, zones de loisirs, etc.), des schémas directeurs de villes, des modèles de construction (logements, équipements), sous la guidance exercée par la filiale zonale de l'Institut Central d'Urbanisme. Il ne semble pas que ces organismes locaux entreprennent réellement des travaux de recherche; ils paraissent totalement absorbés dans l'exécution des commandes provenant du Gosstroï.

UNE TYPOLOGIE RIGIDE

En fonction de leur expérience passée, les Soviétiques ont élaboré toute une doctrine en matière de villes nouvelles; pour être souvent évoquée, la question de la taille optimale des villes à créer n'est pas traitée de manière rigide; les directives officielles, cependant, recommandent le développement de villes moyennes,

jugées moins onéreuses, la ville approchant le demi-million d'habitants étant vue avec suspicion.

Actuellement, la population active des villes nouvelles déjà créées est pour 80% employée dans l'industrie. Malgré le développement des activités tertiaires notamment de recherche, la typologie des villes nouvelles proposée par les urbanistes soviétiques reste largement axée sur l'industrie (60 % de la population active en 1980); ainsi on distingue:

- les villes qui se développeront sur la base d'une seule entreprise ou d'une seule source de production (extraction minière, etc.), et qui, par conséquent, ne pourront guère dépasser 30-80 000 habitants;

- les villes qui se développent à partir d'un complexe industriel (plusieurs grosses entreprises complémentaires) avec un profil de production bien déterminé (de 80 à 150 000 habitants);

- les villes où se localiseront plusieurs complexes industriels, qui pourront atteindre 250-500 000 habitants.

Bien sûr, d'autres types de villes verront le jour avec une base économique autre. Il s'agit tout d'abord de villes scientifiques, à l'instar des villes nouvelles de Dubna, Pushkino, Akademgorodok, villes où ont été créés ou décentralisés des centres scientifiques à vocation purement tertiaire. Ces villes se localisent à proximité des grands centres urbains, dont elles constituent des satellites. D'autres villes scientifiques ont été lancées, dotées d'une base industrielle expérimentale (Zhukovskii, Kaliningrad, Zelenograd, par exemple), à proximité de gros centres industriels. Les planificateurs admettent des villes scientifiques autonomes, loin des grands centres urbains existants, mais aucune n'est prévue dans un proche avenir.

La taille de ces villes scientifiques resterait modeste, semblable à celle des villes industrielles de mono-industrie, aux alentours de 50 000 habitants.

Un troisième type de ville nouvelle est en cours de préparation: les villes-stations de loisirs liées au développement du tourisme de masse.

DES PRINCIPES DE BASE ...

La ville doit répondre à trois fonctions essentielles: le travail, l'habitat, les loisirs.

Pour ce qui est des activités, nous avons vu que l'industrie continue, tout au moins dans les plans actuels, à prédominer. Toutefois, la «révolution technologique» en cours n'est pas omise dans l'élaboration des schémas de villes. Dès aujourd'hui, il est recommandé de prévoir des réserves d'espace pour des zones d'activités technico-scientifiques, qui se localiseront soit au milieu de l'habitat, soit en liaison avec les zones industrielles, (bureaux d'études, laboratoires, usines expérimentales).

Donc, à côté de grandes zones industrielles pour industries nuisantes bien séparées de l'habitat, certaines zones d'activités intermédiaires, à prédominances tertiaire, devront être prévues.

Quant aux usines non nuisantes (électronique, etc), certains auteurs recommandent de les localiser en dehors des zones industrielles, au milieu de l'habitat, afin de créer une certaine animation.

Des équipements sportifs, voire culturels, des commerces et des services courants pourront également être localisés à l'intérieur de ces zones d'activités, de façon à répondre aux besoins de la population active qui y séjourne. Les secteurs consacrés à l'habitat sont conçus essentiellement en fonction de la satisfaction de besoins de la famille. Ils comportent uniquement des immeubles d'habitation, et les équipements liés à la population, commerces et services, outre les espaces verts nécessaires aux loisirs courants.

L'habitat, depuis les années 50, est structuré de façon rigide:

- l'«unité d'habitation» (programme de logement), de 1 000-1 500 personnes.

- le «microrayon» groupant plusieurs programmes et pouvant atteindre 8 à 10 000 habitants.

- le «quartier», groupant 4 à 5 rayons, soit 30 à 35 000 habitants.

Tous les équipements sont répartis dans l'habitat en fonction d'un principe de hiérarchie, lié à la fréquence de fréquentation et à la distance piétonnière. L'unité d'habitation comprend une crèche et quelques commerces tout au plus. Le centre commercial du microrayon, à distance de 400-500 mètres offre les services usuels et comprend les écoles primaires et secondaires, ainsi qu'un certain nombre d'autres équipements, sportifs et culturels. Le centre de quartier, à une distance de 600 à 800 mètres, fournit toute la gamme des services et commerces courants, ainsi que des équipements de loisirs banals.

... SONT-ILS BATTUS EN BRÈCHE ?

Cette structure de l'habitat qui se manifeste dans toutes les opérations récentes d'urbanisme en U.R.S.S., est aujourd'hui battue en brèche: les planificateurs officiels admettent qu'elle semble inadaptée à la construction en hauteur qui apparaît dans les grands centres urbains.

L'échelon du quartier perdrait de son intérêt. Une double dessert se substituerait au schéma traditionnel:

- au niveau de l'immeuble, à l'intérieur duquel les commerces quotidiens, les services usuels, les équipements de la petite enfance seraient intégrés;

- au niveau du microrayon, dont le centre qui hériterait d'une partie des équipements de l'ancien quartier, serait renforcé.

L'insistance sur la proximité piétonnière des équipements et services tend à s'estomper; les études sociologiques ont montré qu'en dehors des commerces et équipements immédiatement accessibles, à l'intérieur de l'îlot, les centres de microrayons et de quartier n'étaient fréquentés que s'ils se localisaient près des moyens de transports en commun.

Les urbanistes soviétiques accordent une place toute spéciale à l'étude du centre-ville, qui constitue un secteur particulier dans tous les schémas d'urbanisme. Son contenu varie suivant la taille de la ville, mais comporte toujours des bâtiments politico-administratifs, des équipements universitaires s'il y a lieu, culturels (salle de concert, théâtre, etc.), un minimum d'équipements sportifs, et les équipements usuels, que l'on trouve aux niveaux inférieurs, mais renforcés en quantité et en qualité (restaurants ouverts tard le soir, cinémas, commerces de luxe, etc.). Le centre peut comporter également des programmes de logements, et des hôtels de tourisme. Certaines villes nouvelles particulièrement prestigieuses, comme Akademgorodok, malgré leur taille modeste (moins de 50 000 habitants), ont accueilli dans leur centre des équipements d'envergure tels que: la maison des savants, avec une salle de conférence pour 1 000 personnes, bibliothèque de 300 000 tomes, maison de la culture (salle de 800 places), hôtel de 250 chambres, restaurant de 100 places...

Pour une ville de 300 000 habitants et plus, il peut y avoir plusieurs centres spécialisés, outre le centre-ville à fonction politico-administrative.

Actuellement, néanmoins, la conception la plus répandue est celle du centre polyfonctionnel, bien adapté à une ville moyenne de 200 à 300 000 habitants.

Les équipements destinés à assurer les loisirs de plein air se spatialisent à l'intérieur de la ville dans les secteurs d'habitats et à l'extérieur dans la zone verte suburbaine. Ils sont organisés en fonction d'un principe de fréquentation et de durée d'utilisation (dimanche, week-end prolongé, congé annuel). On recommande de proposer tout un choix aux usagers, en fonction de profils diversifiés (équipements pour les jeunes, les personnes âgées, etc.). D'une façon générale, ils font l'objet d'un soin tout particulier de la part des planificateurs.

DES IDÉES NOUVELLES

Les principes exposés sommairement ci-dessus sont actuellement appliqués dans la mise au point des schémas d'aménagement des villes nouvelles des dix prochaines années, mais sont de tout façon destinés à être modifiés au fur et à mesure du développement du pays.

Toutefois, la réalité est beaucoup plus riche, tant au niveau des conceptions que des réalisations.

Dès aujourd'hui, la littérature spécialisée fait une large place aux critiques que l'on peut adresser aux principes officiels.

Relevons certains thèmes:

— La lutte contre la concentration urbaine, position officielle, est contestée du point de vue de la productivité. Les grandes agglomérations supérieures à 1 million d'habitants coûtent apparemment plus cher à équiper que les villes moyennes, mais la productivité des travailleurs y serait supérieure. La régulation administrative de la dynamique urbaine est inefficace, comme en témoigne le développement de Moscou, de Leningrad et de toutes les autres grandes villes.

— L'édification de petites villes industrielles axées sur une production n'est pas rentable à long terme. Une partie des villes «nouvelles» des années 30 à 40 sont aujourd'hui en stagnation, du fait de l'épuisement des ressources minières; certains pensent qu'il vaudrait mieux créer tout de suite de forts complexes urbains, pour les régions vierges que l'on met en exploitation aujourd'hui, même au prix de lourds investissements en matière d'infrastructures de transports (migrations alternantes à organiser sur 50 à 100 km).

— Les perspectives de développement des villes ne tiennent pas compte du phénomène de la révolution technologique en cours. Pour certains auteurs, la ville de demain est avant tout une ville tertiaire, vivant de la production et de la diffusion de l'information. Les perspectives officielles ne situent encore qu'à 30-35 % du total de la population active, les catégories non productrices, c'est-à-dire tertiaires, en 1980.

— Les logements et les bâtiments restent trop traditionnels dans leur conception. Les études sociologiques activement poursuivies (notamment les enquêtes budget-temps) depuis 1960, ont montré l'importance du temps passé aux occupations ménagères. Ces constatations, totalement contraires aux perspectives communistes de libération de la femme, ont relancé la controverse sur le rôle de la famille. Se référant aux idées avancées pendant la période 1925-1930, plusieurs auteurs préconisent le retour à une forme plus collective de la vie sociale. En particulier, l'éducation des enfants devrait être remise dans le circuit des équipements collectifs, au lieu de rester confinée au sein de la famille.

— Le zoning rigide selon lequel s'organise la ville des années 50 aboutit à créer un tissu d'habitat totalement mort. Pour certains, mieux vaudrait concentrer les activités et les équipements le long de quelques grandes artères de circulation; pour d'autres, le mélange systématique des équipements, des commerces et acti-

vités non nuisantes, à l'habitat, devrait être favorisé, de façon à recréer l'animation de la ville ancienne.

— La notion de ville elle-même est remise en cause. Ainsi a-t-on proposé de la remplacer par une unité de base appelée «nouvel élément d'implantation» (en russe N. E. R.) qui regrouperait 100 000 habitants environ, composé lui-même d'unités d'habitation de 1 500 à 2 000 personnes, constructions en hauteur regroupées en quartiers de 25 à 30 000 habitants.

Ces unités de base qui seraient entourées de larges zones vertes seraient reliées les unes aux autres et aux zones d'activités adjacentes par des moyens de transports rapides. Les habitations elles-mêmes, très denses, seraient remodelées en vue de faire une large place aux équipements collectifs liés à l'enfance, et aux services usuels.

Cette étude qui analyse toutes les fonctions urbaines et principalement l'habitat, à la lumière des contacts sociaux engendrés et des conditions les plus favorables à leur épanouissement, a été très bien accueillie et constitue désormais une sorte de «classique» en matière d'architecture et d'urbanisme.

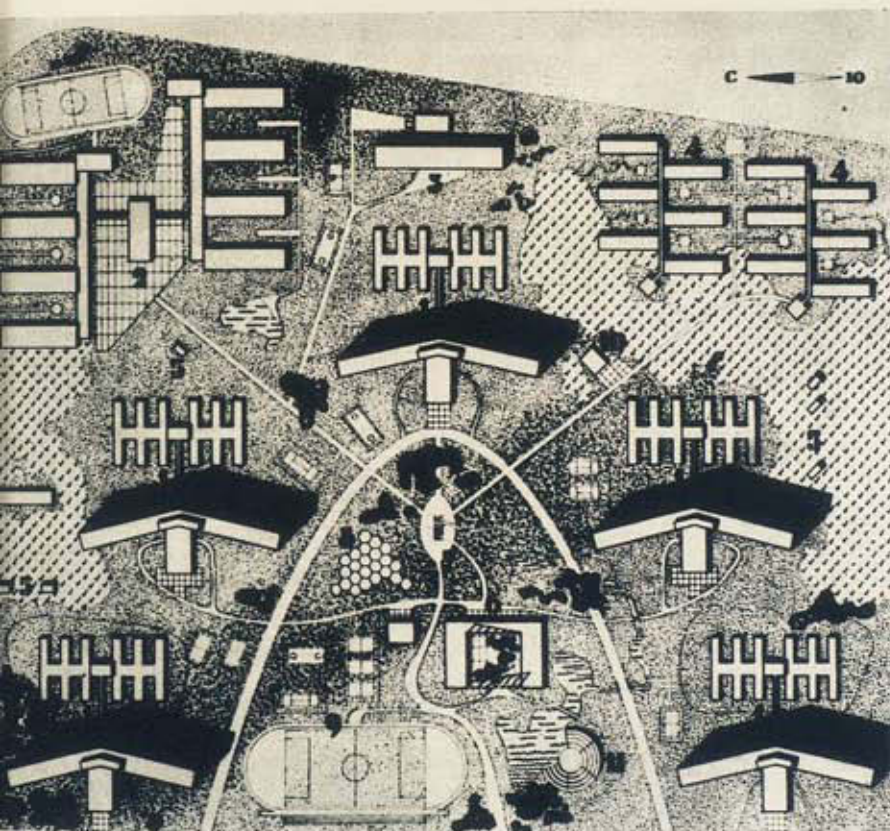
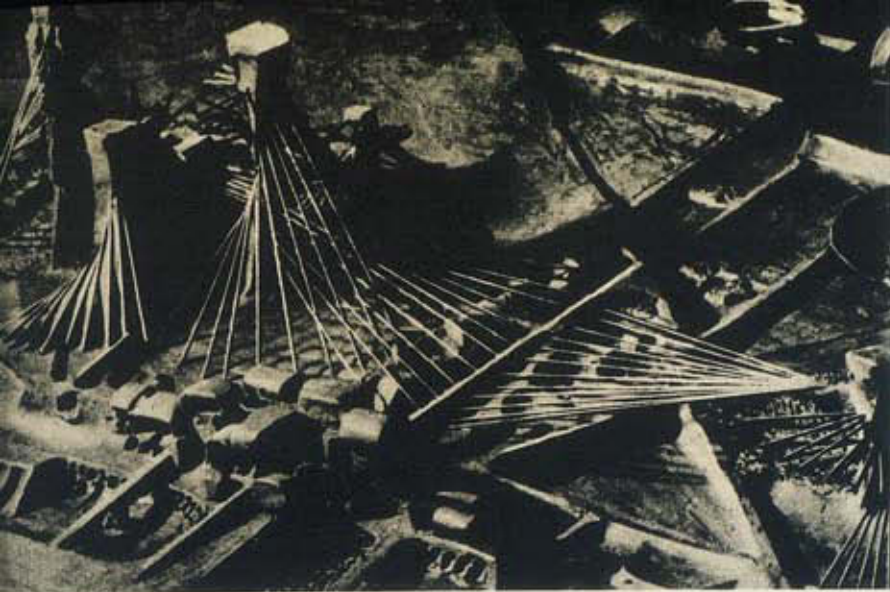
— Les normes d'équipements actuellement retenues paraissent tout à fait inadaptées aux besoins de l'homme de demain. La plupart des auteurs demandent à ce qu'elles soient revues en hausse, ce qui paraît difficile compte tenu du très grand retard actuel des équipements collectifs obligatoires.

CE QUE VOIT LE VISITEUR

Les réalisations actuelles, celles que l'on voit au cours des voyages d'études, donnent une idée assez pauvre de l'urbanisme soviétique contemporain; au niveau des études, tant des plans de villes que des bâtiments, notamment pour les équipements de centre-ville, des projets intéressants existent, que tout visiteur peut d'ailleurs examiner au Hall d'exposition permanent d'urbanisme de Moscou. Ainsi, pour le Grand Nord, des projets assez futuristes de villes artificielles sont d'ores et déjà mis au point.

L'idée d'un habitat collectif très concentré — complexe d'habitat regroupant de 2 000 à 6 000 personnes, avec tous les équipements et commerces nécessaires intégrés —, donne lieu à de multiples expressions architecturales. Regroupés entre eux, ces ensembles permettent de concevoir des densités urbaines très élevées. Un projet d'une ville de 240 000 habitants, à partir de telles unités de base, a été étudié dans le détail, à la demande des Gosplans.

La maison collective, où les fonctions domestiques privatives sont partiellement collectivisées, réalisée en quelques prototypes dans les années 1920, a été à nouveau testée récemment. Le projet d'Osterman pour 2000 personnes, est actuellement achevé. Contrairement



Maquette de centre scientifique
installé sur un « courant de peuplement ».

Projet expérimental de micro-quartier
pour 10 000 habitants :

1. Groupe d'habitation primaire
(maison d'habitation, jardin d'enfants,
crèche, restaurant, bloc de services) ;
2. Ecole Internat ;
3. Internat pour étudiants plus âgés ;
4. Pensionnat pour vieillards ;
5. Verger.
6. Immeuble de centre social ;
7. Jardin de micro-quartier ;
8. Serre ;
9. Terrain de sport ;
10. Bloc communal et domestique ;
11. Théâtre à ciel ouvert.

aux espoirs suscités, peu de familles normales ont
accepté d'aller y demeurer, et le bâtiment a été finale-
ment converti en maison pour étudiants.

Dans le domaine des équipements collectifs, outre
les modèles agréés industrialisés proposés par le Gos-
stroï, des recherches ont lieu pour intégrer les différents
équipements, de façon à obtenir des complexes de
l'enfance, des complexes culturels, des complexes de
loisirs.

Si des projets futuristes sont à l'étude ici et là, par
exemple le système cinétique d'implantation d'Ikon-
nikov qui permettrait de loger 100 000 habitants dans
une structure artificielle de moins de 2 km de diamètre,
les projets de ville nouvelle que l'on peut examiner

restent encore très classiques, très proches de ce qui
s'est réalisé dans la dernière décennie

J. S.

En U. R. S. S., les villes nouvelles ne sont pas uti-
lisées comme « vitrines », à des fins publicitaires, et
diffèrent peu par conséquent des développements
urbains qui se réalisent dans toutes les villes de
l'U. R. S. S. A mesure que s'améliorera le niveau
général des réalisations, les villes nouvelles soviétiques
présenteront des aspects qualitatifs plus remarquables.

Dès maintenant, on peut toutefois admirer des
constructions de qualité, notamment parmi les bâti-
ments publics des centres-villes, ce qui laisse à penser
que l'écart actuel entre la qualité des plans et des
projets et les réalisations ira en s'atténuant.

A «PESSAC» DE LE CORBUSIER:

UMA ESTIMATIVA SOCIOLÓGICA

Conrad Jameson

Um arquitecto não pode esquecer o plano «Pessac», quanto mais não fosse unicamente pelo facto de se tratar de um dos dois planos de cidades concebidas por «Le Corbusier». Mas a importância de Pessac ultrapassa a importância de Le Corbusier. Trata-se de algo absolutamente dos nossos dias e absolutamente familiar em que as imagens suscitam permanentemente a sensação de alguma coisa «déjà vue». Isto não quer dizer que a nossa arquitectura actual se pareça com a de Pessac. Na realidade por uma lógica estranha e insondável a arquitectura de Pessac veio a tornar-se semelhante à nossa própria.

Dada a importância histórica deste projecto de Pessac parece extraordinário que tenham sido necessários quase cinquenta anos para os especialistas começarem a preocupar-se com a sensação que se tem em viver nesta cidade e com a evolução de Pessac através dos tempos. Mas talvez isto não seja extraordinário pois a indiferença manifestada pela atitude dos utentes faz parte da própria ideologia que criou Pessac, embora o arquitecto não seja indiferente aos sentimentos do utente, nem considere que o projecto como forma de arte, seja superior ao projecto como acto social. Não deixa de haver uma certa arrogância, própria do arquitecto; como antitradicionalista, ele está tão preocupado em mostrar às pessoas como devem viver, que nem tem tempo para descobrir como é que elas na realidade vivem. Mas o aspecto mais importante consiste no facto de que, dada a crença ainda dominante no funcionalismo, o arquitecto se sente livre para basear as suas soluções de projecto nas suas próprias noções de lógica e não nos dados empíricos de um inquérito. Assim, pois aqui também em Pessac, Le Corbusier elaborou uma solução «correcta» para o problema do baixo custo e do alto nível de comodidades e qualidades do ambiente, e para a necessidade de um plano global imediatamente eficiente e higiénico. O primeiro problema é o de custos; o segundo é o de análise, e para qualquer dos dois seria imediatamente desnecessário e despropositado efectuar-se um inquérito sociológico sobre a maneira como as pessoas vivem — pelo menos assim pareceria, se se seguissem os preceitos do funcionalismo até ao fim. Embora a fé nestes preceitos do funcionalismo seja agora fraca ainda é suficiente para que os arquitectos não tenham dúvidas acerca dos seus processos de projectar e não se sintam obrigados a estudar um novo

Escala comunitária		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Unidades equísticas		Homem	Quarto	Habituação	Grupo habitacional	Pequeno bairro ou aglomerado	Grande bairro ou aglomerado	Pequena cidade	Cidade	Grande cidade	Metrópole	Conurbação	Megaópole	Região urbana	Continente urbanizado	Exumenópole
Elementos	Natureza															
	Homem			•			• •									
	Sociedade			•			• •									
	Abrigos			•			•									
	Redes															
Síntese: centros populacionais																

método empírico. Uma avaliação sociológica tal como a do livro de Philippe Boudon «Lived in Architecture» (traduzido por Gerald Onn, London: Lund Humphries 1972), não será considerada. A sua leitura é desanimadora e não faz falta.

A amostragem é uma base pouco segura e se um sociólogo faz um livro baseado em quarenta entrevistas, tem pelo menos que assegurar que elas são representativas e que há uma amostra para termo de comparação, (digamos, uma aldeia da vizinhança) ou projectos comparados de maneira que cada amostra passe a ter um valor significativo. As suas entrevistas designadas por profundas técnicas de entrevistar são destituídas de inteligência e simplicidade. Quando se quer saber se os habitantes de Pessac que não se adaptaram ao tipo das casas, ou que tentavam mesmo modificar o seu desenho, respondiam apenas às suas ideias preconcebidas sobre o que deve ser o desenho duma casa convencional, apesar de todas as provas circunstanciais em defesa da profundidade dos seus sentimentos ficamos ainda a adivinhar qual o significado dos dados. Se se tivesse efectuado uma entrevista profunda e correcta não haveria necessidade de adivinhar. Finalmente os critérios sociais para avaliar Pessac são tão confusos, que se torna impossível saber o que há a enaltecer ou a condenar em Pessac.

O autor é o Director da firma de consultores de investigação social e de Mercado «Conrad

James Associates». Este artigo faz parte de um livro em curso «Human Specification in Architecture e extraído do «Architectural Association Quarterly», vol. 4, N.º 3 Sept 1972 pp. 51-56.

Esta última falha — a falta de clareza dos critérios de avaliação — é de longe a mais importante. Boudon seguiu uma tradição académica convencional de inquéritos sociológicos no campo da arquitectura e do planeamento e essa mesma tradição tem levado arquitectos e projectistas a desdenharem os esforços dos sociólogos para rebaixá-los ao nível que Alvin Boyarsky tão desdenhosamente designa «consumidorismo», isto é, o mero interesse em saber se a entrada do hall é suficientemente larga para dar passagem ao carrinho do bebé ou qual o número de contactos sociais per capita.

A dificuldade desta maneira de tratar o assunto pelo consumidorismo é que o sociólogo suprimindo os seus juízos de valor próprios é forçado a deduzi-los do que lhe foi dito pelo utente. Uma técnica não directiva pode ser um pouco melhor por permitir penetrar abaixo da superfície da resposta do utente. Mas mesmo em circunstâncias óptimas, tal técnica é ainda limitada pela própria noção que o utente tem acerca dos critérios sociais de êxito e de falha em planeamento e «projectos» — quando afinal todos sabemos que o utente pouco se terá preocupado com estes critérios e pode bem modificá-los se o assunto for devidamente discutido ou se lhe forem apresentadas novas opções e oportunidades.

Seria muito melhor que o sociólogo pusesse as cartas na mesa e mostrasse logo os seus conceitos de valor! Pelo menos, conhecer-se-iam as suas ideias e poder-se-iam discutir livremente, e pelo menos quebrar-se-ia a barreira filosófica das noções nem formadas nem informadas que o utente tem no seu espírito acerca do que é bom e mau tanto em projectos como em planeamento. Se um sociólogo quer avaliar um tipo de habitação em termos digamos de intimidade ou de interacção que o faça. Somos moralmente livres de discordar dele se estes critérios não forem do nosso agrado. Mas não pode pretender que não deve discutir tais critérios sem que o utente os discuta também. O utente pode ser um homem insignificante sem ideias. Terá o sociólogo que ser igual?

Deixem-me pôr em prática aquilo que prego. O material sociológico é insuficiente. No entanto nas figuras e citações do livro de Boudon há ainda material que chegue para me permitir, não digo tirar conclusões firmes, mas pelo menos demonstrar um método. A justificação filosófica deste método está exaustivamente exposta no meu ensaio «The human specification in architecture», publicado no «The Architect's Journal» de 27 de Outubro de 1971. O assunto exige que o arquitecto e o que planeia sejam explícitos sobre os seus objectivos e que se voltem para a investigação social apenas para descobrirem quais os meios mais eficientes do ponto de vista operacional para a sua realização. Assim, por exemplo, se o objectivo é criar um certo tipo de interacção comunitária, a investigação social devia ajudar a descobrir qual o tipo de planeamento residencial e de ordenamento de zona de recreio e mais eficiente para este fim. A determinação de objectivos é um acto público de política social: o arquitecto e o que elabora os planos podem participar na discussão dos objectivos como qualquer cidadão vulgar mas não como arquitecto e técnico de planeamento.

EFICIÊNCIA

Le Corbusier colocou este critério em 1.º lugar. A eficiência, num projecto, é quando muito um meio para atingir um fim, cujo único mérito é permitir fazer o que se quer sem que qualquer aspecto negativo do projecto possa ser um obstáculo. Com efeito «Le Corbusier» não se preocupou tanto com a eficiência quanto poderá à primeira vista parecer. A qualidade do «design» dos automóveis e dos silos que ele enalteceu no seu livro «Vers une Architecture», que apareceu pouco

depois de ele ter projectado Pessac, devia-se menos à sua eficiência funcional do que à pureza geométrica das suas formas. Dos quinze requisitos que ele considera indispensáveis no projecto de uma casa, no seu livro «Vers une Architecture», — exigências que vão desde o quarto de vestir independente até ao simples objecto electrodoméstico, o aspirador, catorze dizem respeito à higiene ou à economia de esforço e de movimento. Quando «Le Corbusier» nos afirma que o melhor quarto deve ser a casa de banho, não há dúvida acerca do valor assumido: a eficiência deixou de ser um meio para se tornar um fim em si mesma.

Mesmo que consideremos apenas os projectos de interiores de habitações, notamos logo uma absoluta negligência dos aspectos do projecto que possam ter importância para facilitar as lides domésticas.

Chega-se ao terraço passando por um quarto de dormir — facto estranho de que um proprietário se queixava dizendo que um terraço tem sempre flores, e isso requer bastantes idas e vindas com terra e água... E a pobre da dona de casa? — De qualquer maneira, veja, isto é quase uma anedota... ninguém utiliza estes terraços. Só nos grandes edifícios ali à direita, é que pessoas se servem dos grandes terraços dos seus apartamentos que ficam mesmo por cima da casa, para estender a roupa... Ninguém planta flores ou põe lá fora mesas e cadeiras de ferro forjado. Um terraço que se estende no prolongamento da sala de estar é uma coisa, uma «varanda» que é uma parte privativa de um quarto de dormir é outra; mas um terraço que não faz parte nem da vida privada nem da vida pública de uma família é uma espécie de corpo estranho e corresponde na opinião dos próprios moradores a uma simples perda de espaço.

A solução para a sala de jantar é igualmente deficiente. «Le Corbusier» era de opinião nessa altura, que uma cozinha eficiente devia ser pequena, bem cheia e arrumada como a copa de um barco ou de um comboio. Ora uma cozinha tipo copa poderia ser aceitável em Pessac se não fosse a ausência de qualquer espaço suficiente para sala de jantar. A sala contígua é demasiado pequena para tal fim, e a outra única área disponível é a área para a sala de estar de plano livre, uma alternativa inverosímil no próprio critério de «Le Corbusier». A família reunida tem que tomar as suas refeições na única sala disponível ou comer em pé na cozinha, tão pequena que difi-

cilmente daria para abrir uma cadeira alta de bebé. Isto será talvez uma mera crítica de «consumidorista» mas nem por isso deixa de ter força.

Os moradores tentaram remediar os inconvenientes impostos por «Le Corbusier» abrindo buracos e colocando tabiques divisórios. Se se transportar o critério de eficiência do projecto de interiores para o projecto dos exteriores, logo se percebe que os moradores estão tão mal que o critério acaba por ser exactamente aquilo que disse uma dona de casa: uma anedota. Procura-se no plano de Pessac uma mercearia ou uma farmácia; não se encontra nenhuma. Procura-se um espaço público, um parque, um café ou pelo menos alguns bancos para estar sentado a ver quem passa, estes não existem. Há espaços dentro e fora de Pessac, mas nenhum oferece às mães a incomparável comodidade de poder mandar os filhos brincar ao ar livre sem preocupações.

Pessac é tão indiferente a qualquer definição humana de eficiência que sérias dúvidas começam a surgir quando paramos para enaltecer as vantagens do seu projecto que «Le Corbusier» tomou em linha de conta. Tal como os comentadores sublinham na altura, Pessac oferece um nível excepcional de comodidades físicas; água corrente, electricidade, garrafeira, casas de banho com duche, aquecimento central, garagens. Tais comodidades são agora consideradas correntes, mesmo em propriedades da classe trabalhadora, mas não se pode negar que estas mesmas comodidades não eram muito avançadas para a sua época. No entanto a dúvida mantém-se. Porquê tanto interesse em ter casas de banho com chuveiro e tanta falta de interesse em conveniências sociais tal como a de ter uma loja nas proximidades?

ABRIGO E PROTECÇÃO

Embora o abrigo e a protecção sejam os objectivos mais óbvios da habitação são todavia os mais esquecidos. O arquitecto tem um certo interesse nos aspectos de abrigo e protecção contra os elementos da natureza. Le Corbusier é absolutamente típico na sua exposição sobre Pessac, em que se concentra fundamentalmente em aspectos técnicos tais como as paredes de cimento com caixas de ar isoladoras. Quando se trata dos sentimentos do utente sobre o que é um abrigo, da ideia pessoal sobre o que é um ambiente familiar de uma casa que protege os seus moradores do mundo à sua volta, «Le Corbusier», tal como os arquitectos que o seguiram,

mostra uma plácida indiferença que só se explica pela sua afirmação de que tais assuntos estão fora da sua competência.

Nos casos estranhos e raros em que o sentido de abrigo e protecção por acaso desperta o interesse do arquitecto, trata-se somente de um interesse de passagem que surge como parte de um interesse quase obsessivo na adaptabilidade. Se o utente pode ser estimulado e levado a colaborar na criação do seu próprio ambiente e a adaptá-lo às suas necessidades — pelo menos assim se pensa — então ele sentirá aquele maior sentido de posse que só é possível quando se teve uma participação na criação do seu meio ambiente. Embora esta ideia seja de certo modo acertada ela não é tão verdadeira como sugerem os que a preconizam.

O interesse corrente pela adaptabilidade tem menos relação com a descoberta de uma nova sensibilidade àquilo que dá a um projecto de casa o seu ar acolhedor de um lar do que com o desânimo do próprio arquitecto. Ele insiste num projecto de finalidades múltiplas porque não é capaz de tratar nenhuma finalidade significativa em particular. No caso de Pessac «Le Corbusier» atinge a multiplicidade de objectivos mas apenas por defeito. Foram numerosas as mudanças nas casas que desenhou, mas estas mudanças revelam precisamente aqueles aspectos do projecto que fazem com que as suas casas tenham pouco ambiente familiar, sejam pouco agradáveis e não satisfaçam a sensibilidade dos utentes quanto a abrigo e protecção.

As superfícies planas e não articuladas bem como a construção cubiforme desagradaram. Segundo as palavras de um dos moradores: Nada é agradável e suave. A construção da casa... é um cubo perfeito... com tudo o que isto implica de rigidez, angulosidade e fealdade... é tudo muito limpo e arrumado... muito limpo e bem desenhado... mas há uma enorme falha pois, por exemplo, quando chove é um lençol de água pelas paredes abaixo, não há protecção alguma nem ao menos há ombreiras salientes em volta das janelas, nem sequer pensaram em construir um pequeno peitoril em cimento o que teria sido muito útil, porque a água seria atirada para fora das paredes. Tal como estão, a água desgasta-as, exerce uma acção erosiva durante todo o tempo, e é assim que os edifícios se vão destruindo pela chuva... E quando há fortes ventanias lá estão assim os edifícios — cubos, de peito feito ao vento! Para uma avaliação objectiva de capacidades de resistência ao tempo das casas, tem que

considerar-se o que se acaba de referir com umas certas reservas. Como uma evidência psicológica de insegurança, estas considerações são bem reveladoras: as casas estarão ou não expostas aos elementos, mas os seus moradores sentem-se expostos — e aí é que está o problema. Os moradores têm-se esforçado por colocar cornijas —, canteiros nas janelas, linteis e beirais que falam muito eloquentemente da necessidade de uma superfície articulada e que dá um ar de casa de habitação respondendo assim a um sentido pessoal de abrigo.

Os telhados planos já mencionados anteriormente, também não agradaram por outros motivos — e não unicamente porque os terraços neles construídos não tinham interesse. «Estas casas não têm telhados» — foi o grito de espanto de alguns moradores. O outro achava que a falta de um telhado inclinado fazia com que as casas parecessem estranhas na região de Bordeus, e associavam a ideia de um tecto em terraço a Marrocos e ao Oriente. Mas a maioria — pelo menos era evidente a sugestão — associa a ideia de um tecto plano à ausência do sentido físico de estar abrigado debaixo de uma superfície protectora. Havia o caso extremo dos moradores que tinham conseguido, com um esforço extraordinário, colocar um telhado convencional por sua própria conta, e o caso extremo oposto de um morador que admitia que um telhado inclinado estragaria o projecto embora não gostasse da concepção original. A posição intermédia é talvez bem definida por uma garota de 6 anos que tinha vivido em Pessac toda a sua vida, mas que, quando lhe pediram para desenhar a sua casa, desenhava uma casa de telhado inclinado como as da zona situada à periferia da cidade. Pode-se argumentar que os moradores só tentaram recrear aquilo que consideravam convencional. Mas um tal argumento não nos leva muito longe. Se um telhado inclinado tem em Bordeus um sentido profundamente enraizado chamar a este sentido, convencional, é fugir com o rabo à seringa. Se um telhado inclinado significa um lar para estas pessoas, por que razão não o hão-de ter?

Os interiores de planta livre são a excepção que confirma a regra. Os moradores geralmente concordam, mas por razões erradas. O que eles gostavam na planta livre era a liberdade de transformarem o interior em pequenas divisões ao gosto antigo e segundo a sua própria escolha. Verificava-se a tendência para aumentar o número de divisões, chegando-se mesmo a aproveitar o espaço com colunas por baixo do rés-do-

chão para fazer uma sala; e o que é ainda mais importante, acrescentavam uma parede para arranjar um hall de entrada entre a sala de estar e a porta de entrada. O aumento do número de quartos pode ser explicado na prática pela necessidade de arranjar mais acomodações; mas o arranjar um hall de entrada mostra que há mais alguma coisa: há qualquer coisa na planta livre em si mesma que, para esta gente pelo menos, não dá o sentimento de uma intimidade suficiente ou de um apoio afectivo. A sensação do espaço fechado ou do espaço que cerca e fecha faz parte, ou pelo menos assim parece, do sentimento de segurança e protecção. Uma coisa é dar aos utentes a opção de escolherem a espécie de espaços fechados que preferem, outra coisa é fornecer espaços livres porque não se sabe que os utentes os querem fechar. Não há dúvida de que os espaços livres de «Le Corbusier» não correspondiam a inteligência, mas sim a falta de sensibilidade: ele queria um estilo de vida que os próprios utentes rejeitavam.

INTERACÇÃO COMUNITÁRIA

Como actualmente a interacção comunitária está na moda, é melhor andar devagar; todos dizem que é uma coisa boa, mas ninguém sabe porquê. A interacção em si mesma, não é boa nem má, até que sejam determinados os fins que a interacção pretende servir.

Há no entanto uma dificuldade honesta, em ser claro sobre o que devem ser estes fins morais. Eles podem ser definidos em diferentes sentidos, um dos quais (aquele que normalmente se entende quando se fala de interacção) tem relação com a camaradagem, ou aquilo a que os americanos costumavam chamar «togetherness». Na sua forma mais simples é apenas um alegre «bom dia» do carteiro, mas na forma mais ambiciosa significa que, dos vários conhecimentos da vizinhança, alguns são amigos.

O que é interessante sobre Pessac é que há falha de qualquer forma: falha como comunidade equilibrada do tipo vila ou como comunidade urbana que oferece contactos diversos embora constituindo um grupo homogéneo. Pessac fica no meio. Torna-se o prototipo do aglomerado de residências-dormitórios sem a intimidade campestre de uma vida e sem a variedade e o interesse de uma cidade.

A evidência desta acusação é impressionante. Ela está patente nas afirmações dos seus moradores, mas o padrão de interacção social ostenta

manifestamente a não existência de uma comunidade tanto no sentido antigo como no sentido moderno. A interacção social entre vizinhos apenas tem lugar nas zonas à periferia de Pessac, ao longo de zonas que muito justamente se podem designar como zonas de salvação e fuga. À medida que nos deslocamos em direcção ao centro do aglomerado, não só a interacção diminui acen- tuadamente, como o tipo de moradores se torna sensivelmente anormal pois foi nesta zona interna que Boudon encontrou um número conside- rável de transviados: alcoolismo, neuroses, suicí- dios e tentativas de suicídios, homossexualidade. Se Pessac fosse uma comunidade do tipo vila teríamos a configuração oposta: a interacção aumentaria em direcção ao centro do aglomerado e os indivíduos anormais encontrar-se-iam nas zonas periféricas ou misturados com os outros. Se Pessac fosse um aglomerado urbano, isto é um centro a oferecer a homogeneidade e a varie- dade — verificar-se-ia que uma interacção inten- sa ainda tinha lugar, mas em áreas bastante extensas.

Há um segundo sentido de interacção comu- tária escondido sob o sentido mais familiar de camaradagem: interacção comunitária como ajuda mútua. Ajuda mútua significa emprestar- se a proverbial chávina de açúcar, regar o o jardim do vizinho quando este está fora, ficar com o seu gato, dar uma ajuda quando alguém está doente — mas significa ainda muito mais. Há um nível mais profundo de interajuda, que conduz a um nível mais profundo de dependên- cia: a acção colectiva a cuidar dos jovens e dos velhos. A nível mais profundo, esta dependência é só em parte um problema da comunidade e numa comunidade tradicional quando numa família não se pode cuidar dos jovens ou dos velhos estes ficam a cargo dos parentes mais próximos. Mas aqui é que está o interesse. Uma comunidade constituída por migrantes — e Pessac é um exemplo arquétipo — não está organizada em grandes famílias.

Não há razão para se tomar Pessac como exemplo especial de deterioração e fragmentação social, pois o fenómeno está espalhado. Basta proceder a entrevistas, numa zona de habitações novas para ver as dimensões do problema. A jovem mãe isolada e abandonada mesmo à noite; porque não conhece ou não confia em ninguém para tomar conta dos seus filhos enquanto está ausente; o casal idoso fechado à chave na sua casa ou andar e tão desacostumado de receber visitas, que até tem medo de vir à porta; a frágil avó a ouvir a filha e o genro a discutirem onde

a hão-de deixar se quiserem ir passar umas férias a qualquer lado. É fácil não se ver o problema da deteriorização social mas é difícil diagnosticar exactamente o que está errado e o que está certo no projecto e planeamento de Pessac. Há uma certa evidência de que a posição peculiar das casas uma virada para a frente outra virada para trás em séries alternadas — estimula os morado- res a fugirem à vida comunitária, de uma ma- neira que não pode ser explicada apenas como simples desejo de isolamento. A aceitação deste aspecto pelos moradores parece um tanto exa- gerada.

«Nunca se têm problemas com os vizinhos» disse uma moradora orgulhosamente: «Quando eu estou na cozinha nas traseiras, ela está na sua cozinha para o lado da frente... enquanto eu saio pelas traseiras para pôr na rua o meu cai- xote do lixo ou fazer qualquer outra coisa ela sai pela frente; assim, passamos muitas vezes um dia inteiro em casa sem nos vermos». A dona de casa entrevistada podia ter sido infeliz com os seus vizinhos, mas pode realmente estranhar- se que o facto de ser vista pelos vizinhos a sair e a entrar em sua casa, deva ser considerado uma intromissão; afinal a maior parte das pessoas gostam de cavaquear por cima da sebe que separa os seus jardins, ou gosta de encontrar os vizinhos na rua.

Mas esta disposição das casas é apenas um pormenor. Se há algo de errado em Pessac, deve ser no conceito de base; o de uma zona pura- mente residencial. Não admira que os vizinhos não se encontrem em Pessac, não há ocasião para tal. Não há café, clube, praça, escola, igreja, ou mercearia onde as pessoas tenham a oportuni- dade de se encontrar e muito menos de conhecer os seus vizinhos. A aldeia medieval tinha a sua igreja; o plano de Radburn tinha pelo menos a sua escola localizada no centro. Pessac personi- fica a moderna zona residencial, o lugar onde as pessoas comem, dormem e conversam dentro do seu pequeno grupo familiar, mas onde ninguém sabe nada nem do seu vizinho nem do espaço exterior em que vive.

As velhas desculpas não servem; assim não podemos aceitar a velha desculpa de que o plano de Pessac como qualquer outro falhanço archi- tectónico sofreu restrições. Foram dadas a «Le Corbusier» plenos poderes e na única decisão chave em que foi contrariado por Henri Fruges — que patrocinou esta sua obra — Le Corbu- sier provavelmente laborava num erro, porque insistia em criar edifícios altos de apartamentos

com muitos andares. Não se pode também eliminar a crítica habitual de que a sua procura de uma técnica de produção em massa e com módulos estandardizados, «Le Corbusier» tenha sacrificado a individualidade. Do ponto de vista do design, o maior sucesso de Pessac, foi a sua habilidade em criar um sentido de individualidade para cada habitação — um resultado que, tal como Boudon assinala claramente nas suas entrevistas, os próprios moradores notaram e apreciaram. Além disso se Le Corbusier não tivesse sido bem sucedido na obtenção deste sentido de individualidade, isto teria sido apenas um factor entre muitos. Este critério de avaliação de êxito e de falha não pode, como vulgarmente se faz, ser usado para tudo aprovar ou tudo negar, como critério único para definir um bom projecto e um bom planeamento.

Antes de negar a importância do plano de Pessac os arquitectos contemporâneos devem demonstrar a evolução das suas próprias ideias e experiências. Mas estas não mudaram. Sabemos nós por acaso como realizar o sonho de Le Corbusier de uma «machine à habiter» que seja pelo menos eficiente para a vida moderna? Já descobrimos o que é que cria o sentimento de abrigo e protecção, e já sabemos quais os aspectos dum projecto que estimula o sentimento de posse? Já começámos a considerar o problema da interacção comunitária, e o que significa para uma família jovem viver numa comunidade nova e ter necessidade de encontrar nos vizinhos a ajuda e o apoio que deixou de ter nos familiares mais próximos?

Os arquitectos ainda não começaram a fazer a si próprios estas perguntas, nem tentam responder. E porquê? Talvez porque os arquitectos não estão habituados a tratar os problemas com essa investigação empírica que lhes permitiria avaliar o seu trabalho. Mas as coisas não são tão simples. Ainda temos que explicar porque é que os arquitectos estão tão longe dos inquéritos empíricos e, o que é, mais importante, ainda temos que descobrir porque é que eles não fazem as perguntas fundamentais acerca dos critérios sociais de projectos e planeamento o que poria imediatamente em marcha a investigação empírica.

I — L'ECHEC DE L'ARCHITECTURE ET DE L'URBANISME CONTEMPORAINS

L'urbanisme contemporain fait fausse route: la visite de quartiers modernes, un peu partout dans le monde, fait apparaître la même grisaille, la même démesure, la même monotonie de constructions identiques, sans recherche, sans caractère autre que celui de la banalité.

Et cela donne à penser que nos urbanistes modernes se sont fourvoyés. A Stalingrad reconstruite, par exemple, on fait du triomphalisme néo-classique; plus tard à Brasilia, Niemeyer a cherché à faire du triomphisme dans un style plus moderne, mais le public n'a pas suivi car il boude Brasilia, mortellement ennuyeuse, et où l'architecte n'a pas su retrouver le secret de l'animation et de la vie. Autour de toutes les grandes villes du monde, sans exception, on a vu proliférer les mêmes parallélipèdes blancs, toujours égaux à eux-mêmes, engendrant le même ennui, redoutablement uniformes, suant la médiocrité, l'absence totale d'imagination, de recherche du décor.

On publie actuellement des traités d'urbanisme ne contenant exclusivement que des formules algébriques! D'autres urbanistes futurologues nous proposent par exemple, entre autres projets délirants, les *Atélopoles*, villes linéaires rectilignes auxquelles on peut ajouter des éléments et susceptibles de s'étendre de Brest à Vladivostok! etc... etc...

Comment se fait-il qu'il ne soit jamais venu à l'idée de ces antipateurs que, dans leurs colossales cités de l'avenir, la vie serait terriblement fastidieuse, et surtout sans art ni beauté? En fait ces projets gigantesques résultent surtout du réflexe d'affolement de notre espèce devant sa propre prolifération, laquelle ne se produira d'ailleurs peut-être pas, du moins souhaitons-le, avec le rythme et la rapidité redoutés par certains¹.

Est-il jamais arrivé à l'homme de la rue de notre temps de se demander comment il se fait qu'il soit devenu tout à fait impossible actuellement de construire de belles places ou de nobles ordonnances architecturales telles que la place des Vosges, la place Vendôme, ou même plus simplement la rue de Rivoli, voire même une artère haussmannienne? Quelle triste décadence!

Comment en est-on arrivé là?

II. — BREF RAPPEL HISTORIQUE — ESSAI D'ANALYSE DES CAUSES DE CET ECHEC

On pourrait être tenté de dénoncer la recherche exclusive du profit comme seule responsable de cet état de choses ainsi que de nos banlieues aussi mornes que cyclopéennes. Mais ce n'est pas entièrement exact, car on trouve le même phénomène dans les banlieues de Moscou et de Léninegrad par exemple, là où la loi du profit n'a pas cours; c'est donc que le mal a des

1. Voir à ce sujet, le très intéressant mais aussi très inquiétant ouvrage de Michel Ragon, «La Cité de l'An 2 000».

PLAIDOYER

POUR UN NOUVEL

URBANISME

Da Revista «Vieilles Maisons Françaises»
Janeiro de 1974

causes plus profondes, plus universelles: la vérité, c'est que l'artisanat, qui était la source de tous les arts, est mort, tué par la civilisation industrielle, et que l'architecture décorative, qui était à base d'artisanat et qui était le support et le cadre d'expression de tous les autres arts, est morte également. Jadis dans le domaine de l'artisanat régnait une discipline rigoureuse en ce qui concerne l'apprentissage et la transmission des tours de métier: la formation des jeunes y était structurée. Aujourd'hui, tous les secrets de fabrication manuelle traditionnelle sont morts avec ceux qui les détenaient et n'ont pas trouvé à qui les transmettre, ce qui fait qu'il n'y a trop souvent là que de l'amateurisme.

De même, dans le domaine des arts, l'enseignement académique traditionnel est mort de sclérose et de sénilité, tué aussi par le ridicule dont, avec quelque raison il est vrai, on l'a accablé; là également il n'y a plus bien souvent que de l'amateurisme. L'humanité a reporté exclusivement dans les domaines technologiques modernes son potentiel de formation sérieuse et approfondie. Et si à notre époque on scrute si attentivement les réalisations artistiques du passé, c'est précisément à cause de la consternante indigence de celles de notre temps².

Si l'on ajoute, à ce tragique déclin de l'artisanat et des arts, la recherche exclusive du profit à l'ouest, l'explosion démographique, l'expansion, la nécessité de construire beaucoup après 1945 pour compenser les destructions de la guerre, ainsi que l'influence prédominante de l'idéologie urbanistique de Le Corbusier, la prépondérance et l'évolution des techniques, on aura été sans doute au fond des choses, et on aura je pense une explication assez complète de l'affligeante nullité de nos grands ensembles et de nos constructions modernes en général. On pourrait également ajouter à ces causes la tendance à la démocratisation ainsi que la disparition du mécénat.

Ce qui manque le plus à notre époque pour lui donner une colonne vertébrale, une raison d'être sur le plan esthétique, c'est un style qui lui soit propre³, ainsi qu'une Ecole d'art, telle l'Ecole de Nancy en 1900 ou encore l'Ecole de Paris de l'entre-deux guerres par exemple. Le modern-style et le style Arts Déco auront été peut-être l'avant-dernier et le dernier style de l'histoire: place à l'*homo technicus*. Mais on a perdu de vue que la technique n'est qu'un moyen, non une fin en soi, et qu'un monde limité à la seule technique ne peut engendrer que l'ennui et finalement le désespoir. Biologiquement, l'homme a besoin, entre autres, d'un cadre de vie agréable, en particulier dans les villes qui sont les lieux où s'élabore la civilisation.

III. — ESQUISSE DES REMÈDES PROPOSÉS

Il est donc nécessaire à la fois de protéger avec tact le précieux capital de pierre qui nous a été légué

2. Il faudrait toutefois se garder, bien entendu, de généraliser, et il existe heureusement encore à notre époque, une petite minorité d'artistes et d'artisans de grand talent et au métier très sûr.

3. Il y a bien le Design, mais celui-ci nous paraît à la fois trop dépouillé et de portée trop limitée.

par les générations passées et qui est le fruit de leur travail, de leur savoir-faire et de leur bon goût, et d'assurer le développement harmonieux de nos villes nouvelles.

Il convient en premier lieu de dégager les objectifs que l'on doit se proposer d'atteindre par l'urbanisme. Ceux-ci nous paraissent être les suivants:

1.^o La recherche de la beauté: c'était le grand souci de nos ancêtres dans leurs villes; le «bonheur d'y vivre» en dépend en grande partie.

2.^o La recherche de l'utile, du pratique, du confort dans la vie quotidienne (transports, verdure, viabilités, écoles, services publics, etc...)

A) Protection des villes anciennes

Chaque fois que je passe par le Champ de Mars, je ressens une impression pénible de désastre irrémédiable, définitif, en voyant cette noble perspective gâtée pour toujours par la tour Maine-Montparnasse. Et l'on se prend à penser que demain, tout ce qui est encore beau sur terre peut être gâché de la même manière. En particulier, on est en train de dégrader le capital touristique que représente Paris, en détruisant son échelle et son harmonie, notamment dans le secteur sud-est⁴. Sous Mussolini, on avait sérieusement envisagé de combler le grand Canal de Venise pour en faire un autodrome; dans l'entre-deux guerres, on a construit la nouvelle Faculté de Médecine rue des Saints-Pères, ce qui est une hérésie dans ce quartier et dans cette rue. Nous pourrions multiplier ainsi ces exemples.

L'erreur, ce n'est pas d'avoir construit la Tour et la Faculté: l'erreur, c'est de les avoir construites *là et non ailleurs*. On construit au centre des villes (et pour ce faire on y démolit parfois des chefs-d'œuvre) pour éviter les déplacements et cela pourquoi? Par démission devant l'effort, parce qu'on ne veut pas faire les investissements, énormes il est vrai mais indispensables, dans le domaine des transports en commun modernes, rapides, non fatigants. Notre métro est pratiquement un métro de dissuasion: rien d'étonnant dans ces conditions à ce que les gens préfèrent prendre leur voiture particulière!

Quelques exemples de remèdes sont suggérés ci-après pour une protection accrue de nos villes anciennes:

— Pas de constructions cyclopéennes dans le centre historique et ancien: celles-ci doivent être réservées exclusivement à la périphérie;

— La ville moderne doit être construite *autour de* la ville ancienne et non à la place de celle-ci: il faut juxtaposer et non superposer. Ce point-ci est le complément du précédent;

• 4. L'une des dernières oasis du paix de Paris, les hôtels particuliers noyés dans la verdure du IX^e arrondissement, autour de la rue de La Rochefoucauld, sont menacés d'être convertis en cité financière ultra-moderne. Il faut absolument protéger et sauver ce quartier et installer la cité financière ailleurs, à la Défense par exemple, où elle serait certainement plus à sa place.

— Dans le centre des villes anciennes, le plus grand nombre possible de démolitions entreprises devrait être remplacé par des espaces verts, de manière à abaisser une densité urbaine excessive comme c'est le cas à Paris; c'est ce que l'on aurait dû faire en particulier à Montparnasse et aux Halles;

— Plus de constructions neuves en retrait dans les rues anciennes, car ce retrait les défigure comme c'est le cas entre autres dans le Marais;

— Suppression de la circulation automobile et des trottoirs dans les rues anciennes de caractère, comme à Paris rue de Seine, rue Mazarine, etc... Le commerce local n'aurait qu'à y gagner. Ceci a été réalisé dans un grand nombre de villes à l'étranger et tout récemment dans le quartier Saint-Séverin à Paris, avec un grand succès semble-t-il⁵;

— Protection en bloc et par principe de certains ensembles et quartiers anciens tels que le Marais ou le Faubourg Saint-Germain: n'oublions pas en effet que toute démolition dans ces quartiers constitue un fait irréversible, et que, même médiocre, une construction ancienne doit être sauvegardée si elle s'intègre harmonieusement dans un ensemble historique qui serait certainement défiguré par la construction moderne qui la remplacerait⁶.

B) Développement des villes nouvelles

Nos urbanistes et nos architectes contemporains n'ont pas su, disions-nous, retrouver le secret de l'animation et de la vie. L'idée-clé est donc ici de *redécouvrir ce qu'il y avait de bon, de valable dans l'urbanisme ancien traditionnel et de l'adapter, de l'insérer dans le contexte technique moderne*: Emile Aillaud à la Grande Borne de Grigny, François Spoerry à Port-Grimaud, ont prouvé que c'était tout à fait possible, et cela même dans le cadre de prix de revient modérés.

Voici donc quelques notions anciennes à réhabiliter:

— La notion de rue étroite et sinueuse
Ce type d'artère abrite du vent et du froid en hiver et de la chaleur en été; mettons à profit l'expérience de nos ancêtres. Nos grandes percées rectilignes sont surtout des nids à courants d'air;

— La notion de ligne courbe⁷.
Cette notion, qui complète la précédente, permet d'introduire la fantaisie et l'imprévu dans le décor urbain. L'urbanisme moderne a abusé de la ligne droite;

— La notion de «points chauds»
L'urbanisme moderne, triomphaliste ou cyclopéen, n'a généralement pas su créer au centre de ses réalisations, des points chauds, c'est-à-dire un dédale de rues étroites et sinueuses, de rues marchandes, de galeries couvertes, où le public ait plaisir à se promener, à flâner:

5. Il faudrait également aménager, à la campagne, dans les petites îles, des «zones sans automobiles», exclusivement réservées aux piétons et aux cavaliers, qui seraient autant de paradis terrestres pour les promeneurs.

ceci fait que les points chauds sont toujours les quartiers anciens, presque, jamais les quartiers modernes: le public ne s'y trompe point. Voyez à Paris les quartiers Saint-Séverin ou Saint-Germain-des-Prés, ou encore les Halles ou le Faubourg Saint-Honoré par exemple; les quartiers modernes n'engendrent que l'ennui et le public les fuit, car il y voit le symbole de tout ce qui l'irrite dans la vie courante.

— La notion de place non-carrefour.
Belle, bordée d'arcades, comme la place des Vosges par exemple, la place pré-haussmannienne en somme; la place lieu de rencontre, d'où l'automobile serait bien sûr bannie.

— Interpénétration de la vie et de l'eau.
Les plus belles villes du monde sont les villes à canaux; voyez celles de la Hollande, Venise, Bruges, Strasbourg, Leningrad, etc... et... Port-Grimaud. A ce propos, le canal Saint-Martin à Paris, menacé d'être converti en un bruyant autodrome, doit absolument être protégé et conservé.

— Interpénétration de la ville et de la nature.
Inspirons-nous à ce sujet des doctrines de Frank Lloyd Wright.

— Urbanisme différencié.
Pour briser l'effroyable uniformité des constructions modernes dans le monde, qui ne sont plus des maisons mais des machines à habiter, inspirons-nous dans toute la mesure du possible des styles locaux et régionaux traditionnels.

— Des demeures ornées⁸.
Les peuples d'autrefois, qui étaient jeunes et gais, ornaient leurs maisons. Nous devons être de bien tristes sires, nous qui n'ornons plus du tout les nôtres! nos façades ne chantent plus... Décorons donc nos maisons de céramiques polychromes, de mosaïques. Voyez le principe du mur-tableau à la Grande Borne par exemple. Redonnons droit de cité (c'est le cas de le dire) au rêve et à la poésie dans la ville. Redécouvrons, si toutefois c'est encore possible, la noblesse de la pierre sculptée.

— Que nos architectes cessent de n'être que des bâtisseurs pour redevenir aussi des artistes et des décorateurs.

— Nécessité de dégager un style contemporain par une sélection de motifs ornementaux exprimant la sensibilité de notre temps; nécessité également de promouvoir un urbanisme de la fantaisie, laquelle nous reposera de l'austérité technocratique, ce «jansénisme des matérialistes».

— Développement massif des transports en commun, en particulier trains et métros, seuls capables d'opérer des trouées rapides à travers le magma du tissu urbain sans le défigurer. Que l'on réalise qu'avec Concorde, l'aéroport d'Orly sera, *en temps*, à mi-chemin

6. L'Etat se doit donc d'être, pour tout cela, plus opportunément interventionniste qu'il ne l'est actuellement.

7. Voyez par exemple les «crescents» et les «quadrants» des villes anglaises.

entre la place de l'Opéra et les Açores! Inspirons-nous en matière de transports du sens pratique des Anglais.

IV. — CONCLUSION

Il faut bien se dire qu'il n'y a pas d'urbanisme idéal, et moins encore à notre époque. L'urbanisme étant un reflet de l'humain, il est, comme ce dernier, infini dans ses aspects. Les villes anciennes de Hollande avec leurs canaux. Vlnise⁸, Bruges et bien d'autres ont certainement été très proches de l'urbanisme idéal, parce qu'elles correspondaient à un certain type de civilisation, à la société artisanale, à une croissance lente et modérée, à un équilibre enfin. Tandis qu'à notre époque d'expansion galopante, un tel type d'urbanisme n'est malheureusement pas possible, ou tout au moins ne saurait être généralisé.

On pourrait être tenté de penser que l'urbanisme spontané, pragmatique, empirique, est le meilleur; mais si ce fut vrai jadis, ce ne peut plus l'être à une époque où les arts ont été supplantés par les techniques. Que l'on pense en effet à nos banlieues qui se sont développées anarchiquement depuis 1920 dans la laideur la disharmonie et même, en dépit du progrès technique, dans l'inconfort et l'irrationnel en ce qui concerne les moyens de transport, dramatiquement insuffisants.

Il faut souhaiter enfin que l'on s'attache à faire revivre les petites villes, les toutes petites villes surtout, tout en freinant le plus possible le développement des grandes cités: là est peut-être le salut du monde de demain en matière d'urbanisme.

Jean-Claude COURBIN.

8. L'architecte viennois Alfred Loos disait, dans les années 20, «ornement égale crime». C'était aussi, on le sait, la doctrine de *l'Esprit nouveau*, la revue de Le Corbusier. Toutefois, cette tendance a conduit, de nos jours, à un dépouillement vraiment excessif, qui justifie à présent selon nous, une réaction en sens inverse. A la thèse selon laquelle seul le fonctionnel serait beau, on peut en effet opposer la doctrine de l'acte gratuit, de l'ornementation n'ayant d'autre utilité que celle de réjouir l'œil, ce qui est d'ailleurs une autre forme d'utilité: l'homme ne vit pas seulement de pain.

9. Venise est une ville exclusivement composée de voies d'eau et de rues piétonnières 200.000 habitants peuvent y évoluer à l'aise, sans fatigue ni encombrements.



(Photo H. Roger-Viollet)

Du charme d'autrefois... (Delft, Pays-Bas)

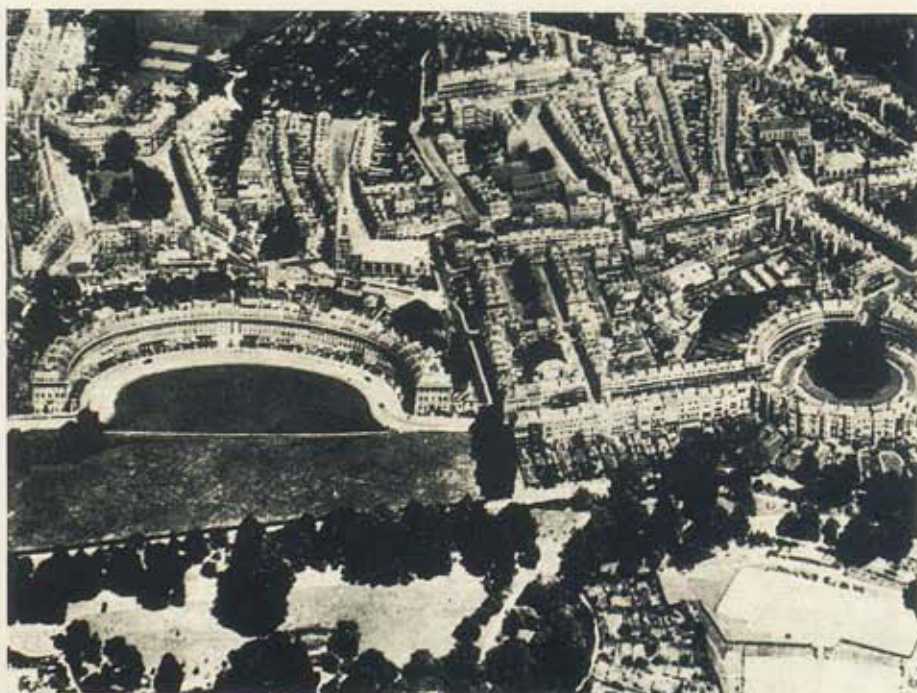


(Photo H. Roger-Viollet)

... à la sécheresse fonctionnelle d'aujourd'hui (immeuble moderne à Courbevoie)



Le cliché accusateur : la tour Maine-Montparnasse vue du Champs de Mars



(Photo H. Roger-Viollet)

Un bel exemple d'urbanisme décoratif au XVIII^e siècle :
Bath et le Royal Crescent (Angleterre)

Architecture s'accordant avec le site



(Photo Office National Suisse du Tourisme)

Centre de vacances de Fiesch (Valais)



(Photo aimablement communiquée par l'Ambassade Royale de Norvège)

Logements sociaux à Skedsmo (Norvège)

LE ROLE DES VILLES NOUVELLES FRANÇAISES DANS L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET L'ANIMATION DE LA REGION

J.-P. LACAZE

*Directeur de la mission d'études et d'aménagement
de la ville nouvelle du Vaudreuil.*

*Professeur d'aménagement régional et urbain à
l'Ecole nationale des Ponts-et-Chaussées.*

AVERTISSEMENT

A partir d'une expérience personnelle — la Direction de l'étude régionale d'aménagement de la basse vallée de la Seine, puis celle de la ville nouvelle du Vaudreuil — l'auteur de ce rapport présente une analyse personnelle du rôle des villes nouvelles françaises dans l'animation des régions et des modalités de développement des expériences en cours. Les opinions émises sur ces sujets ne peuvent donc engager que sa propre responsabilité.

BREF HISTORIQUE EN GUISE D'INTRODUCTION

Pour bien comprendre la nature et la portée des expériences actuelles de villes nouvelles, il n'est pas inutile de situer ce programme dans l'histoire urbaine de la France.

Le fait «ville nouvelle» n'y est pas nouveau. Dès le Moyen Age, la création volontaire de cités a été pratiquée comme moyen d'une politique d'aménagement régional et de développement économique: les nombreuses «bastides» du sud-ouest de la France, dont certaines constituent encore d'admirables exemples d'architecture et d'urbanisme du XIV^e et du XV^e siècle, portent témoignage de ce mouvement d'urbanisation volontaire lancé par les rois de France et certains princes pour densifier l'occupation de provinces dévastées par des guerres, renforcer leurs frontières, attirer des habitants et des activités économiques. Dès cette époque, les gouvernants mirent au point des armes juridiques, financières et économiques nécessaires pour assurer la réussite des opérations des villes nouvelles: acquisitions foncières, équipement, vente ou concession des terrains à des conditions de faveurs, création de privilèges économiques, exemptions fiscales, autonomie politique. Beaucoup de noms de villes portent témoignage de cet arsenal de mesures qui préfigure les armes actuelles de l'Aménagement du Territoire: on compte en France de nombreuses «Villeneuve», «La Ferté», «Villefranche», noms caractéristiques de villes où une charte garantissait aux habitants des droits politiques ou des exemptions fiscales.

L'«effort multiséculaire de centralisation» nécessaire pour faire de la France un État unifié et moderne a conduit à limiter les créations volontaires de villes entre le XVI^e et le XIX^e siècle; les décisions prises découlant alors le plus souvent d'une volonté stratégique ou politique précise: places-fortes aux frontières (Charleville — Mont-Dauphin), ports (Le Havre), villes administratives (La Roche-sur-Yon). Versailles en est le meilleur exemple, puisque la création d'une ville-château fastueuse répondait à l'objectif précis de rassembler la noblesse trop indépendante et lui faire mener une vie de fêtes pour l'empêcher de céder à la tentation des guerres civiles.

Le mouvement d'industrialisation des XVIII^e et XIX^e siècle est marquée, en France comme

dans la plupart des pays occidentaux, par une croissance urbaine rapide mais anarchique. Le goût de créer des villes belles et agréables se perd presque complètement, sauf chez quelques utopistes à la recherche de la cité idéale (les Salines d'Arc-et-Senans de Ledoux) ou poursuivant un projet plus social qu'urbanistique (le phalanstère de Guise construit par un émule de Fourier, Godin).

Le manque d'intérêt pour les problèmes urbains s'aggrave en France pendant la première moitié du XX^e siècle. La raison en est probablement une longue période de stabilité démographique et économique: dans un pays stable, où l'agriculture prédomine, où Paris monopolise les activités politiques, intellectuelles, artistiques, nul ne ressent le besoin de créer des villes. Il est caractéristique qu'après les destructions des deux grandes guerres, on ait décidé non d'aménager les villes détruites, mais de les reconstruire, le plus souvent à l'identique.

C'est seulement vers 1955-1960 que la pression de besoins nouveaux conduisit à repenser le problème des villes. Une nouvelle phase de concentration de la population dans les villes, la reprise de l'expansion économique, le renouveau démographique posèrent d'abord le problème du logement. Les mesures prises pour y répondre (aides à la construction, programmes de logement social, zones à urbaniser par priorité) conduisirent à étendre les villes par des «grands ensembles» de logements collectifs et par le développement spontané de lotissements de maisons individuelles. Ces deux formes d'habitat révélèrent rapidement leurs inconvénients: éloignement des lieux de travail et des centres de service, dessertes insuffisantes, manque d'animation. Les réflexions des urbanistes permirent peu à peu de convaincre les responsables que pour pouvoir répondre globalement aux besoins des habitants, il fallait traiter simultanément tous les aspects des problèmes urbains, qu'il s'agisse d'améliorer les villes anciennes — (ce qui conduisit à un effort d'organisation concrétisé par la création du Ministère de l'Équipement et le vote de la loi foncière) — ou de créer des villes nouvelles.

LA NAISSANCE DE L'IDÉE DE VILLE NOUVELLE ET LE DÉBAT SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

A peu près à la même époque, le livre de J.-F. Gravier «Paris et le désert français» alertait l'opinion sur un problème grave: Paris continuait à monopoliser l'essentiel de la croissance économique et démographique française et, de plus, attirait de façon sélective les hommes et les activités les plus dynamiques. Laisser se

poursuivre une telle évolution conduirait d'une part à compliquer à l'extrême le fonctionnement de la capitale, à accepter une dégradation du cadre de vie dans l'une des plus belles villes du monde et d'autre part à accentuer l'anémie et le dépérissement de la province.

Pour redresser la barre, une politique énergique se révélait nécessaire. Il convenait de définir de manière plus précise les vocations et les perspectives de développement de Paris, d'assurer une meilleure répartition des activités économiques dans l'ensemble de la France, de remédier aux difficultés des régions touchées par la récession de certaines branches industrielles (mines de charbon, textile, constructions navales) de promouvoir l'esprit d'initiative dans les centres provinciaux. Un organisme original créé en 1963, la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (D.A.T.A.R.) fut chargé d'étudier ces problèmes et de proposer au gouvernement les actions nécessaires. Simultanément, un mouvement d'opinion se manifestait dans différentes régions de province pour obtenir la création et le développement d'un pouvoir politique au niveau des régions, entités géographiques plus ou moins proches des provinces de l'ancien régime et dont beaucoup ont conservé une tradition culturelle vivace.

Parmi les nombreux programmes d'actions mis en œuvre à l'initiative de la D.A.T.A.R. (1), l'un d'eux a eu une influence décisive sur la promotion de l'idée de ville nouvelle en France. Il s'agit de la création en 1966 d'organismes d'études d'aménagement (O.R.E.A.M. et O.R.E.A.V.) (2) chargés d'élaborer des politiques d'aménagement régionales et de développement dans les principales aires urbaines françaises (voir carte n° 1). Ces organismes ont pour mission, non seulement d'étudier un schéma d'aménagement de leur aire urbaine, mais aussi de mener une action de réflexion et d'animation en profondeur axée sur les principaux thèmes de l'aménagement du territoire: — qualité de l'urbanisme et de l'aménagement régional, développement économique, incitation à l'initiative et à la prise de responsabilité des élites régionales.

Maîtriser la croissance urbaine dans l'agglomération parisienne posait un problème d'une autre nature. La création de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (I.A.U.R.P.), organisme d'études, puis du disctrit de la région parisienne, premier organisme politique disposant de ressources propres et d'attributions couvrant l'ensemble de l'agglomération, donna les moyens nécessaires. Le schéma directeur de la région parisienne, publié en juin 1965, proposa pour la première fois une politique tendant, non pas à interdire la croissance, mais à l'organiser suivant deux axes principaux parallèles à la vallée de la Seine, et dont les points forts seraient huit villes nouvelles.

(1) Pour plus de détails, cf. «l'Aménagement du Territoire» de Jérôme MONOD et Philippe de CASTELBAJAC. P. U. F., Coll. «Que sais-je?», 1971.

(2) Organisme d'Étude d'Aire Métropolitaine ou d'Aire de Vallée.

Cette publication relança le débat sur l'aménagement du territoire, les régionalistes craignant que l'ampleur des objectifs retenus et des moyens mis en œuvre ne soient interprétés comme une remise en cause de la politique d'aménagement du territoire et n'incitent, de ce fait, les activités à se concentrer plus encore autour de Paris. Il s'agit là d'un problème difficile dont les éléments techniques sont étroitement imbriqués à des données politiques et subjectives et qui sort du cadre du présent rapport. Mais il convenait de rappeler que c'est dans ce schéma que fut proposé pour la première fois un programme cohérent d'aménagement de villes nouvelles.

Le lancement des O.R.E.A.M. et O.R.E.A.V. fut décidé pour permettre aux principales aires urbaines françaises de province de disposer de moyens d'études d'une efficacité comparable à ceux de la région parisienne. Cette politique a été lancée par la D. A. T. A. R. à deux échelles géographiques différentes. D'une part, les O.R.E.A.M.-organismes d'études d'aire métropolitaine concernaient celles des métropoles d'équilibre (1) dont les problèmes d'aménagement et de développement ne relèvent que de l'organisation de la croissance d'une ville unique, comme c'est le cas, par exemple de Toulouse. D'autre part les O.R.E.A.V. concernaient les principales vallées du bassin parisien (c'est-à-dire de la zone où Paris joue le rôle de centre régional) et où une politique d'aménagement et de développement pouvait utilement contribuer à freiner la croissance de Paris en permettant le desserrement de certaines activités, non plus dans des banlieues périphériques, mais dans des zones urbaines distinctes comportant des villes d'appui déjà assez importantes.

Certains de ces organismes proposèrent la création de villes nouvelles, la première initiative émanant, dès mai 1967, de l'organisme de la basse vallée de la Seine proposant le site du Vaudreuil. Puis vinrent les projets de l'Isle-d'Abeau, dans l'aire métropolitaine de Lyon, des rives de l'étang de Berre, près de Marseille et de Villeneuve-d'Ascq, près de Lille, proposé dans des conditions un peu différentes du schéma général décrit ci-dessus.

A peine lancé, ce thème des villes nouvelles fut repris dans le débat Paris-province. En particulier, le projet du Vaudreuil fut présenté par la Normandie comme une alternative au projet parisien de Mantes-Sud, une ville nouvelle qui aurait été localisée tout près de la limite des deux régions, à mi-chemin entre Paris et Rouen dans le couloir naturel de la vallée de la Seine.

(1) Les «Métropoles d'équilibre» (cf. carte n° 1) ont été définies par les études préparatoires au V^e Plan de développement économique et social (1965-1970) comme les villes susceptibles de réunir un ensemble de services de toutes natures suffisamment complet pour répondre aux besoins des habitants de la région et diminuer, de ce fait, leur dépendance à l'égard de Paris.

La réalisation de ce dernier projet aurait conduit en effet à créer un relai d'influence de Paris sur la partie est de la Haute-Normandie qui aurait certainement basculé en quelques années dans l'aire d'influence de la capitale. Le projet du Vaudreuil tendait à localiser le centre urbain nouveau, nécessaire en tout état de cause entre Paris et Rouen, en un point où il renforce l'armature urbaine de la Haute-Normandie et facilite ainsi la poursuite dans cette région d'un développement plus autonome à l'égard de Paris.

Ce débat conduisit le gouvernement à ajuster la politique des villes nouvelles en vue d'un meilleur équilibre entre Paris et la province. Le nombre des villes nouvelles de la région parisienne fut réduit à cinq (Évry, Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines substitué au premier projet de deux villes nouvelles voisines, Marne-la-Vallée et Melun-Sénart). Un arbitrage fut prononcé en faveur du Vaudreuil, différant la poursuite du projet de Mantes-Sud.

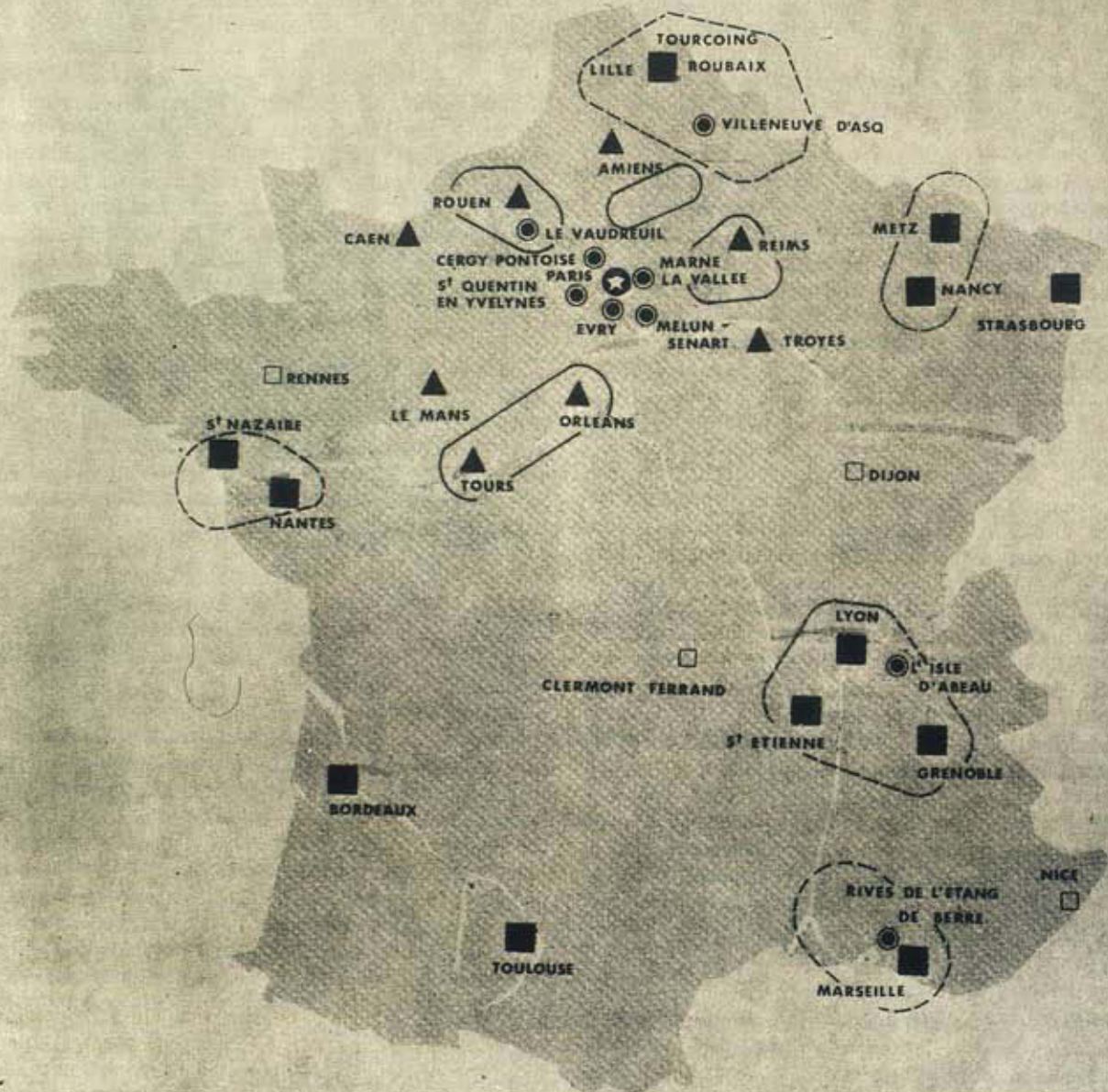
Au total, l'expérience en cours porte donc sur neuf villes nouvelles — cinq parisiennes et quatre provinciales — suivant des modalités que nous allons maintenant décrire rapidement, pour pouvoir étudier de quelle manière ces villes nouvelles peuvent intervenir dans l'animation de leurs régions respectives.

QUELQUES CARACTÈRES COMMUNS RÉSULTANT DES CONDITIONS DANS LESQUELLES LES VILLES NOUVELLES ONT ÉTÉ LANCÉES

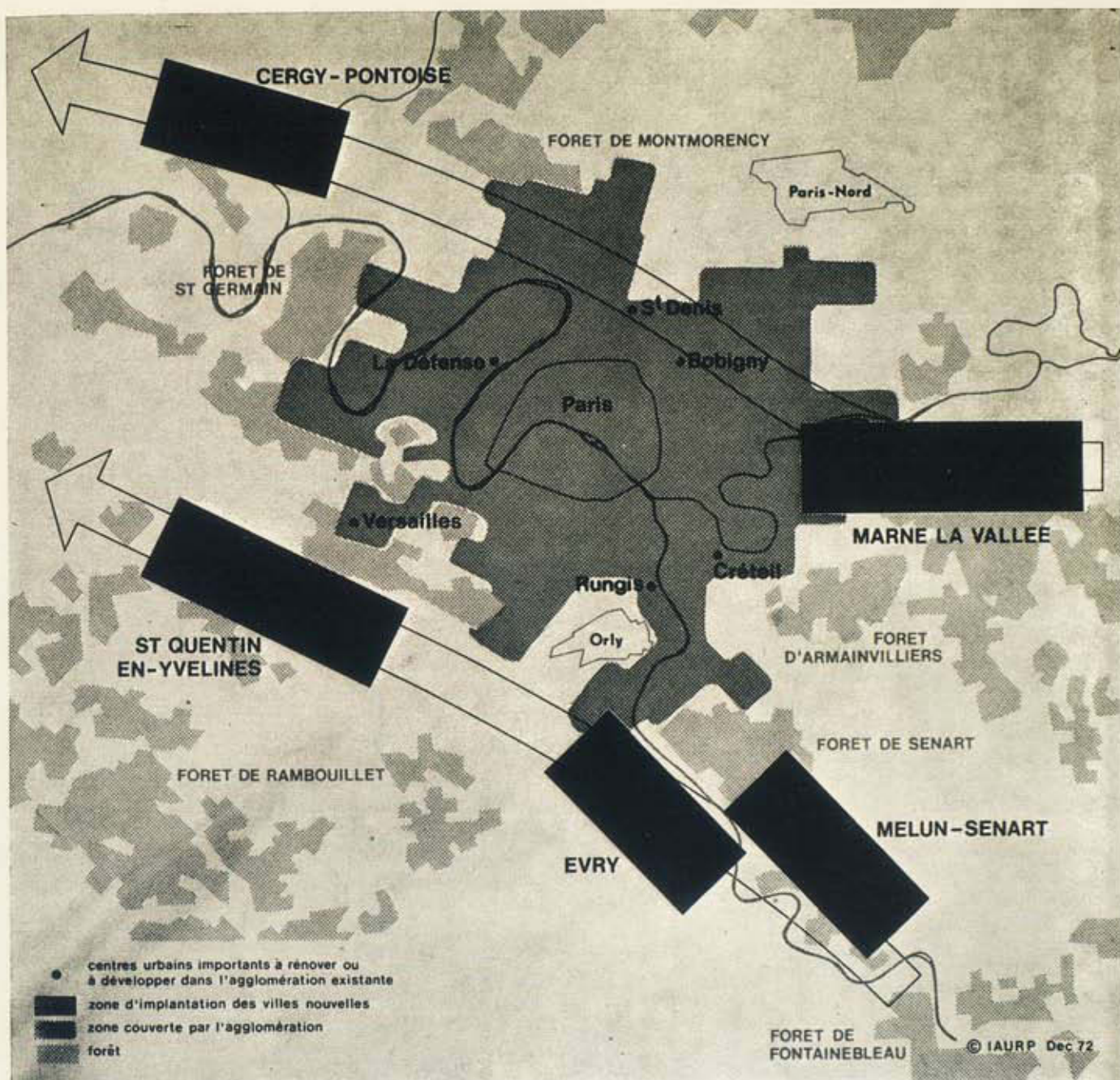
Il faut déjà relever que l'initiative de proposer la création de villes nouvelles est toujours venue d'un organisme régional, district ou O.R.E.A.M. Quand on connaît les traditions centralisatrices de la France, ce fait mérite d'être souligné, tout en marquant simultanément les limites. En effet, les organismes d'études concernés restent très largement dépendant de l'Administration et sont encore loin de constituer des institutions régionales autonomes et dotées d'un pouvoir politique notable. Créés à l'initiative de la D. A. T. A. R., fonctionnant à l'aide de crédits d'État et placés sous l'autorité des préfets de région, les équipes d'étude des O.R.E.A.M. et les O.R.E.A.V. sont donc des outils mis à la disposition des régions plutôt que l'émanation d'une volonté régionale préexistante.

L'idée des villes nouvelles est donc née dans un milieu assez informel comportant à la fois des fonctionnaires et des spécialistes (architectes, géographes, économistes, sociologues) que se sont trouvés réunis dans ces organismes d'étude par l'intérêt qu'ils portaient aux problèmes d'urbanisme et d'aménagement. Le fait que plusieurs de ces organismes aient proposé, presque simultanément, la création de villes nouvelles, est caractéristique de l'évolution des idées dans ce qu'il est convenu d'appeler les «milieux éclairés» autour des années 1965: une prise de cons-

NIVEAU SUPERIEUR DE L'ORGANISATION URBAINE EN FRANCE



- Métropoles d'équilibre
- Villes assimilées aux métropoles d'équilibre
- ▲ Villes d'appui du bassin parisien
- Villes nouvelles
- Organisme d'études d'aire métropolitaine OREAM
- Organisme d'études de vallées OREAV



science de la nature profonde des problèmes urbains, de la nécessité de procéder à des expériences d'une ampleur suffisante pour tenter de trouver des solutions réalistes et modernes au problème de la ville, de l'ampleur des moyens à mettre en œuvre pour pouvoir tenter de telles expériences avec des chances raisonnables de réussite.

Il est amusant de noter que l'expérience anglaise, qui a largement contribué à nourrir ces réflexions, a procédé par une démarche très différente. Après une étude de principe menée au niveau central (rapport Barlow 1940 et plan

(1) Le seul document préalable publié au niveau national est, à notre connaissance, le rapport de M. Madale, du Conseil Economique et Social sur la maîtrise de la croissance urbaine par la création de villes nouvelles («Journal officiel», débats du Conseil Economique et social, 1er août 1967).

Abercombie 1944), les objectifs et les moyens d'une politique de villes nouvelles ont été définis par le Gouvernement, puis appliqués de manière relativement rigide à plusieurs dizaines d'opérations. La France, réputée pour son centralisme et son cartésianisme, a laissé à des organismes régionaux la charge de proposer, et la mise en place des moyens a suivi et non précédé ces initiatives (1). De plus, comme on le verra plus loin, la démarche suivie a été caractérisée par un très large pragmatisme, qualité que l'on rencontre plus souvent chez nos amis britanniques qu'en France!

L'expérience française des villes nouvelles se présente donc aujourd'hui dans une situation de fait que nous allons essayer de préciser d'une part au niveau de l'urbanisme conceptuel et d'autre part dans le domaine des voies to moyens.

URBANISME CONCEPTUEL LES OBJECTIFS DES DIFFÉRENTES OPÉRATIONS

• Dans le domaine de l'aménagement régional, les villes nouvelles françaises se proposent toutes de permettre une structuration différente d'un espace urbain en cours de développement, soit en pratiquant un urbanisme discontinu, soit en proposant la création de centres d'emploi et de services suffisamment puissants pour modifier la polarisation de l'espace à l'intérieur d'une aire urbaine continue.

Tirant la leçon de certaines difficultés rencontrées par les villes nouvelles anglaises de la première génération (celles lancées vers 1945-1950), les aménageurs français n'ont pas cherché à donner à leurs villes nouvelles une autonomie complète sur le plan de l'emploi. L'évolution des activités économiques est en effet trop rapide à l'heure présente pour que l'on puisse garantir la stabilité de l'emploi sur un marché du travail restreint. Toutes les villes nouvelles sont donc situées sur un marché du travail régional. On ne renonce pas pour autant à créer un emploi par personne active (et d'ailleurs, dans la première phase de croissance, la création d'emploi sera, tout au moins en province, une condition préalable pour attirer la population). Mais on cherche à offrir en plus aux habitants la sécurité de pouvoir accéder aisément aux emplois de la métropole voisine.

De même, l'expérience anglaise a conduit à renoncer aux «petites» villes nouvelles de 60 à 80 000 habitants. Des objectifs de population plus

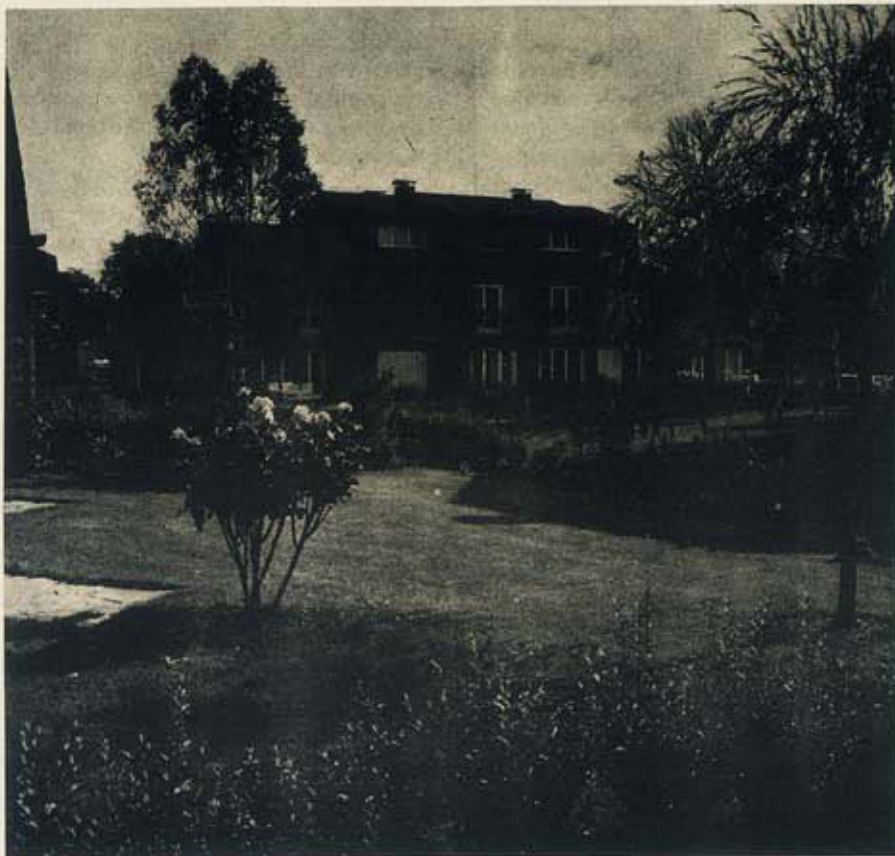
ambitieux, allant de 140 à 400 000 habitants pour la ville elle-même et de 200 à 1 million d'habitants pour la zone d'influence (à l'exception de Villeneuve-d'Ascq) ont été reconnus nécessaires pour permettre de doter la ville nouvelle d'équipements commerciaux, culturels et de loisirs suffisants pour la rendre attractive.

A ce niveau de l'aménagement régional, on peut déjà relever deux groupes de projets très différents dans leurs objectifs. D'une part des villes nouvelles où le principe d'*urbanisation discontinue* est nettement affirmé, la ville nouvelle devant rester physiquement distincte de la ville-mère. C'est le cas de l'Isle-d'Abeau, des rives de l'étang de Berre, du Vaudreuil, du projet abandonné de Mantes-Sud et, avec quelques nuances, de Cergy-Pontoise et de Melun-Sénart. L'autre groupe de villes nouvelles ne cherche pas une telle rupture mais se propose au contraire d'*organiser la croissance par continuité* de l'agglomération-mère (Trappes, Marnes-la-Vallée, Evry, Villeneuve-d'Ascq). Le caractère de ville nouvelle résulte alors d'une part de l'échelle des opérations et d'autre part de la volonté clairement affirmée de répondre simultanément à tous les besoins des nouveaux habitants.

• Cette recherche d'une *solution globale aux problèmes de l'urbanisation* se retrouve dans toutes les opérations. Dépasser la solution de la cité-dortoir souvent critiquée pour offrir aux habitants non seulement un logement, mais aussi des emplois proches et variés, un éventail d'équipements publics complet, un cadre de vie à la fois plaisant et efficace, ces objectifs sont affirmés par toutes les villes nouvelles.



Marne-la-Vallée Secteur 2, Croissy-Beaubourg.



Melun - Sénart - Cesson-la-Forêt

Les réflexions menées sur ces thèmes auraient pu conduire à définir a priori un modèle de «cité idéale» puis à l'imposer aux différents équipes responsables de la mise au point des projets. Au contraire, les directives générales se sont limitées à indiquer quelques grands principes, notamment de regrouper les équipements centraux dans des «cœurs de ville» à forte densité pour favoriser l'animation de la vie urbaine. Mais ces directives laissaient des marges de manœuvre nécessaires pour adapter chaque projet aux réalités géographiques, économiques, et il est résulté une assez grande diversité des schémas de principe.

Sans entrer dans une analyse exhaustive qui dépasserait le cadre de cet article (1), il est intéressant de noter que la diversité de ces schémas conduira, à l'inverse de ce qui s'est passé pour la première génération des villes nouvelles anglaises, à des réalisations d'aspect très différent dont l'analyse comparative fournira une mine d'enseignements pour perfectionner la pratique de l'urbanisme.

Cette diversité résulte d'une remise en cause plus ou moins poussée de certains principes de base de l'urbanisme traditionnel: au zonage systématique, on oppose la nécessité d'imbriquer les

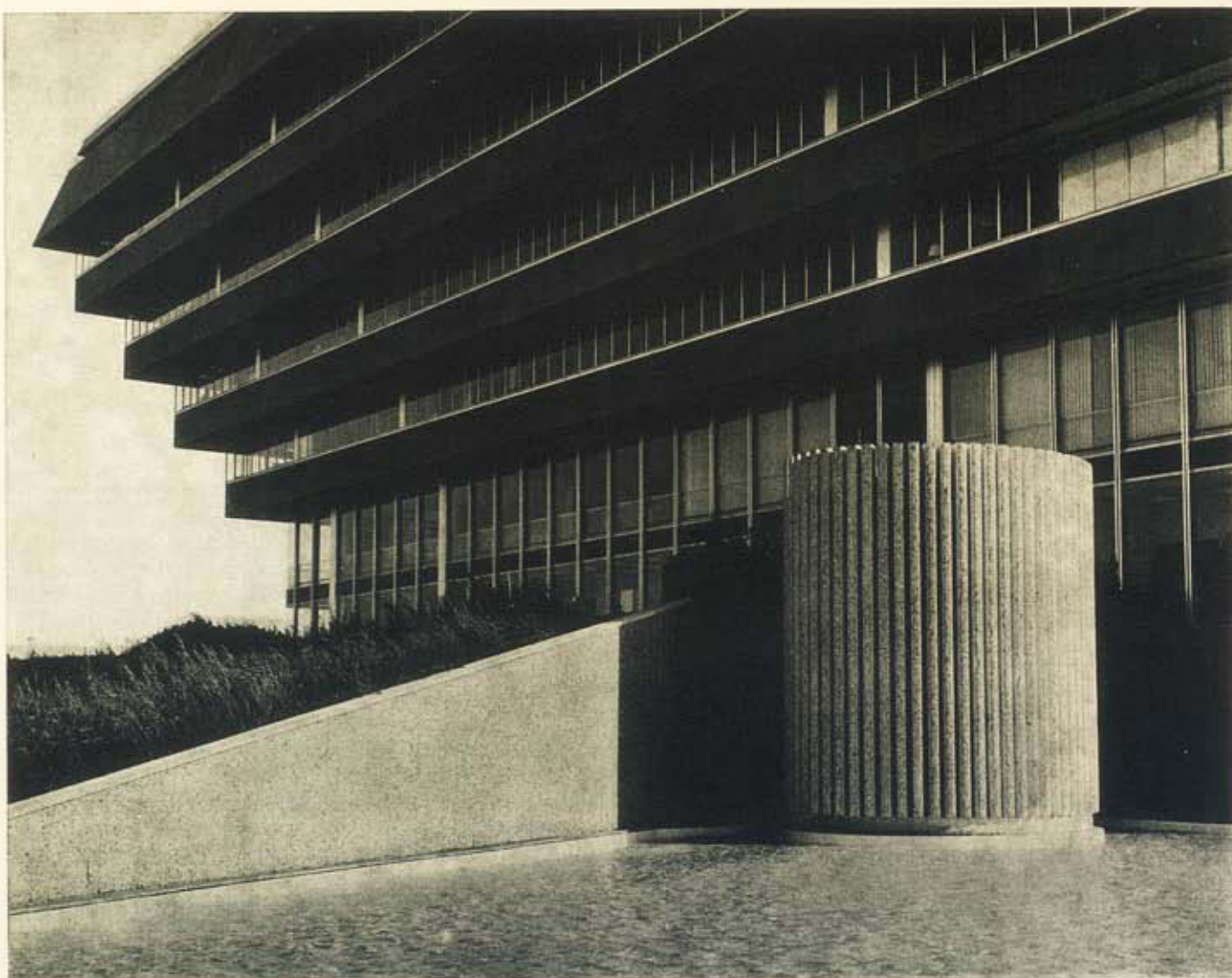
fonctions; à la hiérarchie rigide des centres de voisinage, centres de quartiers, centres principaux, on oppose une souple superposition d'unités de service différenciées, etc.

Évry, Trappes et l'Isle-d'Abeau sont sans doute les projets qui répondent de plus près à la définition de principe du «cœur de ville» accompagné de quartiers résidentiels, mais les modalités de réalisation y seront très différentes. En effet, les villes nouvelles parisiennes «bénéficiant» — si l'on peut dire — du sous-équipement de la banlieue ont la possibilité de lancer dès leur démarrage d'importants programmes d'activités centrales: centres commerciaux de plusieurs dizaines de milliers de mètres carrés, cinémas, équipements culturels; en effet, les communes résidentielles voisines peuvent leur apporter des clientèles potentielles de plusieurs centaines de milliers d'habitants. De même, la création de nouveaux départements a conduit à faire d'Évry et de Cergy des préfectures, les dotant ainsi dès l'origine d'une fonction administrative importante et de plusieurs milliers d'emplois tertiaires. En province, la création des fonctions centrales sera nécessairement plus progressive, sauf à Villeneuve-d'Ascq dont le centre est aménagé autour d'une importante université nouvelle.

C'est pourquoi Marne-la-Vallée, l'étang de Berre et le Vaudreuil ont adopté des méthodes de planification plus souples, dans une ligne de pensée qui rejoint les réflexions les plus récentes de certains spécialistes britanniques (projet de Milton Keynes par exemple). Marne-la-Vallée a

(1) Pour plus de détails, voir AHTIK: La création des villes nouvelles, in «Sociologie du Travail», oct.-déc. 1969; GUENOD et DEVECHE: La Planification des villes

nouvelles — l'exemple du Vaudreuil, doc. «Multigraphie de la ville nouvelle du Vaudreuil».



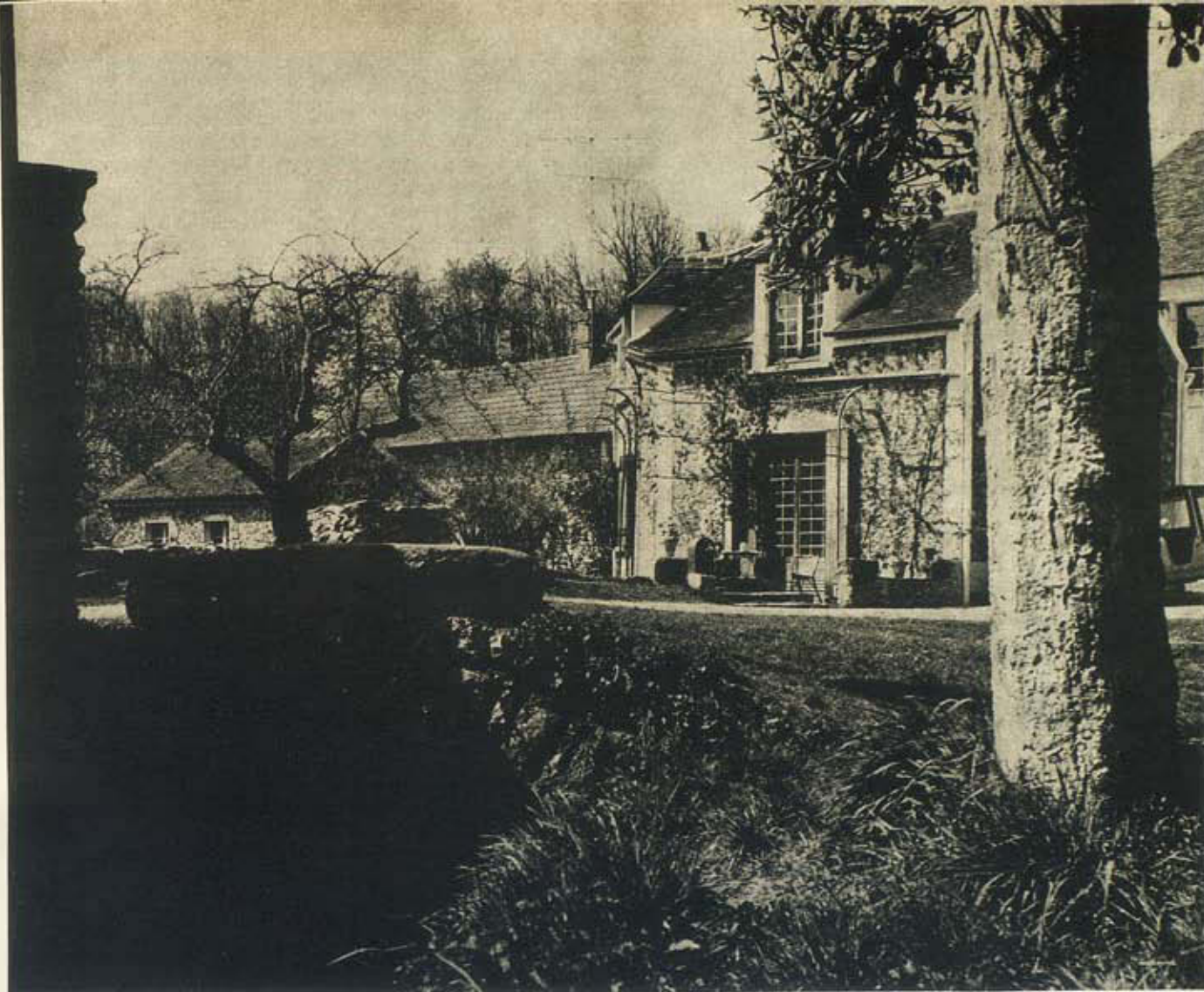
Ville nouvelle de Cergy. La Préfecture

opté pour une stratégie de développement de ce type, la croissance de la ville étant liée à la construction d'une ligne du Réseau Express Régional qui l'irriguera et la reliera à Paris. Ces réflexions tendant à abandonner l'idée d'un «modèle urbain» défini à l'avance dans tous ses détails et réalisé ensuite tranche par tranche ont trouvé leur plus fort développement du Vaudreuil, dont l'équipe a mis au point une méthode particulière d'étude et de réalisation définie en fonction d'objectifs qualificatifs et non plus par référence à un projet de ville (cf. annexe et Guénod-Devêche op. cit.).

• Ces soucis de variété et de souplesse sont confortés par une volonté assez générale de *faire des villes nouvelles un terrain d'expériences*. Après une longue période où l'on a peu et mal construit en France, ce besoin d'expérience s'explique aisément pour faciliter l'élaboration d'outils conceptuels et de méthodes de réalisations nouveaux. Parmi les très nombreuses tentatives que l'on peut recenser dans ce domaine (1), on peut relever:

(1) Pour plus de détails, se référer à la Table ronde sur l'Innovation dans les villes nouvelles, publiée dans le «Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment», n° 47, du 20 novembre 1972.

- la recherche de diversité menée à Cergy en multipliant les promoteurs et les maîtres d'ouvrages dans le «quartier de la préfecture»;
- la recherche de procédures nouvelles de coopération avec le secteur privé et l'appel à des techniques novatrices pour des programmes importants (concours d'Évry — 7 000 logements — et du Vaudreuil — 4 000 logements);
- le recours à des techniques nouvelles:
 - transports en commun en site propre (Ville-neuve-d'Ascq, Évry),
 - équipement informatique et télédistribution d'images (l'Isle-d'Abeau).
- le programme de prévention des nuisances du Vaudreuil;
- les nombreuses expériences d'«équipements intégrés», c'est-à-dire de regroupement en un ensemble de locaux polyvalents de plusieurs programmes d'équipements publics;
- la volonté d'ouvrir les expériences en cours aux réflexions des universitaires et des étudiants (Antenne pédagogique de Cergy).



Village de Voisemant

Cette volonté d'innovation reste cependant réaliste: il ne s'agit pas de faire des habitants des villes nouvelles des cobayes, mais de leur proposer et, le plus souvent, d'expérimenter avec leur participation, les méthodes de fonctionnement de la ville du XXI^e siècle.

• Pour conclure ces remarques forcément schématiques sur les principaux caractères de l'urbanisme conceptuel développé à l'occasion de l'étude des projets de villes nouvelles françaises, il paraît nécessaire de souligner leur variété et leur pragmatisme. Refusant à la fois l'utopie et le laissez-faire, les villes nouvelles françaises veulent s'adapter à leur contexte régional et «épouser leur siècle» en proposant un nouvel art de vivre en ville à la fois prospectif et réaliste.

Si les expériences en cours réussissent à aller assez loin dans cette voie, les villes nouvelles peuvent devenir en quelques années un terrain favorable à l'élaboration d'une nouvelle pratique de l'urbanisme et de la gestion municipale. En rapprochant cette perspective du thème central du congrès, il n'est pas indifférent de constater que la moitié de ces expériences se dérouleront en province et que les expériences parisiennes se situent elles aussi à un niveau beaucoup plus

régional que national: le Paris qui se construit à Cergy ou à Évry n'est pas celui des ministères, des sièges des grandes sociétés, des artistes et des touristes. Celui-ci reste concentré dans le «périmètre sacré» du centre de la capitale, et dans la zone d'extension privilégiée du nouveau quartier d'affaires de la Défense. Dans les villes nouvelles, la création d'un cadre de vie personnalisé, commode et agréable devrait faciliter l'appropriation de la ville par les habitants et renforcer ainsi leur sentiment d'être habitants de Cergy ou du chef-lieu du Val-d'Oise plutôt que d'être des parisiens.

VOIES ET MOYENS

Créer une ville nouvelle implique nécessairement une intervention directe de l'État. En France, les lignes directrices de cette intervention n'ont pas été définies d'un seul coup. C'est au contraire de manière progressive que des solutions partielles ont été construites pour surmonter les obstacles. Cette souplesse et ce pragmatisme ont permis de laisser des marges d'adaptation aux diverses situations régionales. Plusieurs années de travail ont été nécessaires pour mettre au point un cadre d'action qui paraît maintenant complet mais qui s'applique de manière différenciée dans les différentes régions.

- Tout d'abord, il faut relever un choix essentiel et qui semble avoir été fait, du moins à notre connaissance, de manière implicite: les organismes chargés des villes nouvelles agissent comme aménageurs et coordonnateurs, mais non comme constructeurs. Ils achètent des terrains, les équiper et les revendent, ils arrêtent les programmes en accord avec les maîtres d'ouvrage, mais ils n'ont pas les compétences nécessaires pour construire eux-mêmes les logements, contrairement aux New Town Corporations britanniques.

Certains le regrettent, en affirmant qu'il est nécessaire qu'une seule autorité soit responsable de la conception et de la réalisation, au moins pendant la première phase de démarrage de la ville, pour que les principes d'organisation retenus puissent être mis en œuvre sans risques de déformation grave.

Un tel point de vue implique que l'on considère la ville comme une sorte d'«œuvre d'art» que l'on ne saurait déformer sans en compromettre gravement la qualité. En réalité, la ville est plutôt une *structure* comportant à la fois une cohérence interne et une grande diversité dans les modes d'utilisation de l'espace. L'équipe responsable de la ville nouvelle a pour rôle premier de sauvegarder la cohérence globale de l'opération. Mais il n'est pas sûr que le meilleur moyen d'obtenir ce résultat soit de lui donner, en quelque sorte, tous les pouvoirs. En matière d'urbanisme, la prise en charge complète d'une réalisation par les usagers ne semble pas pouvoir se faire complètement sans une intervention plus ou moins active (et plus ou moins directe) des habitants. Il convient donc de ne pas réduire ceux-ci au rôle de consommateurs d'un espace aménagé par des spécialistes.

La solution française oblige les responsables des villes nouvelles à travailler en dialogant avec les promoteurs et les constructeurs. Certes, ce dialogue est loin d'être toujours facile, et les responsables se plaignent parfois du manque de courage ou d'imagination d'interlocuteurs habitués à peser les risques financiers et commerciaux, ce qui les incite souvent à ne proposer à leur clientèle que des solutions éprouvées. Mais, en contrepartie, cela oblige les responsables à tenir mieux compte des réactions des futurs usagers à travers celles des maîtres d'ouvrage. Ne pouvant imposer des solutions révolutionnaires, ils ont à convaincre de l'intérêt des dispositions qu'ils proposent.

Ils se trouvent ainsi placés dans une situation de *dialogue* dont nous trouverons plus loin d'autres exemples. Leur rôle dans la région est alors, nécessairement, un rôle d'incitation, d'initiative et de pédagogie beaucoup plus favorable à l'animation de la vie régionale que si les moyens leur avaient été donnés de réaliser leurs projets de manière plus autonome et «technocratique».

- La volonté de traiter tous les problèmes simultanément a déjà été soulignée à propos de

l'urbanisme conceptuel. Cette volonté a eu des implications importantes, au niveau des voies et moyens, par rapport au thème central du rôle des villes nouvelles dans l'animation régionale.

En effet, l'un des freins à cette animation, dans le cas de la France, réside dans le poids excessif des administrations par rapport aux collectivités locales. Dans le domaine des équipements publics, cette suprématie administrative se traduit trop souvent par un zonage juxtaposant les emprises réservées aux écoles, aux terrains de sports, aux équipements culturels ou sociaux, etc. Chaque équipement est géré de manière autonome sans qu'une vue d'ensemble permette d'assurer ni une conception globale ni une gestion cohérente de l'ensemble des équipements mis à la disposition des habitants.

C'est pourquoi la décision de confier la réalisation de tous les équipements d'une ville nouvelle à une autorité unique à compétence interministérielle ouvre des possibilités nouvelles et très intéressantes. De nombreuses villes nouvelles ont proposé de réaliser des «équipements intégrés» rassemblant dans un même ensemble de locaux banalisés des programmes complémentaires, par exemple, école, bibliothèque, maison de jeunes, salle de sports. Evry a mis au point son projet de l'«Agora», équipement central polyvalent de la ville.

L'intérêt des équipements intégrés ne repose pas tellement dans des économies de construction compensées par une gestion plus complexe. Il tient aux différences d'attitudes que cela implique, tant pour les gestionnaires que pour les utilisateurs. Au lieu de séparer artificiellement ceux-ci en des catégories définies a priori en fonction du découpage des compétences administratives — élèves, lecteurs, jeunes désœuvrés, sportifs, etc., les utilisateurs d'équipements intégrés formeront un ensemble social déjà diversifié, complexe et évolutif donc plus proche d'une communauté. La politique d'animation de tels équipements ne peut plus se limiter aux solutions simplistes de «satisfaire les besoins» ou d'«assurer le plein emploi des équipements», elle doit déboucher sur une pratique souple et incitative, largement ouverte à la participation des habitants.

A travers la solution trouvée au problème technique de la cohérence des programmes d'équipement, on voit donc se manifester la possibilité de lancer des expériences novatrices susceptibles de faciliter l'animation des villes nouvelles mais aussi de contribuer à faire évoluer les rapports entre administrations et collectivités locales dans un cadre nécessairement décentralisé.

- En France, la législation et l'attachement des habitants au droit de propriété donnent une importance fondamentale aux *problèmes fonciers*. L'absence de réserves foncières, la spéculation sur les terrains, la hausse régulière du prix des

terrains qui annule les gains de productivité dans l'industrie du bâtiment, tous ces facteurs contribuent à rendre plus difficile une politique cohérente de développement urbain.

Ces réflexions ont contribué à convaincre les responsables de la région parisienne de la nécessité de changer d'échelle, à la fois dans le temps et dans l'espace, en proposant les premiers un programme de villes nouvelles. C'est une idée à la fois simple et essentielle que pour pouvoir traiter correctement de multiples problèmes il fallait disposer de terrains abondants et bon marché. Cette idée a pu être mise en œuvre grâce à trois actions convergentes :

- la création des *zones d'aménagement différé* (Z.A.D.) où la loi du 26 juillet 1962 permet de stabiliser les prix des terrains par le contrôle du niveau des prix dans les ventes entre particuliers et l'exercice d'un droit de préemption; cette législation originale se révèle à l'usage souple, peu coûteuse et très efficace pour décourager la spéculation;
- l'engagement de l'État dans une *politique de réserves foncières* financée, depuis quelques années, par le budget; parallèlement les collectivités locales ont été encouragées à effectuer aussi des réserves, mais leurs ressources budgétaires sont malheureusement mal adaptées à ce problème;
- la création d'organismes spécifiques comme l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (A.F.T.R.P.) et l'Établissement public Basse-Seine (E.P.B.S.). Ce dernier est le plus original; créé à la demande des collectivités locales et géré par elles, il dispose du produit d'une taxe additionnelle représentant 2 à 3 % des impôts locaux: il consacre ses ressources à une politique d'achat de terrains de nature à faciliter la réalisation du schéma d'aménagement de la basse vallée de la Seine approuvé en 1969.

Aucune de ces trois actions n'est spécifique aux villes nouvelles même si celles-ci en bénéficient largement. Mais le lancement des villes nouvelles a largement contribué à faire mûrir ces solutions au problème foncier. Les décisions de créer l'E.P.B.S. et la ville nouvelle du Vaudreuil ont été prises le même jour et ce n'est pas une coïncidence; de même, la création de l'A.F.T.R.P. est liée à celles des villes nouvelles de la région parisienne.

Dans deux régions, la solution du problème foncier a donc conduit à créer de nouveaux organismes à *compétence régionale* renforçant ainsi le poids et l'influence de ces régions. En particulier, l'E.P.B.S. a été étudié pour constituer, au-delà de son rôle technique, un pas en avant vers une future collectivité régionale (1).

(1) Pour plus de renseignements, cf. brochure éditée par l'Établissement public de la Basse-Seine, Cité administrative Saint-Sever, 76-Rouen.

• La *programmation et le financement des équipements publics* font aussi appel à des techniques particulières. L'élaboration du VI^e Plan de modernisation et d'équipement (1970-1975) a permis de régler ce problème de manière satisfaisante en faisant de l'ensemble des neuf villes nouvelles un « *programme finalisé* », c'est-à-dire l'un des objectifs prioritaires du Plan, défini non seulement en termes quantitatifs (nombre de logements à construire, valeur des équipements à mettre en place) mais aussi en termes qualitatifs. De ce fait, les dotations annuelles en logements à financement public et en subventions d'équipement sont individualisées à l'échelon national et attribués à chaque région indépendamment des crédits à répartir à l'intérieur de la région.

Ce détail technique de programmation peut paraître secondaire. Il est en réalité très important, car cela permettra aux villes nouvelles, au cours de ces cinq années qui constituent pour elles la phase critique du démarrage, de disposer d'une programmation globale et cohérente, arrêtée à l'avance et non susceptible d'être modifiée par les discussions toujours délicates qui conduisent à répartir les dotations entre départements et villes d'une même région.

Les villes nouvelles peuvent ainsi être acceptées bien plus facilement que si leurs dotations avaient dû faire l'objet d'arbitrages à l'intérieur des dotations de la région, car leurs besoins seraient alors venus en concurrence de ceux des villes existantes. Elles bénéficient ainsi d'une période de neutralité qui facilitera leur insertion dans les structures régionales.

Sur le plan financier, deux séries de mesures conduisent à des résultats analogues. D'une part la loi du 10 juillet 1970 assure l'isolement fiscal du territoire de la ville nouvelle, de sorte que les impôts des habitants de la région — et surtout de ceux des communes où la ville nouvelle sera construite — ne risquent d'être brutalement augmentés en raison des dépenses d'équipement de la ville nouvelle. D'autre part, l'État prend à sa charge l'essentiel des dépenses de lancement de la ville nouvelle: frais d'études et de fonctionnement des établissements publics, subventions d'équipement accordées aux taux maximaux, dotations en capital permettant d'attendre que les activités économiques et les habitants puissent verser à la ville nouvelle des impôts locaux suffisants pour assurer son fonctionnement et sa croissance.

Ces indications sommaires montrent le souci de mettre en place un dispositif permettant à la ville nouvelle de prendre place dans sa région sans créer de traumatisme et répondant aux préoccupations justifiées des responsables régionaux qui craignaient, dans toutes les régions concernées, que le lancement des villes nouvelles ne se fasse au détriment des villes existantes.



Cesson-la-Forêt

• L'organisation administrative responsable de la réalisation des villes nouvelles se limite finalement à un minimum d'organes permanents.

Au niveau de l'administration centrale, le groupe central des villes nouvelles rassemble les représentants des ministères et les préfets de région concernés. Rattaché directement au Premier Ministre, présidé par une personnalité indépendante, le groupe central a montré très rapidement son efficacité en mettant au point les décisions citées ci-dessus en matière de programmation et de financement. Le secrétariat général du groupe central, organe permanent et léger d'une dizaine de personnes, prépare les travaux du groupe central et gère les affaires relatives aux villes nouvelles au niveau de l'administration centrale.

L'auteur de ce rapport, lui-même responsable d'une ville nouvelle de province, a plaisir à souligner combien l'action du groupe central et du secrétariat général se révèle coopérative et accueillante aux initiatives décentralisées. Toujours disponibles pour aider à surmonter les difficultés et à faire passer des idées novatrices, les organes centraux respectent remarquablement la liberté d'initiative et de manœuvre des

équipes sur le terrain. Avec la D.A.T.A.R., ils sont pour les villes nouvelles de province des appuis sûrs et des avocats efficaces; ils ont réussi à assurer leur lancement tout en laissant l'impulsion venir du niveau régional chaque fois que c'était possible.

Au niveau local, deux organismes distincts sont mis en place dans chaque ville nouvelle pour la construire et la gérer. Un établissement public de ville nouvelle, à caractère industriel et commercial, remplace la mission d'étude créée au départ par l'État. Son rôle est d'acheter les terrains, de les équiper, de passer des contrats avec les constructeurs et les promoteurs, de réaliser les équipements publics dans le cadre de conventions passées avec l'organisme de gestion. Son conseil d'administration est paritaire: représentants de l'État et sept des collectivités locales. Cette composition reflète la volonté d'associer sans prééminence l'État — qui prend en charge l'essentiel de l'effort financier de démarrage — et les collectivités locales qui auront à «accueillir» la ville nouvelle dans la famille des collectivités de la région.

La loi du 10 juillet 1970 détermine les conditions dans lesquelles sera assuré la gestion de la

ville nouvelle. Après fixation de son périmètre par un décret en Conseil d'État pris après consultations des collectivités locales concernées, ces dernières ont à choisir entre deux formules: ou bien elles s'associent en un *syndicat communautaire d'aménagement* qui se transforme ultérieurement en une communauté urbaine (1), ou bien la ville nouvelle constituera à terme une commune nouvelle qui est gérée, pendant la phase de démarrage, par un *ensemble urbain*. Il semble que la première formule sera retenue dans la plupart des cas, à l'exception de celui du Vaudreuil.

Ce schéma d'ensemble montre que les collectivités locales ont un rôle important à jouer dans les opérations de villes nouvelles. Dans la pratique, elles sont même déjà allées plus loin que ne le prévoit le schéma de principe décrit ci-dessus.

En région parisienne, le district de la région de Paris a joué un rôle essentiel d'impulsion. Il est représenté dans les conseils d'administration des établissements publics, il apporte des financements substantiels pour faciliter la création des villes nouvelles. Tant dans la phase des études que dans celle des réalisations, il manifeste ainsi que les villes nouvelles sont pour lui une option majeure de sa politique régionale d'aménagement et de développement. Les cinq villes nouvelles «parisiennes» bénéficient donc, au niveau régional, d'un appui politique et financier qui constitue pour elles le meilleur gage de réussite.

A Villeneuve-d'Ascq, la ville nouvelle a été prise en charge directement par la communauté urbaine de Lille. Cette solution présente beaucoup d'avantages, puisqu'elle assure un développement harmonieux de la ville nouvelle.

L'Isle-d'Abeau et Le Vaudreuil présentent en commun la particularité d'être localisées dans un département différent de celui de l'agglomération-mère — respectivement Lyon et Rouen — villes qui sont l'une et l'autre des capitales régionales. Cette situation a rendu plus délicat le montage administratif des deux opérations en raison des réticences des municipalités de Lyon et de Rouen. Néanmoins, pour ces deux villes comme pour les autres, les collectivités locales ont accepté de s'associer en syndicats pour participer à la réalisation des opérations et prendre en charge les équipements publics; ces décisions constituent, pour chaque ville, une étape essentielle de son insertion dans sa région. Dans le cas du Vaudreuil, la solution retenue a été celle d'un syndicat mixte associant l'établissement public Basse-Seine, en tant qu'organe représen-

tatif de la région de Haute-Normandie, le département de l'Eure et les huit communes directement concernées. Le rôle du syndicat mixte est multiple: à la demande des collectivités, il désignera leurs représentants au conseil d'administration de l'Établissement public de ville nouvelle, il est maître d'œuvre de l'important base de plein-air et de loisir qui va être aménagée dans le site du Vaudreuil, il constitue un organe permanent d'animation et de contrôle permettant aux collectivités d'exercer leurs prérogatives. Au total, il jouera donc un rôle essentiel pour assurer le succès de l'opération de ville nouvelle non seulement en elle-même, mais aussi par rapport aux objectifs communs aux collectivités de la région de Haute-Normandie.

CONCLUSIONS TRÈS PROVISOIRES

Les villes nouvelles françaises les plus anciennes sont encore des nouveau-nés, les plus récentes n'ont pas encore tout à fait achevé leur gestation. Il est donc prématuré de porter un jugement définitif sur le rôle qu'elles pourront jouer dans l'animation de la vie régionale. Après avoir fait le recensement des fées qui se sont penchées sur leurs berceaux, on peut seulement essayer de dégager quelques tendances plus ou moins favorables.

Un premier effet d'animation s'est manifesté dans les controverses suscitées par leur création. Nous avons mentionné les craintes et les réticences exprimées par certains responsables régionaux, en particulier des municipalités de villes-mères. Cet effet est loin d'être négatif dans la mesure où les débats qu'il a provoqués ont permis de développer, sur des bases concrètes, les réflexions sur les perspectives d'aménagement et de développement des régions concernées, contribuant ainsi à une meilleure prise de conscience des vrais problèmes régionaux. Mais ces débats ont aussi montré, à notre avis, la nécessité de créer au niveau de la région une collectivité publique suffisamment forte pour que l'expérience puisse se développer au mieux des intérêts des régions concernées.

En effet, l'initiative des études et des propositions a toujours été régionale, comme nous l'avons montré; c'est au niveau de la région que chaque ville nouvelle trouve sa pleine signification. Le lancement du programme d'ensemble nécessitait certes une volonté de l'État, il a été rendu possible par un effort d'organisation, de programmation et de financement réalisé pour l'essentiel par l'État. Celui-ci a eu l'élégance, grâce à la clairvoyance du groupe central des villes nouvelles et de la D.A.T.A.R., de respecter la vocation régionale des villes nouvelles et de laisser une large autonomie aux responsables régionaux. Mais les villes nouvelles se trouvent parfois en porte-à-faux entre des collectivités locales trop petites et aux ressources financières

(1) Une communauté urbaine rassemble les communes d'une même agglomération urbaine lorsque celles-ci en font la demande ou lorsqu'une loi le décide; la communauté urbaine exerce alors les responsabilités des collectivités locales dans les domaines où une vue d'ensemble au niveau de l'agglomération est nécessaire: urbanisme, transport, etc.

insuffisantes et l'État dont l'intervention reste nécessaire. Entre les deux, des collectivités régionales dotées de pouvoirs et de ressources suffisantes seraient des plus utiles pour assurer la responsabilité politique des opérations.

L'exemple de la région parisienne confirme ce rôle essentiel d'une collectivité régionale. Et, à ce propos, il convient de souligner l'un des risques de l'expérience en cours par rapport au problème fondamental des rapports entre Paris et la province. Les villes nouvelles «parisiennes» sont pratiquement assurées de leur réussite pour deux raisons essentielles. La première, que nous venons de constater, résulte de l'existence d'un pouvoir régional. La seconde découle des options d'urbanisme: situées en continuité de l'agglomération existante, dans des zones soumises à une forte demande et où les équipements publics sont concentrés, on ne voit pas comment elles pourraient ne pas se remplir à une bonne cadence.

Le parti d'urbanisme discontinu adopté pour la plupart des villes nouvelles «provinciales» dans des zones urbaines où la pression de la demande est sensiblement moins forte qu'à la périphérie de Paris facilite moins leur démarrage. Or, il serait grave pour l'aménagement du territoire que seules les villes nouvelles «parisiennes» connaissent un brillant succès. Les remèdes à apporter à cette différence passent par un renforcement du pouvoir régional, par une modulation de l'aide de l'État et par la localisation volontaire dans les villes nouvelles de province de programmes d'emplois tertiaires suffisants pour assurer la diversité sociologique de la population. Ces mesures constituent de simples infléchissements de la politique française d'aménagement du territoire et d'action régionale qu'elle ne remettent nullement en cause dans ses grands principes.

Telle qu'elle se présente aujourd'hui, l'expérience française des villes nouvelles apporte déjà aux régions qui en bénéficient un certain nombre d'avantages concrets de nature à faciliter l'animation de la vie régionale et le développement des activités de toute nature.

Au-delà des controverses initiales, des équipes d'élus se sont constituées dans les syndicats et les établissements publics qui participent aux réalisations; avec le concours des spécialistes mis à leur disposition par l'État, ils travaillent ensemble à promouvoir tout un ensemble d'opérations d'intérêt régional: les villes nouvelles elles-mêmes, mais aussi des bases de loisirs, des plans d'eau, des aérodromes, des zones industrielles. En effet, le souci de créer un cadre de vie complet conduit chaque ville nouvelle à s'intéresser à d'autres projets que les siens propres et à jouer un rôle d'initiative ou d'appui pour de nombreuses réalisations régionales.

Le caractère expérimental et novateur des premières réalisations présente aussi de l'intérêt et de l'importance. Parce qu'elles disposent de terrains abondants et bon marché, parce qu'elles ont la possibilité de regrouper des financements divers et d'associer différents ministères dans des réalisations communes, parce que l'absence du poids des traditions y rend l'innovation plus facilement acceptable, les villes nouvelles forment un terrain d'expérience privilégié où se roderont des méthodes nouvelles de création et de gestion d'équipements, des modes de relations nouveaux entre administrations, collectivités et habitants. Compte tenu des traditions centralisatrices de la France, il est important que ces moyens nouveaux d'animer la vie locale et régionale se placent tous dans le cadre des régions et, pour moitié d'entre eux, de régions de province.

Ce caractère novateur a contribué à créer des «images de marque» qui mettent en valeur des régions françaises. Le nom du Vaudreuil — ville pilote en matière de lutte contre les nuisances et d'environnement urbain — a fait le tour du monde au bénéfice de la Normandie avant même que le premier habitant se soit installé dans la ville nouvelle. Bien d'autres réalisations prochaines, l'Agora d'Évry, la ligne de transport en commun de Villeneuve-d'Ascq, etc., témoignent en France et à l'étranger du renouveau des idées et des méthodes qui se manifestent dans le domaine de l'urbanisme et de l'architecture.

Enfin, l'État met à la disposition de chaque ville nouvelle une équipe de vingt à trente cadres de haut niveau, passionnés par les problèmes d'urbanisme et de développement régional, dont beaucoup ont choisi d'interrompre une carrière parisienne pour s'associer à une tâche parfois exaltante mais le plus souvent complexe et difficile. Dès le premier jour, les villes nouvelles auront ainsi contribué, de manière très modeste mais significative, à renverser le courant séculaire qui concentre à Paris les hommes qui ont bénéficié des meilleures études.

L'avenir des villes nouvelles françaises ne peut plus être séparé de celui des régions où elles sont situées: les villes «parisiennes» prennent en charge la croissance de la capitale, le développement de l'Isle-d'Abeau, de l'étang de Berre ou de Villeneuve-d'Ascq est lié à celui de l'aéroport régional de Satolas, de la grande zone industrielle maritime du golfe de Fos ou de l'Université régionale. A cet effet d'accompagnement s'ajoute d'ores et déjà un effet d'incitation, d'appel d'activités nouvelles, d'expérimentation, d'animation au niveau régional. Cet effet sera d'autant plus important et fructueux que, parallèlement, la ville nouvelle et sa région renforceront leurs structures propres, leur autonomie politique, économique et culturelle. Jusqu'au jour où, dans une région nouvelle ne sera plus une ville nouvelle mais, tout simplement, une ville comme les autres.

CALENDÁRIO DAS REUNIÕES INTERNACIONAIS

8 a 10 de Maio — Rotterdam, Holanda,
2.º Simpósio Internacional, Bowcentrum.

Assunto: «*Plásticos na Construção — Um desafio*».

Secret: S. M. Berkelouw — Adriaansen. Bowcentrum, P. O. Box 299. Rotterdam, Holanda.

8 a 10 de Maio — Paris, França, 11.º Colóquio Internacional sobre a atmosfera poluída, organizado pelo Institut National de Recherche Chimique Appliquée.

Secret: J. R. C. H. A. — Centre de Recherche B. P. 1 — 91710, Vert le Petit, Paris, França.

3 a 8 de Junho — Plovdiv, Bulgária, Seminário e Exposição Internacional, ONU, Comissão Económica para a Europa, Comité da Habitação, Construção e Planeamento, seguida de Visitas de Estudo: na Bulgária de 9 a 12 de Junho e na Grécia de 12 a 17 de Junho. O Seminário terminará em Atenas a 17 de Junho.

Assunto: «*Planeamento e Desenvolvimento das Áreas Rurais*».

Secret: Ministry of Architecture and Public Works, International Relations Department. 2 Dondoukov Blvd: Sófia, Bulgária.

4 a 8 de Junho — Porto, Portugal, I Congresso Nacional, organizado pela Secção Regional do Porto da Ordem dos Engenheiros.

Assunto: «*Degradação do Ambiente Português — Combate à Poluição*».

Secret: Secretaria da Secção Regional do Porto da Ordem dos Engenheiros — Rua Rodrigues Sampaio, 123 — Porto.

4 a 15 de Junho — 7.ª Visita de Estudos Internacional às Cidades Novas Inglesas, organizada pela Town and Country Planning Association.

Secret: The Director, Town and Country Planning Association, 17 Carlton House Terrace, London, S W 1 Y 5 A S — Inglaterra.

16 a 29 de Agosto — Copenhagen, Dinamarca, Seminário Escandinavo de verão arquitectura escandinava e planeamento urbano.

Assunto: «*Novas correntes do planeamento urbano, design e arquitectura paisagística, na Finlândia (Helsínquia), na Suécia (Estocolmo), na Noruega (Oslo) e na Dinamarca (Copenhague)*».

Secret: Det Danske Selskab, 2 Kultorvet, D K — 1175 — Copenhagen K — Dinamarca.

18 a 24 de Agosto — Viena, Áustria, 32.º Congresso Mundial organizado pela Federação Inter-

nacional da Habitação, Urbanismo e Planeamento do Território.

Assunto: «*Objectivos do Desenvolvimento Urbano — Ontem, hoje, amanhã*».

Secret: I F H P. Wassenaarseweg 43, The Hague — Holanda.

29 de Agosto a 4 de Setembro — Munique, República Federal Alemã, Congresso da Sociedade Internacional de Urbanísticas.

Assunto: «*Ordenamento Urbano e decisões políticas*».

Secret: I S o Ca RP — Bagijnestraat, 46 Delft — Holanda.

8 a 10 de Setembro — Pittsburgh, Pennsylvania, U. S. A., 7.ª Conferência Internacional sobre transportes urbanos.

Secret: Sixth International Conference on Urban Transportation — P. O. Box 1291 — Pittsburgh, Pennsylvania 15230 — U. S. A.

25 a 27 de Setembro — Zurique, Suíça Simposio do International Council for Building Research Studies and Documentation, Steering Group Urban and Building Climatology.

Assunto: «*Clima e Conforto Vital*».

Secret: Swiss Building Documentation. Ch 4249 Blauen — Roszweid — Suíça.

3 a 10 de Outubro — Budapeste, Hungria, 6.º Congresso do International Council for Building Research Studies and Documentation.

Assunto: «*A Influência da Investigação sobre o espaço construído*».

Secret: Hungarian Institute for Building Science. EIT, Budapest XI, David Ferenc n.º 6, Hungria.

8 de Novembro — Dia Mundial do Urbanismo (25.º Aniversário).

Secret: Mme Th, Rouault della Paolera. Ombù 2905, Buenos Aires, Argentina.

1975

5 a 10 de Maio — Madrid, Espanha, 7.º Congresso Mundial da União Internacional dos Arquitectos.

Assunto: «*Criatividade e Tecnologia*».

Secret: Comité Organizador del XII Congreso Mundial U. I. A., Apartado de Correos 51083, Madrid — Espanha.